

ضوء المعاهدات الدولية) مسؤوليته

تختلف التزامات الناقل البحري للبضائع باختلاف المعاهدات الدولية المرعية الاجراء. فقد وضعت قواعد لاهاي لسنة قائمة قسمت فيها التزاماته إلى التزامات تتعلق بالسفينة وأخرى تتعلق بالفقه والاجتهاد حول طبيعتها القانونية، إلا أن عبء اثبات الاحتراز في حال وقوع أضرار نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة أو الإبحار يقع على عاتق الناقل أو أي شخص يتمسك بالاعفاء من المسؤولية. الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة أو الإبحار، فإن مسألة عبء اثبات الاحتراز لم تحظ بإجماع من قبل الفقه والاجتهاد. خلافاً لقواعد لاهاي التي عدت التزامات الناقل البحري، تنص اتفاقية هامبرغ لسنة عام بالاحتراز والعناية على عاتق الناقل البحري أثناء فترة وجود البضائ حراسته. كما أن اتفاقية هامبورغ حذفت قائمة حالات الاعفاء من المسؤولية الموجودة في قواعد لاهاي.

، فهي تشبه إلى حد كبير التزاماته بحسب قواعد لاهاي ات إضافية على عاتق الناقل البحري، ومنها تسليم البضائع.

أما فيما يتعلق بالأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، فالأمر أيضاً يختلف باختلاف المعاهدات المرعية الاجراء. ففي ظل قواعد لاهاي وهامبرغ، يعتبر بعض الفقه والاجتهاد أن الأساس القانوني للمسؤولية هو قرينة الخطأ، في حين أن البعض الآخر يعتبر أن مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية حكومية لا تقوم على الخطأ. أما في ظل قواعد روتردام، يعتبر الفقه والاجتهاد أن الأساس القانوني للمسؤولية هو قرينة الخطأ التي تقبل اثبات

Les obligations du transporteur maritime de marchandises (en vertu des Conventions internationales) et le fondement de sa responsabilité

Dr. Raghid FATTAL
Professeur Assistant à l'université
d'Ajman aux Emirats Arabes Unis

Introduction

Les parties du contrat de transport maritime. – Le contrat de transport maritime de marchandises est bipartite à sa formation, puisqu'il est formé de deux parties lorsqu'il est conclu, et devient tripartite à la livraison des marchandises au destinataire, qui accepte les termes du contrat de transport. Néanmoins, dans la pratique, la chaîne de transport est souvent plus compliquée qu'une simple relation chargeur/transporteur/destinataire. Le contrat peut ainsi se voir composé de quatre parties avec l'intervention d'un commissionnaire de transport. Chaque partie à cette chaîne est soumise à des obligations, et par suite sera responsable en cas de violation de celles – ci.

Les obligations du chargeur. – Le chargeur est débiteur de plusieurs obligations dont la principale est de régler au transporteur le montant convenu pour le transport des marchandises. Il doit emballer la marchandise dans les règles de l'art (en fonction de sa nature et du risque du transport maritime) et livrer la marchandise en temps et lieu convenus avec le transporteur, à qui il doit fournir des informations correctes pour lui permettre d'émettre des connaissements exacts et conformes aux marchandises. En effet, le chargeur est responsable des informations qu'il donne au transporteur. Enfin, si le destinataire a refusé de retirer la marchandise au port de destination, le chargeur doit le faire.

Les obligations du destinataire. – A l'instar des Codes du commerce terrestre notamment le Code du commerce français, le droit maritime considère que le destinataire devient une partie au contrat de transport dès qu'il accepte la marchandise par accomplissement du connaissement.

Si le destinataire refuse la marchandise et par là même refuse d'adhérer au contrat de transport, le vendeur peut intenter une action contre lui en tant qu'acheteur, car le refus de prendre en charge la marchandise peut être considéré comme une violation du contrat de vente. A partir du moment où il accepte la marchandise, il devient partie au contrat. Cela lui donne des droits mais le soumet également à des obligations par rapport au transporteur. Son obligation principale est notamment de recevoir la marchandise dans les meilleurs délais après avoir été informé de son arrivée au port. En tant que partie au contrat de transport, il a le droit d'exercer une action sur le fondement de la responsabilité contractuelle contre le transporteur si la marchandise est endommagée. En tant que partie au contrat de vente, il peut être en droit de considérer que le vendeur n'a pas rempli les obligations de livraison imposées par le contrat de vente et pourra refuser, par suite, de régler le prix des marchandises non reçues ou endommagées.

Les obligations du commissionnaire de transport. – Le chargeur est susceptible de confier l'organisation du transport de la marchandise à un intermédiaire, professionnel. Il s'agit du « commissionnaire de transport ». La relation qui les lie tous les deux est le contrat de commission de transport, réglementé par le biais des articles L132 – 1 à L132 – 9 du Code de commerce français. Le commissionnaire doit

répondre à de plusieurs obligations. En effet, il est garant du délai de transport sur lequel il s'engage, mais aussi de la marchandise et est responsable de sa sauvegarde aussi bien en cas de dommage qu'en cas de perte. D'autre part, et comme indiqué dans l'article L132 – 6 du Code de Commerce français, le commissionnaire est garant des faits des commissionnaires intermédiaires (c'est – à – dire substitués). Ainsi, en cas de dommages à sa marchandise, le chargeur pourra tenter une action contre son commissionnaire de transport sans qu'il soit nécessaire qu'il détermine à quel niveau de la chaîne transport le dommage est apparu. En revanche, le commissionnaire peut exercer son action récursoire contre le véritable responsable parmi les commissionnaires intermédiaires. La Cour de cassation a jugé en 2004 que « le commissionnaire de transport est garant des faits du transporteur (auquel il s'adresse), dès lors que le choix de celui – ci ne lui a pas été imposé par son commettant [le chargeur] » (1). En cas d'avaries, il pourra exercer une action récursoire contre le transporteur supposé responsable. En d'autres termes, dans le cas d'avarie, le chargeur pourrait toujours tenter une action contre le commissionnaire, qui détient lui – même un droit de recours contre ses sous – traitants ou le transporteur selon le cas.

Il convient néanmoins de préciser que le commissionnaire ne saurait être plus responsable que le transporteur. Il bénéficie des mêmes limitations et du même délai de prescription que le transporteur. En outre, la charge de preuve de la commission de transport incombe au chargeur. De ce fait, pour qu'il puisse tenter une action contre le commissionnaire de transport, le chargeur doit prouver l'existence du contrat de commission.

L'importance de l'article. – Quant au transporteur maritime, par « précision de ses obligations » ainsi que leur nature et fondement, on entend « précision des obligations dont la violation entraîne la responsabilité du transporteur maritime ». D'où l'importance de cet article qui pourrait nous orienter afin d'établir les cas de responsabilité du transporteur maritime pour réparer les dommages subis.

Problématique et Plan. – La responsabilité du transporteur maritime obéit à un régime spécial et moins rigoureux que celui généralement applicable aux autres transporteurs. Les régimes de sa responsabilité sont divers, et varient aussi bien sur le plan national que sur le plan international, notamment du fait que les conventions internationales qui réglementent le contrat de transport maritime sont nombreuses. Pour cela, il convient de préciser les obligations du transporteur maritime de marchandises dont l'inexécution entraîne sa responsabilité (I), puis le fondement de la responsabilité éventuelle du transporteur (II).

I. Les obligations du transporteur maritime de marchandises

Comme précédemment évoqué le contrat de transport maritime de marchandises ne crée pas seulement des obligations à la charge du chargeur, du destinataire et du commissionnaire du transport, mais également au transporteur

comme partie au contrat de transport. Le transporteur doit remplir ses obligations contractuelles et est également soumis aux obligations légales.

Les obligations créées par les règles de La – Haye (convention de Bruxelles de 1924) et par la convention de Hambourg ne sont pas les mêmes. Cette dernière a marqué une grande évolution quant à la méthode, au contenu et à la nature des obligations du transporteur. En 2008, les Règles de Rotterdam sont apparues, permettant un progrès certain au niveau des obligations du transporteur qui nécessite d'être mentionné.

A. Les obligations du transporteur selon les règles de La Haye (convention de Bruxelles de 1924)

Les Règles de La Haye ont évoqué le contenu des obligations du transporteur maritime de marchandises (1). En revanche, la nature de ces obligations n'y est pas bien précisée (2), ce qui a contribué à la naissance de nombreuses controverses.

1–Le contenu des obligations du transporteur

Le transporteur est tenu de fournir au chargeur un connaissement conforme aux informations communiquées à lui par le chargeur. Outre l'obligation d'émettre le connaissement (2), il devra remplir des obligations qui concernent la marchandise d'une part (a), et le navire d'autre part (b) (3). Ces obligations peuvent varier s'il s'agit des marchandises de nature à justifier une convention spéciale (c).

a. Les obligations relatives aux marchandises

En vertu du § 2 de l'article 3 de la convention de Bruxelles de 1924, le transporteur « procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées ». Le transporteur est donc responsable de toute perte ou avarie constatée depuis le début du chargement (qui peut être effectué après la prise en charges des marchandises), jusqu'à la fin du déchargement (4). Ainsi, la Cour de cassation a rappelé le 28 juin 2011 que: « Alors enfin que le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, amendée, doit procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées ; » (5). Ce principe connaît des dérogations comme celle prévue dans l'article 7 de la convention de Bruxelles de 1924 (6). Pour s'exonérer de toute responsabilité le transporteur doit prouver qu'il s'agit de l'une des causes d'exonérations, ou que la cause de l'avarie lui était entièrement étrangère (7).

Le transporteur doit aussi répondre à un certain nombre d'obligations qui concernent le navire.

b. Les obligations concernant le navire

En vertu du § 1 de l'article 3 de la convention de Bruxelles de 1924, le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour:

- Mettre le navire en état de navigabilité; – Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire; – Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

Tout en appliquant cet article, la cour de Rouen a jugé le 5 septembre 1996 que le transporteur maritime est tenu d'une obligation de soins aux marchandises pendant toute la durée du transport. S'agissant de transport en conteneurs frigorifiques, le transporteur doit veiller au bon fonctionnement des appareils et effectuer des contrôles à intervalles réguliers, notamment en examinant le disque d'enregistrement des températures. A défaut de prouver que le défaut de fonctionnement du système de réfrigération des conteneurs n'était pas décelable, ou que les emballages des marchandises transportées étaient défectueux dès lors qu'il n'a formulé aucune réserve lors du chargement, le transporteur doit répondre des dommages survenus aux marchandises par décongélation consécutive au fonctionnement défectueux du système de réfrigération (8).

La Cour de cassation a jugé le 27 juin 1995, que l'innavigabilité du navire n'est pas considérée imputable à un manque de diligence raisonnable si elle survient de manière soudaine (9).

Ces obligations connaissent des dérogations surtout s'il s'agit des marchandises de nature à justifier une convention spéciale. De plus, l'objet de l'obligation du transporteur de mettre le navire en état de navigabilité varie suivant les circonstances. « Les mêmes précautions ne s'imposent pas au pôle nord et sous les tropiques » (10).

c. Les marchandises de nature à justifier une convention spéciale

Lorsque le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissance n'ait été ou ne soit

émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère (l'article 6 des Règles de La Haye).

Suite à l'énumération des obligations du transporteur maritime de marchandises, il s'agit d'envisager leur nature.

2–La nature juridique des obligations du transporteur

La doctrine (a) et la jurisprudence françaises (b) ne sont pas unanimes quant à la nature juridique des obligations de transporteur maritime de marchandises.

a. La nature juridique des obligations du transporteur d'après la doctrine

Une obligation peut être de moyens ou de résultat. L'obligation de transporteur concernant le navire est considérée comme une obligation de moyens puisqu'il doit exercer une diligence raisonnable (l'article 4 parag. 1) (11). En revanche, la nature juridique des autres obligations du transporteur n'est pas déterminée clairement par les Règles de La Haye. Selon Chauveau, la Convention analyse l'obligation du transporteur comme étant une obligation de faire dont la mesure est donnée par la notion de « due diligence » ou diligence raisonnable, et par suite une obligation de moyens (12). Cette diligence correspond à la diligence normale, moyenne, exigible de tout transporteur soigneux. Il en va de même pour Puiroux qui considère que la diligence requise est celle d'un bon père de famille. Selon lui, la preuve de cette diligence raisonnable est à la charge du transporteur (13), et cela conformément au parag. 1 de l'article 4, et contrairement au principe général selon lequel la preuve de la diligence raisonnable incombe au créancier qui doit prouver que le débiteur d'une obligation de moyens n'a pas réagi comme un bon père de famille. Cette théorie n'était pas celle de tous les auteurs français.

Pour le professeur Delebecque, il s'agit d'une obligation de résultat. En effet, il a énoncé que « Le transporteur maritime de marchandises est tenu d'une obligation de résultat, dont l'intensité est toutefois moins forte que celle qui pèse sur un entrepreneur lambda. L'obligation de résultat est certaine, mais quelque peu atténuée. Le transporteur est donc, en cas de pertes ou d'avaries, de plein droit responsable, sauf pour lui à s'exonérer en prouvant que les dommages proviennent de tel ou tel cas excepté cas excepté dont l'effet peut être neutralisé par la preuve de la faute du transporteur » (14).

D'après E. du Pontavice et P. Cordier, les obligations du transporteur maritime en vertu des Règles de La Haye, sont divisées en deux sortes:

- L'obligation fondamentale de mettre le navire en bon état de navigabilité qui est une obligation de prudence et de diligence, et par suite une obligation de moyens. Ainsi, Rodière considère qu'il ne s'agit pas d'une « absolue diligence » mais d'une diligence raisonnable de façon humaine (15). – L'obligation d'accomplir le transport de marchandises en lui – même qui est une obligation de résultat (16).

A notre avis, cette distinction entre les deux types d'obligations est appropriée, et la nature juridique de l'une et l'autre diffère.

b. La nature juridique des obligations du transporteur d'après la jurisprudence

La jurisprudence française n'est pas unanime en matière de la nature juridique des obligations du transporteur. Elle a considéré dans plusieurs arrêts que les obligations du transporteur sont des obligations de résultat. Ainsi, elle a jugé le 24 mai 1994 que « Mais attendu que l'arrêt retient que la surchauffe de la marchandise avait été due à la défektivité du branchement effectué par la société Coger, mandée par la société Herpin, et qu'ainsi le transporteur maritime avait apporté la preuve que la cause de l'avarie lui était entièrement étrangère ; que la cour d'appel en a déduit à bon droit que, malgré l'absence de réserves lors de l'émission du connaissement, il s'était « libéré de l'obligation de résultat » qui pesait sur lui » (17). En 1er décembre 2009, la Cour de cassation a statué implicitement dans le même sens (18).

Dans l'affaire du navire « Bamenda » (19) qui transportait des bananes dont une partie est arrivée en mauvais état, le tribunal de commerce de Paris a condamné le transporteur car il n'avait pas prouvé avoir illustré une diligence raisonnable concernant les installations frigorifiques et de ventilation, pendant le voyage. Une lecture attentive de cet arrêt prouve qu'il a considéré qu'il s'agit d'une obligation de moyens. Dans l'affaire du navire « Tourville » qui transportait des poissons congelés dont une partie a été débarqué en mauvais état, le transporteur n'était pas responsable car il avait fait preuve d'une diligence raisonnable pour bien adapter ses installations frigorifiques avant le départ, bien qu'elles soient tombées en panne au cours du voyage (20). Par la suite, cet arrêt a considéré qu'il s'agit d'une obligation de moyens (21). La Cour de cassation a implicitement statué dans le même sens le 27 juin 1995 lorsqu'elle a considéré que l'innavigabilité soudaine n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable (22).

Les Règles de La Haye connaissent des lacunes et des hésitations d'où la nécessité de l'édiction de nouvelles règles. Or, les Règles de Hambourg dont le but était la réforme du droit des transports maritimes internationaux de marchandises ont permis une évolution notable notamment au niveau du principe de la responsabilité.

B. Les obligations du transporteur selon les règles de Hambourg

Contrairement aux Règles de La Haye qui énumèrent les obligations du transporteur dans les articles 2 et 3 sans définir le contrat de transport par mer, les Règles de Hambourg le définissent dans l'article 1 (6) comme « tout contrat par lequel le transporteur s'engage [...] à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre... ». On peut néanmoins déduire de l'article 5 – 1 de la convention de Hambourg qu'il s'agit d'une obligation générale de diligence et soin dont le transporteur est débiteur tant que les marchandises sont sous sa garde (23). En effet,

ledit article dispose que « le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'évènement qui a causé la perte, le dommage, ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui – même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences ».

A notre sens, l'expression « à moins qu'il ne prouve que lui – même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences » indique indirectement que les obligations du transporteur sont des obligations de moyens.

Outre l'élimination de l'énumération des obligations du transporteur et la suppression du terme « diligence raisonnable » la Convention de Hambourg a éliminé la liste des exonérations.

La suppression du terme « diligence raisonnable ». – La Convention de Hambourg n'a pas reproduit le terme « diligence raisonnable » qui était prévu par les Règles de La Haye dans la mesure où il a provoqué beaucoup de discussions et d'hésitations sur la nature des obligations du transporteur. Comme préalablement développé la majorité de la doctrine a considéré ce terme comme impliquant des obligations de moyens, tandis que beaucoup d'arrêts l'ont assimilé à des obligations de résultat. Cette division crée un risque concernant l'unification des règles de droit maritime. De ce fait, la suppression de ce terme était à notre avis, appropriée.

L'élimination du catalogue des cas exceptés. – La Convention de Hambourg a supprimé le catalogue des cas exceptés qui étaient prévus par les Règles de La Haye notamment à l'article 4 – 2. En effet, ces cas, permettant aux armateurs et transporteurs de s'exonérer aisément de leur responsabilité étaient nombreux. La Convention de Hambourg a supprimé la plupart de ces cas pour protéger les chargeurs, et pour essayer d'assurer l'équilibre entre les parties du contrat de transport. Il en subsiste deux, à savoir la cause d'exonération d'incendie ainsi que celle d'assistance ou sauvetage des vies ou des biens en mer.

Malgré les avantages de la Convention de Hambourg, la France ne l'a pas ratifiée. En 2008, les Règles de Rotterdam sont venues compléter cet arsenal juridique.

C. Les obligations du transporteur selon les règles de Rotterdam

A l'instar des Règles de La Haye, les Règles de Rotterdam ont énoncé des obligations relatives aux marchandises (1), et d'autres concernant le navire (2). En revanche, les obligations du transporteur selon les Règles de Rotterdam pourraient être plus étendues (3).

1–Les obligations relatives aux marchandises

Le principe. – Les obligations du transporteur selon les Règles de Rotterdam sont régies par les articles 11 à 16. L'article 11 de celles – ci dispose que le transporteur, « dans les conditions prévues par la présente Convention et conformément aux clauses du contrat de transport, déplace les marchandises jusqu'au lieu de destination ». Il doit aussi les livrer au destinataire. Ainsi, selon cet article, le transporteur non seulement tenu de déplacer les marchandises d'un lieu à un autre, mais également de les livrer.

Le transporteur doit, procéder de façon appropriée et soigneuse à la réception, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins, au déchargement et à la livraison des marchandises (article 13 parag. 1). Le transporteur est responsable des marchandises depuis leur réception par une partie exécutante ou lui – même en vue de leur transport jusqu'à leur livraison à une partie exécutante ou au destinataire (article 12 parag. 1 et 2 des Règles de Rotterdam).

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

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

b) Que la livraison des marchandises est antérieure au moment où s'achève leur déchargement final conformément au contrat (24).

En revanche, le transporteur et le chargeur peuvent convenir que le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement des marchandises sera exécuté par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire (article 13 parag. 2).

Marchandises pouvant présenter un danger. – Si les marchandises présentent, ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter, pendant la durée de la responsabilité du transporteur, un danger réel pour les personnes, les biens ou l'environnement, le transporteur ou une partie exécutante peut refuser de recevoir ou de charger les marchandises, et peut prendre toute autre mesure raisonnable, notamment les décharger, les détruire ou les neutraliser (l'article 15 des Règles de Rotterdam) (25). L'article 16 des Règles de Rotterdam va dans ce sens (26).

2–Les obligations relatives au navire

L'énumération des obligations relatives au navire. – Les obligations relatives au navire sont mentionnées par l'article 14. Celui – ci dispose que le transporteur est tenu avant, au début et pendant le voyage par mer d'exercer une diligence raisonnable pour:

Mettre et maintenir le navire en état de navigabilité ;

Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire et le maintenir ainsi armé équipé et approvisionné tout au long du voyage ; et

Approprier et mettre en bon état les cales et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées, ainsi que les conteneurs fournis par lui dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées, et les maintenir appropriés et en bon état pour la réception, le transport et la conservation des marchandises.

On ne manquera pas de remarquer la grande ressemblance entre les Règles de Rotterdam et celles de La Haye (convention de Bruxelles de 1924), même dans la structure de l'article.

Les obligations de transporteur maritime de marchandises peuvent aussi concerner d'autres personnes que le transporteur.

3-L'étendue des obligations du transporteur

Responsabilité du transporteur du fait d'autrui. – En vertu de l'article 18 des Règles de Rotterdam, le transporteur répond du manquement aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention résultant des actes ou omissions:

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

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

Après la précision de l'étendue des obligations du transporteur maritime de marchandises dont la violation le rend responsable, il est essentiel de déterminer le fondement de cette éventuelle responsabilité.

II. Le fondement de la responsabilité du transporteur

Communément, une responsabilité peut avoir pour fondement la faute prouvée, la présomption de faute, ou la responsabilité de plein droit. La difficulté se trouve présentement dans la recherche du fondement de la responsabilité éventuelle du transporteur par mer selon les Règles de La Haye (A), la convention de Hambourg (B) et les Règles de Rotterdam (C).

A. Le fondement de la responsabilité du transporteur selon les Règles de La Haye

L'obligation de « diligence raisonnable » que le transporteur doit en vertu du § 1 de l'article 3 des Règles de La Haye signifie indirectement que le fondement de sa responsabilité est la présomption de faute. Cela peut être déduit, à notre sens, de

l'article 4 parag. 1 qui dispose que « le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération ». En effet, pour s'exonérer de la responsabilité de l'innavigabilité du navire, il faut prouver que le transporteur n'a pas commis une faute. Il peut le faire en prouvant qu'il a satisfait à son devoir de « diligence raisonnable » pour mettre le navire en état de navigabilité. La jurisprudence adopte une interprétation subjective de la faute inexcusable du transporteur maritime (27).

D'ailleurs, selon le § 2 – q de l'article 4, le transporteur peut s'exonérer de cette responsabilité en prouvant que le dommage subi n'est pas causé par sa faute personnelle, ni par son fait, ni la faute ou le fait de ses agents ou ses préposés. Le terme « fait » utilisé attire notre attention vers le système de la présomption de responsabilité.

Pour cela, Rodière considère les Règles de La Haye comme « une coquette qui ne sait à quel soupirant se donner » (28) à savoir la présomption de faute ou la présomption de responsabilité. Il est favorable au système de présomption de responsabilité tant pour les dommages d'origine d'innavigabilité du navire que pour les dommages résultant ou provenant d'autres origines (29).

E. du Pontavice a considéré qu'il s'agit d'un système complexe de présomption de responsabilité. Ainsi, d'une part, cette présomption cède devant la preuve des cas exceptés, et d'autre part, malgré l'existence des causes légales d'exonération, le bénéficiaire peut, en justifiant d'une faute du transporteur le rendre, au moins partiellement, responsable du dommage (30).

Selon Bonassies, on déduit de l'article 4 des Règles de La Haye qu'il s'agit d'une responsabilité de plein droit (31). Madame Rémond – Gouilloud est favorable à ce sens (32).

Cependant, des auteurs considèrent que le système de responsabilité est basé sur la présomption de faute, bien qu'il n'y ait pas de disposition expresse en ce sens (33).

La jurisprudence française a considéré que la responsabilité du transporteur maritime pour violation des obligations concernant la marchandise est de plein droit (34). Ainsi, la Cour de cassation a jugé le 23 avril 2013 que « Mais attendu que, [...] la cour d'appel a ainsi effectué la recherche évoquée sur l'existence d'un vice propre de celle – ci [la marchandise] exonératoire de la responsabilité de plein droit du transporteur maritime... » (35). En revanche, en 2006, elle a jugé que le fondement de la responsabilité du transporteur maritime est sa faute présumée (36). Dans le même sens, en cas de violation des obligations qui concernent le navire, la Cour de cassation française a considéré que la responsabilité du transporteur maritime est aussi de plein droit. Le 8 mars 2011, elle juge ainsi:

« Mais attendu que l'arrêt relève qu'il n'existe aucun élément permettant de dire que les crevettes n'étaient pas propres au transport pour avoir été remises encore chaudes ou, en tout cas, insuffisamment congelées au transporteur ; qu'il relève encore que lors de la garde du conteneur par la société GMP et après dépose du disque partlow le 22 août, le reffer log affichait des valeurs nettement inférieures à la température préconisée de -18° C, et enfin que la circonstance que l'alarme du groupe ne fonctionnait pas est sans incidence sur l'obligation de vigilance de la société GMP, celle – ci étant en mesure d'apprécier que le groupe de réfrigération ne fonctionnait pas correctement et de solliciter l'intervention d'un réparateur, ce qu'elle a fait tardivement ; qu'en l'état de ces appréciations, la cour d'appel, qui ne s'est pas contredite, a pu décider que la société GMP ne s'exonérait pas de la responsabilité de plein droit pesant sur elle... ; » (37).

Pour la doctrine, la jurisprudence anglo – saxonne et surtout la jurisprudence américaine, il s'agit d'une présomption de responsabilité (The carrier of goods is prima facie liable) (38).

En complément, il est loisible de mentionner que l'article 160 du Code de la navigation marchande maritime de l'URSS de 1968 considère que le fondement de la responsabilité du transporteur est la faute de celui – ci.

A notre sens, il y a une contradiction entre le parag. 1 et le parag. 2 – q de l'article 4 des Règles de La Haye. Selon nous, le fondement de la responsabilité du transporteur pour violation de ses obligations qui concernent le navire est la présomption de faute, tandis que le fondement de la responsabilité du transporteur pour violation de ses obligations qui concernent la marchandise est la responsabilité de plein droit.

L'importance de la précision du fondement de la responsabilité du transporteur selon les Règles de La Haye. – La précision du fondement de la responsabilité du transporteur nous semble nécessaire. Ainsi, si le fondement retenu est la présomption de faute, le transporteur peut s'en libérer en prouvant qu'il n'a pas commis une faute. En revanche, s'il s'agit de la présomption de responsabilité il ne peut s'en libérer qu'en prouvant une cause d'exonération de la responsabilité (c'est – à – dire un cas excepté énuméré par l'article 4). Ainsi, la Cour de cassation a jugé que « la cour d'appel, qui ne s'est pas contredite, a pu décider que la société GMP ne s'exonérait pas de la responsabilité de plein droit pesant sur elle, faute de démontrer que la perte procédait d'un cas excepté ; que le moyen n'est pas fondé ; » (39). La cour d'appel de Rouen a jugé que même si le transporteur a prouvé l'existence d'un cas exonératoire, il sera responsable des dommages survenus aux marchandises, dans la mesure où il a commis une faute (40).

La question suivante se pose alors, à savoir le fondement de la responsabilité du transporteur selon les Règles de Hambourg est – il identique à celui de la responsabilité du transporteur selon les Règles de La Haye ?

B. Le fondement de la responsabilité du transporteur selon les Règles de Hambourg

Les pays en voie de développement (pays des chargeurs) ont critiqué sévèrement les Règles de La Haye, du côté de la responsabilité du transporteur maritime. En effet, pour le groupe de travail de la CNUCED rassemblant 77 pays, ces règles présentent un grand avantage pour le transporteur dans la mesure où celui – ci peut s'exonérer de sa responsabilité – injustement selon eux –. De plus, la Convention de Bruxelles ne prévoit rien pour les préjudices résultant du retard à la livraison. Le souhait de ce groupe de travail était ainsi de rétablir un équilibre entre les intérêts des chargeurs et des transporteurs. Cette demande pouvait être pourvue par la suppression des cas exonératoires, en particulier la faute dans la navigation ou l'administration du navire.

A cette fin, quelques pays proposaient l'annulation des cas exceptés, et l'insertion d'une clause générale selon laquelle le transporteur serait responsable de sa propre faute et de celle de ses agents ou préposés. Cependant, d'autres voulaient conserver les cas exonératoires de faute nautique et administrative (41).

Ces hésitations connues par les Règles de La Haye ont incité à établir les Règles de Hambourg dont le but était la réforme du droit des transports maritimes internationaux de marchandises. Ces efforts sont visibles notamment au niveau de la nature du nouveau système de responsabilité (1) et la responsabilité du transporteur substitué et transport par transporteurs successifs (3). Parfois, le dommage subi est d'origine inconnue, d'où la nécessité de l'incidence de l'ignorance de l'origine du dommage (2),

1-La nature du nouveau système de responsabilité

Interprétation de l'article 5 – 1 de la Convention de Hambourg. – L'article 5 – 1 de la Convention de Hambourg dispose: « Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes au dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'évènement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui – même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences ». Même si l'article 5 de la convention de Hambourg s'intitule « fondement de la responsabilité » il n'en demeure pas moins que celui – ci n'est pas clairement explicité. On peut cependant déduire de cet article que le fondement de la responsabilité est la faute présumée du transporteur. Cela est conforme à ce qui est prévu par le « consensus » constituant l'annexe n° II de l'acte final de la

conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer. En effet, ce « consensus » par l'intermédiaire duquel, les rédacteurs ont traité ensemble les articles 5,6 et 8, entre lesquels il y a une liaison étroite, prévoyait que « la présente convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée... ».

Ainsi, certains auteurs ont considéré que le fondement de la responsabilité est la présomption de faute qui « risque d'être souvent l'équivalent d'une responsabilité objective » (42).

D'autres considèrent que cet article inverse la charge de la preuve du demandeur au défendeur, en évoquant une théorie anglo – américaine de la preuve que l'on appelle « res ipsa loquitur » (43).

A notre sens, il s'agit d'une faute présumée du transporteur maritime. Les termes utilisés dans l'article 5 (1) confirment cette analyse.

La présomption de responsabilité comme fondement de la responsabilité du transporteur. – Beaucoup d'auteurs ont considéré que le fondement de cette responsabilité est la présomption de responsabilité (44). Messieurs Nabi et Chakab ne sont pas favorables au fait de considérer la présomption de faute comme fondement de la responsabilité de transporteur au regard des Règles de Hambourg, et considèrent que son fondement est la présomption de responsabilité. Ils estiment que ce consensus constituant l'annexe n° II de l'acte final de la conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, n'est pas partie des Règles de Hambourg puisqu'il n'est pas soumis au vote: « sa valeur juridique est extrêmement discutable et il ne peut avoir une valeur normative » (45). Selon Messieurs Nabi et Chakab, l'intention de législateur en modifiant les Règles précédentes à celles de Hambourg, est d'établir un équilibre entre les intérêts du chargeur et ceux du transporteur dans le sens d'une aggravation de la responsabilité de ce dernier. Le fondement de la responsabilité du transporteur n'est pas, selon eux la présomption de faute – qui ne constitue pas un changement par rapport aux Règles précédentes (46), mais bien la présomption de responsabilité.

Pour Messieurs Nabi et Chakab, l'article 3 des Règles de Hambourg qui dispose que « Dans l'interprétation et l'application de la présente convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité » incite à considérer que le fondement de la responsabilité du transporteur est la présomption de responsabilité car toutes les conventions relatives aux transports internationaux s'appuient sur la présomption de responsabilité du transporteur (47).

Monsieur Sorensen est favorable à cette théorie. Ainsi, même si les termes de l'article 5 – 1 de la Convention de Hambourg ne sont pas suffisamment clairs, il est utile de rappeler la proposition de certaines délégations qui retenaient la

responsabilité du transporteur « à moins qu'il ne prouve que la perte ou le dommage causé aux marchandises résulte d'un événement qui ne peut lui être imputé... » (48).

Dans ses observations sur le projet adopté par la CNUDCI, le délégué de la France a énoncé au nom de son pays que cet article énonçait une présomption de responsabilité à la charge du transporteur (49).

Critiques concernant les Règles de Hambourg. – Rodière n'hésite pas à décrire les Règles de Hambourg comme un « fatras de sottises » (50) et aboutit sans ambages à la conclusion suivante: toutes les règles de la responsabilité du transporteur des articles 4 à 11 doivent être refaites. Il en va de même pour Sweeny (51): « si les armateurs avaient pu rédiger une convention qui défend leurs seuls intérêts, nul doute que le texte en serait à la fois clair, précis et pratique. Et le résultat eu été pareil si les chargeurs, de leur côté avaient pu faire la même chose. Mais une fois qu'il s'agit de résoudre à la fois et à l'échelle mondiale – sans même parler des aspects politiques que cela implique – les problèmes des chargeurs et des transporteurs de toutes nationalités, alors, on ne peut que se résoudre à des accommodements difficiles et inélégants » (52).

Proposition. – Le président de la première commission de la CNUCED (53) a proposé l'examen des articles 5,6, et 8 en posant six questions juridiques (54):

« 1) Faut – il rétablir l'exonération pour faute nautique?

2–Etes – vous favorables à la solution du paragraphe 4 de l'article 5 tendant à imposer au demandeur, en cas de dommage causé par l'incendie, la charge de prouver que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence de la part du transporteur, de ses proposés ou agents?

3–Dans la recherche d'une limite de responsabilité faut – il adopter un double critère (colis et poids) ou un critère unique (poids) ? Et quel serait le montant de l'indemnité par unité ? Dans quels cas la responsabilité devrait – elle être illimitée ?

4–Faut – il exclure du champ d'application du régime ou de la convention la responsabilité pour le retard ? Dans la négative, convient – il d'établir un régime spécial pour ce type de préjudice ou faut – il le mettre sur le même pied que le préjudice causé par la perte ? Et au cas où un régime spécial serait préférable, sur quelle base la limite de la responsabilité devrait – elle être fixée ? Sur le montant du fret ou sur un multiple du fret ?

5–Comment déterminer l'unité de compte ? »

Une 6e question est posée ultérieurement: « Approuvez – vous la formule du paragraphe 1 de l'article 5, c'est – à – dire le principe de la responsabilité fondée sur la faute, le transporteur étant exonéré de toute responsabilité s'il peut prouver qu'il

n'y a pas de faute de sa part ? Avez – vous une proposition à formuler au sujet de la rédaction de ce paragraphe ? ».

Ces problématiques n'ont été discutées qu'indirectement (55), et n'ont pas abouti à une solution claire et précise.

Il convient maintenant d'examiner la question du dommage d'origine inconnue. En effet, dans ce cas, qui sera retenu comme responsable du dommage ?

2–L'incidence de l'ignorance de l'origine du dommage

En premier lieu, si l'origine du dommage est inconnue, la question qui se pose est de savoir si le transporteur sera responsable. Comme l'article 3 des Règles de Hambourg dispose que « Dans l'interprétation et l'application de la présente convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité » il est intéressant d'examiner quelques solutions en droit terrestre et aérien.

Dans ces domaines, certaines décisions considèrent que le critère à rechercher est celui des mesures raisonnables et normales pour éviter le dommage. Si le transporteur a pris ces mesures, il sera exonéré. A contrario, s'il ne les a pas pris, il sera responsable (56).

Ainsi, la cour de New York a exonéré le transporteur qui avait équipé en bon conditionnement son appareil au vol, et avait exécuté les instructions réglementaires de l'aérodrome au départ, bien que la cause du dommage ait été inconnue (57). Et, lorsque le passager d'un vol chargé de diriger un spectacle au Portugal, n'a pas pu arriver au jour et à l'heure précise à cause du retard du vol, le tribunal civil de la Seine en France, le 9 juillet 1960, considéra entre autres, qu'il faudrait que le transporteur «... établisse que le retard est dû à des causes indépendantes de sa volonté telles que les circonstances atmosphériques, une avarie de moteur [...] qu'il prouve donc qu'il a pris toutes les précautions raisonnables et normales pour assurer le départ de l'avion à l'heure ou au jour par lui indiqués au voyageur et qu'il n'a pu y parvenir, malgré ses diligences » (58).

En revanche, et plus récemment, la 1^{re} Chambre civile de la Cour de cassation française a jugé que le transporteur aérien ne s'exonère pas de sa responsabilité à moins qu'il ne prouve la force majeure: « Qu'en statuant ainsi, sans rechercher si la société Nouvelles Frontières, qui devait en sa qualité d'organisatrice de voyage répondre de l'annulation du vol et de ses conséquences dommageables, démontrait que la présence de neige en Allemagne au mois de mars présentait le caractère d'imprévisibilité de la force majeure lors de la conclusion du contrat et d'irrésistibilité lors du décollage contractuellement prévu, la juridiction de proximité n'a pas donné de base légale à sa décision ; » (59).

Plusieurs arrêts, décisions et jugements anciens ont jugé dans le sens contraire. Ils ont considéré que le transporteur sera responsable si la cause du dommage est inconnue (60). Dans le même sens, certains auteurs ont considéré que le transporteur ne peut s'exonérer de la responsabilité sans prouver la cause du dommage. En d'autres termes, « Si, donc, la cause des dommages demeure inconnue, la responsabilité du transporteur subsiste... » (61).

3—La responsabilité du transporteur substituée et transport par transporteurs successifs

La notion du transbordement. – Il y a « transbordement » quand au cours d'un transport maritime, le transporteur, en vertu d'une clause contractuelle, transfère les marchandises à un autre transporteur pour les amener à leur destination finale (62).

En principe, les clauses du « transbordement » limitent la responsabilité du deuxième transporteur à la partie du transport effectuée par lui. Après le déchargement de son navire, et jusqu'à la destination finale, le premier transporteur ne sera pas responsable du dommage ou de la perte subie par les marchandises, en qualité de transporteur, même s'il a encaissé le fret total correspondant à toute la durée du transport (63).

Le « transbordement » a des avantages et inconvénients. Il est utile aux transporteurs pour utiliser leurs navires de la manière la plus adéquate.

Les Règles de La Haye ne prévoient pas le « transbordement ». De ce fait, on peut considérer que le premier transporteur sera responsable durant toutes les phases du transport jusqu'à la destination finale (64). En revanche, la Convention de Hambourg traite de cette question. Pareillement aux Règles de La Haye, les Règles de Rotterdam ne prévoient pas le transbordement ou le cas du transporteur substitué.

Les responsabilités des transporteurs contractuels et substitués. – Lorsque le transport est effectué par plusieurs transporteurs successifs, un « connaissance direct » unique est émis. Celui – ci constitue un titre négociable permettant le financement et le transfert des marchandises en cours de voyage.

Selon la Convention de Hambourg, le transporteur substitué est la personne à laquelle l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer (article 10 (1)).

Un auteur considère que cet article s'est inspiré de l'article 1 (c) de la Convention de Guadalajara de 1961 (65). Il est formé de 6 paragraphes. Les paragraphes de 3 à 6 sont adoptés rapidement, tandis que les deux premiers ont fait l'objet de grands débats et discussions, et plusieurs modifications ont été proposées (66).

Le 1er paragraphe précise l'étendue de la responsabilité du transporteur contractuel en disposant que « ... le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente convention. Pour la partie du transport effectué par le transporteur substitué le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions ».

On peut déduire de ce paragraphe que si le transporteur substitué ses préposés ou mandataires ont agi hors du cadre de leurs fonctions, c'est le transporteur substitué (et non pas le transporteur) qui est responsable.

Le 2nd paragraphe dispose que « toutes les dispositions de la présente convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport par lui effectué » (67). Par conséquent, le fondement de l'obligation du transporteur substitué est équivalent à celui de l'obligation du transporteur.

Selon le paragraphe 4, lorsque le transporteur contractuel et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire. Ensuite, le paragraphe 6 de l'article 10 précise qu'aucune disposition de cet article ne porte atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Après avoir envisagé la question du fondement de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises selon la Convention de Hambourg, il convient maintenant d'étudier celui des Règles de Rotterdam.

C. Le fondement de la responsabilité du transporteur selon les Règles de Rotterdam

En vertu de l'article 17 des Règles de Rotterdam, le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, si l'ayant droit prouve que cette perte, ce dommage ou ce retard, ou l'événement ou la circonstance qui l'a causé ou y a contribué s'est produit pendant la durée de sa responsabilité. Le transporteur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18 des Règles de Rotterdam.

L'utilisation de l'expression « s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute » et spécialement du terme « faute » et non pas « fait » dans l'article 17 indique, à notre sens, que le fondement de la responsabilité du transporteur selon les Règles de Rotterdam est la présomption de faute qui accepte la preuve du contraire.

Contrairement aux articles 5 – 1 des règles de Hambourg, 3 – 1 et 4 – 1 des Règles de La Haye qui comportent plusieurs interprétations, l'écriture de l'article 17

des Règles de Rotterdam, par sa simplicité et sa clarté ne souffre d'aucune difficulté d'interprétation.

Conclusion

La variété des obligations du transporteur. – Les obligations du transporteur maritime de marchandises varient par le biais des règles de La Haye (Convention de Bruxelles de 1924), de la Convention de Hambourg, ou encore des Règles de Rotterdam.

Les Règles de La Haye (Convention de Bruxelles de 1924) traitent des obligations relatives au navire et aux marchandises. La doctrine et la jurisprudence ne sont pas unanimes sur la nature juridique de ces obligations. La charge de la preuve de la diligence raisonnable en cas des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité du navire, incombe au transporteur ou à toute autre personne se prévalant de l'exonération. En revanche, la charge de la preuve de la diligence raisonnable en dehors de cas des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité ne fait pas l'unanimité entre la doctrine et la jurisprudence.

Contrairement aux Règles de La Haye qui énumèrent les obligations du transporteur, les Règles de Hambourg énoncent une obligation générale de diligence et de soin dont le transporteur est débiteur tant que les marchandises sont sous sa garde. Les obligations du transporteur sont, selon nous, des obligations de moyens. Outre l'élimination de l'énumération des obligations du transporteur et la suppression du terme « diligence raisonnable » utilisé dans les Règles de La Haye, la Convention de Hambourg a éliminé le catalogue des cas exceptés.

Les obligations du transporteur selon les Règles de Rotterdam sont semblables à celles prévues par les Règles de La Haye, à la différence qu'elles obligent le transporteur à livrer les marchandises. De plus, le transporteur doit répondre du manquement résultant du fait d'autrui aux obligations qui lui incombent.

Le fondement de la responsabilité. – Concernant le fondement de la responsabilité du transporteur de marchandises selon les Règles de La Haye, la doctrine et la jurisprudence divergent. Certaines théories doctrinales et solutions jurisprudentielles considèrent qu'il s'agit d'une présomption de faute, d'autres sont favorables à une responsabilité de plein droit. Il en va de même pour la Convention de Hambourg. La situation est plus claire dans les Règles de Rotterdam. En effet, le fondement de la responsabilité du transporteur selon ces dernières est la présomption simple de faute qui accepte la preuve du contraire.

Suggestions.

A – Concernant la nature des obligations du transporteur maritime en vertu des Règles de La Haye, nous proposons de distinguer entre les deux sortes d'obligations:

- L'obligation fondamentale de mettre le navire en bon état de navigabilité qui est une obligation de prudence et de diligence, et par conséquent une obligation de

moyens. – L'obligation d'accomplir le transport de marchandises en lui – même, qui est une obligation de résultat.

Par suite, nous invitons la jurisprudence française qui n'est pas unanime sur cette matière, à distinguer entre ces deux sortes d'obligations.

B – La charge de la preuve de la diligence raisonnable en cas des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité incombe au transporteur ou à toute autre personne se prévalant de l'exonération. A notre sens, les visites et les certificats de sociétés de classification doivent être suffisants pour prouver cette diligence raisonnable.

C – A notre sens, il y a une contradiction entre le parag. 1 et le parag. 2 – q de l'article 4 des Règles de La Haye. Nous proposons de considérer que le fondement de la responsabilité du transporteur pour violation de ses obligations qui concernent le navire soit la présomption de faute, tandis que le fondement de la responsabilité du transporteur pour violation de ses obligations qui concernent la marchandise soit la responsabilité de plein droit.

D – Nous proposons une rédaction clarifiée de l'article 5 – 1 de la Convention de Hambourg afin de ne pas laisser place à de différentes théories doctrinales quant au fondement des obligations du transporteur.

E – Nous proposons l'intervention de l'assemblée plénière de la Cour de cassation française pour préciser comment le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité selon les Règles de Hambourg puisque la Chambre civile et commerciale de la Cour de cassation française ne sont pas d'accord sur ce point.

Les références

1–Com. 11 février 2004, pourvoi n° 01 – 16. 651 navire « Pioner » D. 2004, p. 699.

2–L'article 3 (parag. 3) des Règles de Bruxelles.

3–Tassel (Y), Droits maritimes, T. I, Mer, navire et marins, ouvrage collectif, 1re éd. , juris service, p. 117.

4–Cass. com. 1er décembre 2009, N° de pourvoi: 08 – 14203 08 – 14585: « Mais attendu, en premier lieu, que l'arrêt relève, par motifs propres, qu'il avait été constaté à l'escale de Brest que le colis n° 196 comportant une sache interne étanche, avait chuté de sa hauteur et avait un côté perforé et, par motifs adoptés, que cette caisse présentait, lors de son arrivée à Brest puis à Zeebruges, des dommages qui n'existaient pas au début du transport et qui se sont donc produits pendant ce transport lorsque les marchandises étaient placées sous la responsabilité de la société DGT qui avait délégué le transport à la société Fret ; qu'en l'état de ces constatations et appréciations et abstraction faite des motifs surabondants critiqués

par la première branche, la cour d'appel a pu retenir que la présomption de livraison conforme résultant de l'absence de réserve devait être écartée ; ».

Cass. com. 4 juillet 1989, N° de pourvoi: 87 – 16241: « Mais attendu que, relevant, hors toute dénaturation des “protestations du navire” que le capitaine avait reproché au manutentionnaire de procéder sans ménagement, ce qui entraînait des chutes de marchandises à la mer, et sans protection contre la pluie, la cour d'appel, retenant de ces constatations que les manquants et avaries étaient survenues pendant les opérations de déchargement, a décidé à bon droit que le transporteur maritime en était responsable à l'égard du destinataire ou de ses assureurs subrogés ; que le moyen n'est fondé en aucune de ses branches ; ».

5–Cass. com. 28 juin 2011, N° de pourvoi: 10 – 16318.

6–Puiroux (D), La responsabilité contractuelle du transporteur maritime de marchandises et les différents modes de couverture de sa responsabilité Centre Technique Livre Ens. Sup. , 1983, p. 25.

L'article 7 des Règles de Bruxelles dispose qu'« aucune disposition de la présente Convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer ».

7–Cass. com. 26 novembre 1996, N° de pourvoi: 94 – 18431: « Attendu qu'en statuant ainsi, alors que, le transporteur maritime n'étant pas responsable des avaries provenant, aux termes de l'article 4 – 2 – i de la convention internationale susvisée, d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou de son représentant, lorsqu'une faute ou une négligence est reconnue imputable à celui à qui le propriétaire des marchandises a confié le soin de les contrôler au chargement et au déchargement, il s'ensuit que selon que cette faute ou cette négligence est jugée être en tout ou en partie la cause des avaries, le transporteur maritime est susceptible d'être déchargé en tout ou seulement en partie de sa responsabilité la cour d'appel a violé le texte de la convention internationale susvisée ; ».

Il en va de même pour: Cass. com. 24 mai 1994, N° de pourvoi: 92 – 15505: « Mais attendu que l'arrêt retient que la surchauffe de la marchandise avait été due à la défektivité du branchement effectué par la société Cogér, mandée par la société Herpin, et qu'ainsi le transporteur maritime avait apporté la preuve que la cause de l'avarie lui était entièrement étrangère ; que la cour d'appel en a déduit à bon droit que, malgré l'absence de réserves lors de l'émission du connaissement, il s'était

«libéré de l'obligation de résultat» qui pesait sur lui ; d'où il suit que le moyen n'est pas fondé ; ».

8–Cour de Rouen, 2e ch. civ. , 5 septembre 1996 ; Sté CMB Transport contre Sté Nationale de Transport maritime – Sonatram, BTL 1997, n. 2713 du 30 – 6 – 1997.

9–Cass. com. , 27 juin 1995, N° de pourvoi: 93 – 17471.

10– Nabi (G), Chakab (F), op. cit. , p. 163. akiddd

11– L'article 4 de la Convention de Bruxelles dispose que « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, § 1. ».

12– Chauveau (P), Traité de droit maritime, Librairies techniques, 1958, p. 522.

13– Puiroux (D), op. cit. , p. 22.

14– Le droit positif français en 2003, DMF Hors série no 8 juin 2004, p. 79. akid

15– Rodière (R), Traité générale de droit maritime, Dalloz, Paris, 1967, Tome II, p. 392, n. 753.

16– Du Pontavice (E) et Cordier (P), Transport et affrètement maritime, Delmas, 2e ed. , paris, 1990, p. 86.

17– Cass. com. 24 mai 1994, N° de pourvoi: 92 – 15505.

18– Cass. com. , 1er décembre 2009, N° de pourvoi: 08 – 14203 08 – 14585.

19– DMF, n. 351, p. 175.

20– Le navire Tourville, DMF, n° 362 p. 103.

21– Ces arrêts sont cités par Nabi (G), Chakab (F), La responsabilité du transporteur maritime de marchandises (selon les règles de la haye de 1924 et de hambourg de 1978, Thèse, Nice, 1999, p. 58.

22– Cass. com. , 27 juin 1995, N° de pourvoi: 93 – 17471.

23– Bonassies (P), L'entrée en vigueur des Règles de Hambourg, in rev. I. M. T. M. annales 1992, p. 92.

24– Article 12

« Durée de la responsabilité du transporteur

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

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

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

25– L'article 15 des Règles de Rotterdam dispose que « Nonobstant les articles 11 et 13, le transporteur ou une partie exécutante peut refuser de recevoir ou de charger les marchandises, et peut prendre toute autre mesure raisonnable, notamment les décharger, les détruire ou les neutraliser, si celles – ci présentent, ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter, pendant la durée de la responsabilité du transporteur, un danger réel pour les personnes, les biens ou l'environnement ».

26– L'article 16 des Règles de Rotterdam dispose que « Nonobstant les articles 11,13 et 14, le transporteur ou une partie exécutante peut sacrifier des marchandises en mer lorsque cette décision est prise de manière raisonnable pour le salut commun ou pour préserver d'un péril la vie humaine ou d'autres biens engagés dans l'aventure commune ».

27– Cass. com. , 7 février 2006, n° 03 – 20. 963 Bull civ. IV. , n° 34
RTD com. 2006, p. 521, obs. Ph. Delebecque, JCP E 2006, 2280, obs. C. Legros,
DMF 2006, p. 516, note M. Remoud – Gouillaud.

28– DMF, août 1978, p. 456.

29– Rodière (R) et Du Pontavice (E), Droit maritime, 12e éd. , Dalloz, Paris, 1997, p. 380.

30– Du Pontavice (E) et Cordier (P), op. cit. , p. 117.

31– Règles de La Haye – Règles de Hambourg – Règles de Marseille, IMTM, Annales 1989, p. 113 ; ainsi voir, La responsabilité du transporteur maritime dans les Règles de La Haye et dans les Règles de Hambourg, Rév. II diritto maritime, 91 – 1989, p. 951 ; et L'entrée en vigueur des Règles de Hambourg, IMTM, Annales 1992, p. 94.

32– Remond – Gouillaud (M), Droit maritime, 2e éd. , Pedon, 1993, p. 373, n° 579 et note 28.

33– Berlingieri (F), The period of responsibility and the basis of the carrier, in *The Hamburg rules: A choice for the E. E. C. ?*, International colloquium, novembre 1993, p. 89.

34– CA Paris, 5e ch. A, 20 mars 2002, Sté Mitsui Osk Line Ltd. c/Sté Cristal et autres, Navire « Vosa Carrier » cité par Philippe Delebecque, *RTD com.* 2002, p. 599: « Ces actions et décisions [...] caractérisent le fait du prince au sens de l'article 4,2 g de la Convention de Bruxelles amendée et libèrent en conséquence le transporteur maritime de la présomption de responsabilité pesant sur lui ».

Cass. com., 12 novembre 1991, N° de pourvoi: 90 – 11746.

35– Cass. com. , 23 avril 2013, N° de pourvoi: 12 – 12101.

36– Cass. com. , 30 mai 2006, N° de pourvoi: 05 – 11534: « Mais attendu que la cour d'appel a retenu exactement, et sans inverser la charge de la preuve, qu'aucune réserve n'ayant été formulée à l'arrivée à Casablanca, le commissionnaire et le transporteur devaient bénéficier d'une présomption simple de livraison conforme et qu'en raison des conditions de stockage et d'analyse de la marchandise, il n'était pas établi que la faute présumée de la société CGM ait été à l'origine du refus par les autorités marocaines, si bien que le principe de la responsabilité du transporteur maritime ne pouvait être retenu, aucun lien de causalité n'étant établi ; que le moyen n'est fondé en aucune de ses branches ; ».

37– Cass. com. , 8 mars 2011, N° de pourvoi: 10 – 11976.

38– Tetley (W) et Nadom (M), *Marine cargo claims*, 2nd éd. , 1978, Butterworths, Toronto, p. 47 et s. ; Pourcelet (M), *Le transport maritime sous connaissance – Droit canadien, américain et anglais*, Les presses de l'université de Montréal, 1972, p. 59 et s.

39– Cass. com. , 8 mars 2011, N° de pourvoi: 10 – 11976.

Il en va de même pour le Tribunal de commerce de Marseille qui a bien précisé qu'il appartient au transporteur, pour s'exonérer, «... de rapporter la preuve contraire, notamment en démontrant l'existence d'un cas excepté en établissant le lien de causalité entre l'exonération invoquée et le dommage, tout élément en ce sens devant être positif, non équivoque, et ne pouvant résulter de simples hypothèses » (T. com. Marseille, le 5 Mars 1993, BT 1993, 289). Bonassies (P), *Le droit positif français en 1993*, DMF mars 1994, p. 163.

40– CA Rouen, 8 septembre 1988, DMF 1991, p. 360.

41– Nabi (G), Chakab (F), *th. préc.* , p. 81 ; voir Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED sur sa deuxième session, p. 15, cité par Assonitis (G), *Règlementation internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED*, publication de l'institut universitaire de hautes études internationales, Genève, 1991, p. 211 et s.

42– Legendre (Cl), La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, DMF, juillet 1978, p. 392, et les auteurs cités par lui.

43– Sweeney (J. C.), Les Règles de Hambourg. Point de vue d'un juriste anglo – saxon, DMF, 1979, p. 327 ; Berlingieri (F), Period of Responsibility and Basis of Liability, article in The Hamburg rules: a choice for the E. E. C. ?, art... précit. , p. 89 ; Rodière (R), La responsabilité du transporteur maritime suivant les Règles de Hambourg 1978, le point de vue d'un juriste latin, DMF, août 1978, p. 457 ; Benfadel (O), Les Règles de Hambourg, Thèse, Aix – Marseille III, 1981, p. 69 et s. ; Remond – Gouilloud (M), op. cit. , p. 382, n° 592 ; Rapport du secrétariat de la CNUCED, TD/B/C. 4/315/Rev. 1, Nations Unies, New York, 1991, p. 88 ; Achard (R), Les Règles de Hambourg à nouveau mis en examen, DMF, avril 1994, n° 537 p. 256.

44– Assonitis (G), op. cit. , p. 215 ; Lazzizi (M), Les Règles de Hambourg et la responsabilité du transporteur de marchandises par mer, Thèse, Nantes 1987, p. 44 ; Douay (C), La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, BTEPCF, 1979, p. 3, et 1989, p. 11; Pauknerova (M), The Liability of the Carrier in International Carriage of Goods Conventions. Annuaire de l'AAA, vol. 51,52 et 53,1981, 1982 et 1983, p. 111 – 135.

45– Nabi (G), Chakab (F), th. préc. , p. 92.

46– Nabi (G), Chakab (F), th. préc. , p. 96.

47– Nabi (G), Chakab (F), th. préc. , p. 96.

48– Sorensen (N), Les Règles de Hambourg, Thèse, Aix Marseille, 1981, p. 83.

49– Doc. A/conf. 89/7, p. 31 – 32 cité par Auchter (G), op. cit. , p. 139.

50– Nabi (G), Chakab (F), th. préc. , p. 86.

51– Chef de la délégation des Etats Unis à la conférence de Hambourg de 1978.

52– Sweeney (J. C.), art. précit. , p. 325.

53– M. Chafick.

54– Sorensen (N), op. cit. , p. 75.

55– Sorensen (N), op. cit. , p. 84.

56– Cass. com. , 30 juin 2004, N° de pourvoi: 03 – 13091 : 30 juin 2004: « Mais attendu qu'après avoir énoncé qu'en vertu de l'article 17 de la Convention de Genève du 19 mai 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route, dite CMR, le transporteur est déchargé de sa responsabilité si la perte de la marchandise a eu pour cause des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, l'arrêt retient que le véhicule équipé d'un dispositif antivol «Neiman» était stationné de nuit, sur une aire de repos de l'autoroute A6 à Beaune – Merceuil, à proximité d'une station service et d'un lieu de restauration éclairés, que le chauffeur qui dormait dans la

cabine du camion a été agressé par plusieurs individus munis de battes de base – ball qui lui ont fait ouvrir la cabine, l’ont fait descendre du véhicule et se sont emparés de celui – ci ; que l’arrêt retient encore que le départ du véhicule en fin de journée impliquant un arrêt de nuit n’est pas en soi une faute, s’agissant d’un transport international d’environ 900 kilomètres ; qu’en l’état de ces énonciations, constatations et appréciations, la cour d’appel, qui n’était pas tenue d’effectuer les recherches inopérantes exposées au moyen, a pu en déduire que le transporteur ne pouvait pas obvier aux conséquences de l’agression dont a été victime son chauffeur, qu’il avait pris toutes les mesures raisonnables pour assurer l’acheminement de la marchandise à sa destination et se prémunir contre une éventuelle agression et qu’en conséquence, il devait être déchargé de sa responsabilité ; que le moyen n’est pas fondé ».

57– District court of New York, 17 et 18 janvier 1949, RGAE, 1949, 429 ; voir aussi Sesseli, La notion de faute dans la Convention de Varsovie, Thèse, Lausanne, 1961, p. 86 et s.

58– JCP 1960, II. 11830, note De Juglart, RTD com. 1961, 952, obs. De Juglart.

59– Cass. civ. 1, 5 novembre 2009, N° de pourvoi: 08 – 20385.

60– Le jugement rendu, le 8 mars 1939, par le Tribunal de Franckfort – sur – le main, et l’arrêt rendu le 25 juin 1943 par la Cour suprême de New – York: cité par Nabi (G), Chakab (F), th. préc. , p. 102.

61– G. Marais, les transports internationaux de marchandises et jurisprudence en droit comparé LGDJ, 1949, p. 184 et 185, et les auteurs cités par lui.

62– Rodière (R), Traité générale de droit maritime, Tome II, op. cit. , n. 530.

63– Nabi (G), Chakab (F), th. préc. , p. 104.

64– Nabi (G), Chakab (F), th. préc. , p. 104.

65– Le titre de cette convention est: « La convention complémentaire à la convention de Varsovie pour l’unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une autre personne que le transporteur contractuel ».

Cette convention qui utilise le terme transporteur de fait pour le transporteur substitué dispose: « transporteur de fait signifie une personne autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d’une autorisation donnée par le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport prévue à l’alinéa b, mais n’est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la Convention de Varsovie. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire » (Article 1 – c).

66– Pour une étude plus profonde, cf: Comptes rendus analytiques des 15e, 16e, 17e et 32e séances de la première commission – Doc. A/conf. 89/C. 1/SR. 15, pp. 6 à 11; A/conf. 89/C. 1/SR. 16, p. 2 à 12; A/conf. 89/C. 1/SR. 17, pp. 2 à 5; A/conf. 89/C. 1/SR. 32, pp. 2 à 10 – rapport de la première Commission (M. D. Martin Low,

rapporteur) – Doc. A/conf. 89/10, pp. 53 à 60 cités par Sorensen (N), op. cit. , p. 156 et s.

67– Le délégué australien proposait le remplacement des mots « par lui effectué » par l'expression « qui lui a été confié » (cf. A/conf. 89/C 1/L. 142 – rejeté). Certains proposaient d'ajouter les deux expressions « qui lui a été confié ou par lui effectué » d'autres suggéraient de remplacer les mots « par lui effectué » par les mots « par lui entrepris ». Aucune de ces solutions n'étant satisfaisante. La commission a rejeté l'amendement par 30 voix contre 22 avec 7 abstentions, cité par Sorensen (N), op. cit, p. 159 et s.

Bibliographie

I. Ouvrages généraux, traités et manuels

Assonitis (G), Règlements internationaux des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED, publication de l'institut universitaire de hautes études internationales, Genève, 1991.

Chauveau (P), Traité de droit maritime, Librairies techniques, 1958.

Du Pontavice (E) et Cordier (P), Transport et affrètement maritime, Delmas, 2e éd. , paris, 1990.

Marais (G), les transports internationaux de marchandises et jurisprudence en droit comparé LGDJ, 1949.

Pourcelet (M), Le transport maritime sous connaissement – Droit canadien, américain et anglais, Les presses de l'université de Montréal, 1972.

Puiroux (D), La responsabilité contractuelle du transporteur maritime de marchandises et les différents modes de couverture de sa responsabilité Centre Technique Livre Ens. Sup. , 1983.

Remond – Guilloud (M), Droit maritime, 2e éd. , Pedon, 1993.

Rodière (R), Traité générale de droit maritime, Dalloz, Paris, 1967, Tome II.

Rodière (R) et Du Pontavice (E), Droit maritime, 12e éd. , Dalloz, Paris, 1997.

Tassel (Y), Droits maritimes, T. I, Mer, navire et marins, ouvrage collectif, 1re éd. , juris service, 1995.

Tetley (W) et Nadom (M), Marine cargo claims, 2nd éd. , 1978, Butterworths, Toronto.

II. Thèses non publiées

Auchter (G), La navigabilité du navire en matière de transports maritimes, Thèse, Université Robert Schuman, Strasbourg, 1969, T. II.

Benfadel (O), Les Règles de Hambourg, Thèse, Aix – Marseille III, 1981.

Lazzizi (M), Les Règles de Hambourg et la responsabilité du transporteur de marchandises par mer, Thèse, Nantes 1987.

Nabi (G), Chakab (F), La responsabilité du transporteur maritime de marchandises (selon les règles de la haye de 1924 et de hambourg de 1978, Thèse, Nice, 1999.

Sesseli, La notion de faute dans la Convention de Varsovie, Thèse, Lausanne, 1961.

Sorensen (N), Les Règles de Hambourg, Thèse, Aix Marseille, 1981.

III. Articles de périodiques

Achard (R), Les Règles de Hambourg à nouveau mis en examen, DMF, avril 1994, n° 537 p. 256.

Berlingieri (F), The period of responsibility and the basis of the carrier, in The Hamburg rules: A choice for the E. E. C. ?, International colloquium, novembre 1993, p. 89.

Bonassies (P), L'entrée en vigueur des Règles de Hambourg, in rev. I. M. T. M. annales 1992, p. 92.

Bonassies (P), Le droit positif français en 1993, DMF mars 1994, p. 163.

Douay (C), La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, BTEPCF, 1979, p. 3, et 1989, p. 11.

Legendre (Cl), La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, DMF, juillet 1978, p. 392.

Pauknerova (M), The Liability of the Carrier in International Carriage of Goods Conventions. Annuaire de l'AAA, vol. 51, 52 et 53, 1981, 1982 et 1983, p. 111 – 135.

Rodière (R), La responsabilité du transporteur maritime suivant les Règles de Hambourg 1978, le point de vue d'un juriste latin, DMF, août 1978, p. 457.

Sweeney (J. C.), Les Règles de Hambourg. Point de vue d'un juriste anglo – saxon, DMF, 1979, p. 327.

Texte de la table des matières

Introduction 2

I. Les obligations du transporteur maritime de marchandises 4

A. Les obligations du transporteur selon les règles de La Haye (convention de Bruxelles de 1924) 5

1–Le contenu des obligations du transporteur 5

a. Les obligations relatives aux marchandises 5

b. Les obligations concernant le navire 6

c. Les marchandises de nature à justifier une convention spéciale 7

2–La nature juridique des obligations du transporteur 7

a. La nature juridique des obligations du transporteur d'après la doctrine	7
b. La nature juridique des obligations du transporteur d'après la jurisprudence	9
B. Les obligations du transporteur selon les règles de Hambourg	10
C. Les obligations du transporteur selon les règles de Rotterdam	11
1–Les obligations relatives aux marchandises	11
2–Les obligations relatives au navire	12
3–L'étendue des obligations du transporteur	13
II. Le fondement de la responsabilité du transporteur	14
A. Le fondement de la responsabilité du transporteur selon les Règles de La Haye	14
B. Le fondement de la responsabilité du transporteur selon les Règles de Hambourg ¹⁷	
1–La nature du nouveau système de responsabilité	17
2–L'incidence de l'ignorance de l'origine du dommage	21
3–La responsabilité du transporteur substituée et transport par transporteurs successifs ²²	
C. Le fondement de la responsabilité du transporteur selon les Règles de Rotterdam ²⁴	
Conclusion	25
Les références	27
Bibliographie	31