

2m11.2662.10

Université de Montréal

LA LIMITATION DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR
DANS LE CADRE DU TRANSPORT MARITIME
SOUS CONNAISSEMENT

Par

Asma Ghannouchi

Faculté de droit

Mémoire présenté à la faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de
Maître en droit (LL. M.)

Décembre 1997



AZBD
U54t
1998
V.018

Université de Montréal

LA LIMITATION DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORT
DANS LE CADRE DU TRANSPORT MARITIME
SOUS CONNAISSEMENT

Par

Martin Chénouard

Faculté de Droit

thèse présentée à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de
Maîtrise en droit (LL.M.)



Décembre 1997

Université de Montréal
Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé

La limitation de responsabilité du transporteur dans le cadre
du transport maritime sous connaissement

présenté par

Asma Ghannouchi

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Mme Hélène Trudeau, président-rapporteur
M. Guy Lefebvre, directeur de recherche
M. François Mathys, membre du jury

Mémoire accepté le : 2 septembre 1998

DEDICACE

Ce mémoire est entièrement dédié à ceux qui sont toujours à mes côtés dans les moments heureux, comme dans les plus difficiles : ma famille

À la mémoire du mon **père**, mon exemple dans la vie, qui m'a inculquée la passion des sciences juridiques.

À ma **mère**, qui m'a toujours encouragée à aller jusqu'au bout de mes ambitions.

À mon mari **Tarek** pour sa patience et pour ne pas avoir hésité, en dépit de ses nombreuses occupations, à m'aider tant moralement que matériellement à l'élaboration de ce mémoire.

À mes frères **Fadhel**, **Foued**, **Taufik** et **Tarek**, à ma sœur **Amina**, et à la sœur et amie exceptionnelle **Tesnim** sans oublié **Hayet**, pour leurs encouragements et leur soutien moral.

Je ne saurais conclure cette page sans témoigner de mon respect à ma belle mère **Aicha**.

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier particulièrement le professeur **Guy Lefebvre**, mon directeur de recherche, qui a suivi pas à pas le déroulement de mon travail malgré ses nombreuses activités.

Je lui suis très reconnaissante de m'avoir prodiguée ses précieuses directives, suggestions, commentaires et conseils qui m'ont éclairée dans ce mémoire.

Qu'il trouve ici le témoignage de ma gratitude et de ma profonde estime.

Je remercie également **Tesnim, Tarek et Fadhel** pour leur soutien intarissable et leurs encouragements qui m'ont guidée pendant les longues heures de travail qui ont mené à ce mémoire.

Mes remerciements s'adressent enfin, à tous mes amis qui d'une manière ou d'une autre m'ont assistée dans ce travail.

À tous mon respect, ma considération et ma reconnaissance .

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES SIGLES ET DES ABRÉVIATIONS	vii
SOMMAIRE	viii
INTRODUCTION.....	1
PARTIE 1 : L'APPLICATION DE LA LIMITATION DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME	19
CHAPITRE 1 : LA BASE DE CALCUL	19
Section 1 : "Le colis"	20
Paragraphe 1 : L'approche civiliste.....	21
Paragraphe 2 : L'approche anglo-saxonne	22
Section 2 : "L'unité".....	25
Paragraphe 1 : L'unité d'expédition ou «shipping unit ».....	26
Paragraphe 2 : L'unité de fret ou «freight unit ».....	29
Section 3 : Le conteneur.....	36
Paragraphe 1 : Les conteneurs au sens de la Convention de Bruxelles de 1924.....	38
La jurisprudence américaine.....	38
La jurisprudence britannique et canadienne	44
La jurisprudence française.....	45
Paragraphe 2 : La conteneurisation après la réforme de 1968 et les Règles de Hambourg.....	48
CHAPITRE 2 : LA VALEUR LÉGALE DE LA LIMITATION.....	52
Section 1 : Évaluation de la limitation calculée suivant les Règles de La Haye de 1924	53
Paragraphe 1 : Signification des 100 Livres Sterling.....	53
Paragraphe 2 : La conversion de 100 Livres Sterling en monnaie de paiement	55
Section 2 : Évaluation calculée suivant l'amendement de la Haye-Visby de 1968.....	59
Paragraphe 1 : La signification du franc Poincaré	60
Paragraphe 2 : La conversion du franc Poincaré en monnaie de paiement.....	62
Section 3 : Évaluation calculée suivant les Règles de Hambourg de 1978.....	67
Paragraphe 1 : La Signification du Droit de Tirage Spécial	68
Paragraphe 2 : le Droit de Tirage Spécial et les Règles de Hambourg	70
CHAPITRE 3 : L'ÉTENDUE DE LA LIMITATION LÉGALE.....	74

Section 1 :L'origine et le caractère de la clause Himalaya	74
Section 2 : Les bénéficiaires de la clause Himalaya.....	79
Paragraphe 1 : Les préposés directs	79
Paragraphe 2 : Les manutentionnaires et les contractants indépendants.....	81
Les tribunaux américains	82
Les tribunaux britanniques.....	89
Les tribunaux canadiens.....	92
Les tribunaux français.....	94
Conclusion du chapitre 3	96
PARTIE 2 : LA DÉCHÉANCE DE LA LIMITATION LÉGALE DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR.....	100
CHAPITRE 1 : LA DÉCHÉANCE LÉGALE.....	100
Section 1 : La déchéance légale et le système civiliste	101
Paragraphe 1 : La faute lourde au sein de la Convention de Bruxelles de 1924... ..	103
Paragraphe 2 : La faute lourde après la réforme de 1968 et 1978.....	109
Section 2 : La déchéance légale et la common law	112
Paragraphe 1- Le "Breach of contract"	112
Paragraphe 2: La "deviation"	116
Conclusion du chapitre 1	123
CHAPITRE 2 : LA DÉCHÉANCE CONVENTIONNELLE.....	125
Section 1 : La déclaration de valeur	126
Paragraphe 1- la nécessité d'insérer la déclaration dans le connaissement	128
Paragraphe 2- le fret supplémentaire (ad valorem).....	131
Section 2 : La déclaration d'une fausse valeur.....	133
Paragraphe 1 - Déclaration d'une valeur supérieure.....	133
Paragraphe 2- Déclaration d'une valeur inférieure	134
CONCLUSION	136
BIBLIOGRAPHIE	144
ANNEXE I : PACKAGE AND KILO LIMITATION UNDER THE HAGUE VISBY AND HAMBURG RULES,	ix
ANNEXE II : CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER, 1978.....	xiii

LISTE DES SIGLES ET DES ABRÉVIATIONS

- CMI : Comité maritime international
- CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
- CNUDCI : Commission des Nations Unies sur le droit commercial international
- Cogsa : Carriage of Goods by Sea Act (loi américaine / loi britannique)
- Cogwa : Carriage of Goods by Water Act (loi canadienne de 1936)
- DMF : Droit maritime français
- DTS : Droits de tirage spéciaux
- ETL : Droit européen des transports / European Transport Law
- FMI : Fond monétaire international
- JMLC : Journal of Maritime Law and Commerce
- LMCLQ : Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
- OMI : Organisation maritime internationale

SOMMAIRE

Ce mémoire porte sur la limitation de responsabilité du transporteur maritime de marchandises, au sens des Règles de La Haye de 1924, de La Haye-Visby 1968 et celles de Hambourg de 1978. De même, il fait le parcours de quelques législations de certains pays maritimes tels que le Canada, les États-Unis, la Grande-Bretagne et la France.

L'objectif de cette recherche est de clarifier les éléments fondamentaux sur lesquels repose l'application de la limitation de responsabilité du transporteur. En effet, les réglementations internationales et internes ont établi une limitation en fonction du colis, de l'unité et du conteneur. Mais, ces expressions ont soulevé de nombreux problèmes d'interprétation. Ainsi, ce mémoire analyse, particulièrement, les commentaires doctrinaux et jurisprudentiels des conventions internationales dans les deux différents systèmes juridiques, anglo-saxon et civil, en évaluant à chaque fois les ratifications actualisant la version originale des Règles de La Haye de 1924.

Ce mémoire se divise essentiellement en deux parties. La première partie traite des problèmes relatifs à l'application de la limitation de responsabilité du transporteur. En fait, la mise en œuvre des textes de lois qui lui sont relatives s'est avérée d'une grande complexité. La diversité des systèmes juridiques et les ambiguïtés qui ont caractérisé les termes des conventions sont à l'origine de la plupart de ces problèmes.

La deuxième partie aborde le problème de la déchéance de cette limite. Son objet est de clarifier la notion de faute qui empêche le transporteur d'invoquer la limitation prévue par la loi. En fait, la notion de faute est différente d'un système juridique à l'autre. Ceci amène à l'étude des diverses variétés de fautes prises en considération dans les pays de droit civil et dans ceux de la common law, ainsi qu'à l'analyse des caractéristiques d'acceptation de la déclaration de la nature et de valeur de la marchandise par laquelle le chargeur peut recevoir une indemnité intégrale.

INTRODUCTION

La mer a été depuis longtemps la voie privilégiée du commerce entre les nations, «c'est par elle que s'échangent les plus grandes masses de produits bruts ou élaborés dans les conditions les plus économiques »¹. Dès la seconde moitié du vingtième siècle, le transport maritime et aussi les différents moyens de transport ont connu un développement très important occupant ainsi une place de choix dans la dynamique du commerce international.

En effet, le domaine du transport maritime s'est développé tant sur le plan technique que sur le plan économique. En fait, le développement technique remarquable du navire concerne sa construction ainsi que l'amélioration de sa rapidité, de sa capacité de tonnage et de sa fiabilité ². Sur le plan économique, le transport maritime est devenu étroitement lié à la croissance économique mondiale. En fait, «l'évolution de l'économie mondiale influe directement sur la demande de services de transport maritime »³.

¹ Léon LAVERGNE, Les transports par mer, Paris, 1975, p. 5.

² « Pour les principaux types de navires, les commandes de nouvelles unités ont presque doublé par rapport à 1992 et ont représenté 43 millions ». En fait, « les livraisons de navires neufs ont augmenté de 8% en 1993. La part prédominante des chantiers navals des pays développés à économie de marché dans ces livraisons s'est encore accrue (63,9%) ». Nations Unies, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Étude sur les transports maritimes 1993, Rapport du secrétariat de la CNUCED, poONU TD/B/C.4 TRANS. p. 12.

³ Nations Unies, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Étude sur les transports maritimes 1993, Rapport du secrétariat de la CNUCED, poONU TD/B/C.4 TRANS. P. 15. Selon les études sur les transports maritimes en 1993 faites par les nations Unies « Le volume de trafic maritime international de marchandises a continué à croître pour la huitième année de suite et a dépassé 4,3 milliards de tonnes », et « le nombre total de tonnes-milles pour l'ensemble des marchandises a également continué à augmenter pour atteindre 18 800 milliards, soit 3,1% de plus qu'en 1992 ». Id., p. 11.

Le secteur du droit maritime a été le premier secteur du transport à élaborer des règles particulières⁴. En effet, les particularités économiques du transport ont été traduites dans un droit spécifique et spécialisé⁵. Ainsi, la spécificité du transport maritime a donné lieu à un droit en grande partie uniforme et que l'on trouvait consigné dans les conventions de Bruxelles⁶ qui ont été conçues afin d'établir des règles internationales sur les sujets les plus divers⁷. La responsabilité du transporteur maritime est l'une des questions les plus importantes dont la réglementation internationale a traité.

Les conventions de Bruxelles ont prévu, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur maritime, une limitation au bénéfice de celui-ci. Cependant, cette limitation ne présente pas une innovation en droit maritime. En effet, dès la seconde moitié du XIXe siècle, des clauses similaires, dites clauses limitatives de responsabilité et ayant pour effet de fixer d'une façon détaillée un plafond à la responsabilité des armateurs, ont été insérées par ceux-ci dans les connaissements⁸. En fait, le régime de la limitation de responsabilité du transporteur s'est développé à travers différentes phases historiques.

« Autrefois, le droit maritime tenait le transporteur pour entièrement responsable des pertes ou dommages des marchandises, qu'il y ait eu ou non négligence de sa part et,

⁴ Jacques PUTZEYS, Droit des transports et droit maritime, Bruxelles, 1993, p. 12. Il affirme que « l'étude du droit des transports trouve ses fondements dans celle du droit maritime qui a inspiré les autres secteurs du droit des transports ».

⁵ Id., p. 11.

⁶ Le comité maritime international créé en Belgique en 1897 a donné lieu à l'élaboration à partir de 1910 de nombreuses conventions adoptées au cours de conférences diplomatiques réunies à Bruxelles, d'où leur nom de conventions de Bruxelles ». Colloque DU MANS, Aspects Actuels du Droit International des Transports, Éditions A. Pedone, Paris, 1980, p. 13.

⁷ Les principales sujets traités sont : (abordage, assistance et sauvetage, problèmes de pollution par les hydrocarbures, responsabilité des propriétaires de navires de mer, transports des passagers...).

⁸ Guy FRAIKIN, Responsabilité du Transporteur Maritime, Paris, 1957, p. 10.

en dehors de quelques cas, quelle que fût la cause de la perte »⁹. Selon cet usage, l'armateur était garant de la bonne arrivée de la marchandise. Il était, ainsi, tenu à une responsabilité de résultat¹⁰. C'est-à-dire qu'il était tenu de réparer entièrement le dommage à moins qu'il n'ait détruit la présomption qui pesait sur lui.

À partir du dix-huitième siècle, pour réduire leur responsabilité, les armateurs se sont mis à insérer dans le connaissement¹¹ des clauses d'exceptions, notamment celles des cas exceptés de la common law. En effet, les armateurs ont commencé à introduire des dispositions dites « clauses d'exonérations » ou « de négligence », dont la validité avait été reconnue par la doctrine ainsi que par la jurisprudence anglaise et française, pour échapper à toute responsabilité.¹² En fait, en se basant sur le principe de la liberté contractuelle reconnu par les systèmes juridiques de la common law et du droit écrit, les armateurs ont multiplié les clauses de non-responsabilité¹³. Le transporteur était ainsi exonéré de toute responsabilité au

⁹ Georges ASSONITIS, Réglementation internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED, Genève, 1991, p. 201. En effet, « l'origine de l'institution de la responsabilité du transporteur remonte au droit romain, notamment aux concepts du *receptum nautarum* et du *receptum cauponum et stabilariorum*. Il s'agissait d'un système de responsabilité de plein droit, autrement dit d'une responsabilité objective ». Voir dans le même sens, « Les connaissements », Rapport du secrétariat de la CNUCED, doc. TD/B/C.4/ISL/6/ rev. 2, Nations Unis, New York, n° de vente 72.II.D.2, 1972, p. 12.

¹⁰ La common law ne reconnaît que quelques cas exceptés. En fait, le transporteur « n'était exonéré de cette responsabilité que si la perte ou le dommage était imputable à un cas de force majeure, à un ennemi public, à un vice propre de la marchandise, à une faute commise par le chargeur ou si la marchandise avait été sacrifiée dûment en avarie commune ». « Les connaissements », Rapport du secrétariat de la CNUCED, doc. TD/B/C.4/ISL/6/ rev. 2, Nations Unis, New York, n° de vente 72.II.D.2, 1972, p. 12.

¹¹ Le connaissement est défini comme « un document qui en est venu à spécifier les marchandises exposées à des risques et à servir de base à toute réclamation pour défaut de livraison ou pour dommage ». Il sert à la « désignation de la marchandise par le chargeur, avec mention de son nom et de celui du destinataire, sur une formule fournie par le transporteur ; le chargeur indique aussi le poids brut et le volume total aux fins du calcul du fret et, s'il y a lieu, la valeur des marchandises ». *Id.*, p. 12. Suite au développement rapide des activités maritimes, le connaissement n'est plus seulement le titre représentatif des marchandises, mais « de nos jours, le but principal du connaissement est de permettre au propriétaire des marchandises auquel il se rapporte d'en disposer rapidement » Voir sur ce sujet « des connaissements » Rapport du secrétariat de la CNUCED, *Id.*, p. 5 ; T. E. Scrutton, *Charte-partie and Bill of Lading*, Londres, Sweet and Maxwell, 1964, 17^e éd., p 413 et T. G. Carver *Carriage by sea*, Thirteenth Edition, vol. I, p. 90-99.

¹² À cette époque, il est apparue « la négligence-clause par laquelle l'armateur s'exonérait des pertes ou avaries à la cargaison, quelle que soit la faute à l'origine du dommage ». Michel POURCELET, Le transport maritime sous connaissement, Montréal, 1972, p. 3.

¹³ Ce principe de la liberté des contrats a permis aux transporteurs, dont les responsabilités étaient strictes au regard du droit maritime, de se dégager pratiquement de toutes responsabilités dans le transport par mer. Rapport de la CNUCED, op. cit., note 10, p. 13.

point qu'il n'était pas responsable des conséquences de sa propre négligence ou de celle de ses préposés.¹⁴ C'est ainsi que ce système de la liberté des contractants a créé un déséquilibre quant à la relation chargeur - armateur, où ce dernier profitait d'un régime privilégié.

Plus tard, les États sont intervenus, surtout, par l'insertion de règles dans leurs législations nationales et notamment dans leurs codes civils¹⁵. La majorité de ces législations étaient fondées sur le principe de la liberté contractuelle. En effet, elles «ont permis à la partie puissante, à savoir le transporteur, d'imposer des conditions de transport favorisant ses intérêts au détriment de ceux de la partie faible, à savoir le chargeur ».¹⁶

Toutefois, ces conditions ont créé un mécontentement croissant particulièrement en ce qui concerne les États chargeurs (les États-Unis, le Canada et l'Australie). À cet égard, les États-Unis ont été les premiers à réagir en élaborant une loi fédérale, le «Harter Act », en 1893 qui a apporté la réforme longuement attendue¹⁷.

Conformément au «Harter Act », l'armateur était exonéré de toutes les fautes nautiques commises dans la direction du navire, mais il lui était par contre défendu, sous peine d'amende, d'insérer dans le connaissement toute clause d'irresponsabilité pour les dommages provenant d'autres causes. Le «Harter Act » a limité, également, la responsabilité du transporteur à \$100 par colis¹⁸. Bref, cette loi fédérale «imposait aux

¹⁴ *Id.*

¹⁵ Les législations les plus importantes sont le code de commerce français (1807) et les lois suédoises (1667). Voir G. ASSONITIS, *op. cit.*, note 9, p. 1.

¹⁶ *Id.*

¹⁷ G. FRAIKIN, *op. cit.*, note 9, p. 11. L'initiateur du projet du «charter Act » était Michael D. Harter, un des chargeurs américains qui défendit les intérêts des chargeurs. Conformément à l'article 1, Le «Harter Act » ne concerne que «le transport des marchandises au départ des ports des États-Unis et entre ces ports et les ports étrangers ». Pour plus de détails, voir René RODIÈRE, *Traité général de droit maritime*, t 2, p. 219.

¹⁸ Erling SELVIG, *Unit Limitation Of Carrier's Liability : the Hague Rules art. IV (5)*, London, 1961, p. 24.

transporteurs certaines responsabilités minimales mais obligatoires afin d'offrir aux chargeurs quelques protections »¹⁹.

L'exemple des États-Unis a influencé d'autres législations. En fait, le système du « Harter Act » a été suivi par le « Sea Carriage of Goods Act » de l'Australie de 1904, par le « shipping and Seamen Act » de la Nouvelle Zélande en 1909 et par le « Water Carriage of Goods Act » ayant entré en vigueur au Canada en 1910. Toutes ces lois ont, ainsi, imposé au transporteur une responsabilité plus stricte.

Par ailleurs, la loi canadienne «Water Carriage of Goods Act » de 1910 a prévu, également, une limitation de \$100 par colis. L'article 8 énonçait que « The ship, the owner, character, master or agent shall not be liable for loss or damage to or in connection with goods for a greater amount than one hundred dollars per package, unless a higher value is stated in the bill of lading or other shipping document, nor for any loss or damage whatever if the nature or value of such goods has been falsely stated by the shipper, unless such false statement has been made by inadvertence or error »²⁰.

Mais, étant donné que le transport maritime est presque toujours un transport international et que l'évolution du commerce international est rapide, le besoin d'unification des règles régissant ce moyen de transport à travers un accord international, permettant à toutes les parties de réduire les dépenses, de gagner beaucoup de temps et d'éviter les problèmes soulevés par les conflits des lois, s'est accentué. C'est pour ceci que les efforts de réforme et d'unification des dispositions juridiques ont commencé à être orientés vers l'élaboration de règles communes et équitables²¹.

On a vu que le transport maritime sous connaissement a été caractérisé par l'abondance des clauses d'exonération de responsabilité en faveur du transporteur. Avec

¹⁹ Incidences Économiques et Commerciales de l'Entrée en vigueur des Règles de Hambourg et de la Convention sur le transport Multimodal, Nations Unis, TD/B/C.4/315/Rev.1, 1991, p. 8.

²⁰ E. SELVIG, op. cit., note 18, p. 24.

²¹ R. RODIÈRE, Traité Général de Droit Maritime, 1968, t. 2, p. 220.

l'adoption du «Harter-Act », un compromis a été réalisé entre les intérêts des chargeurs et des armateurs. Cette loi a été, plus tard, utilisée comme source d'inspiration pour la plupart des lois nationales et notamment des conventions internationales qui sont le résultat d'un souci d'harmonisation des lois internes.

Le mouvement de négociation, une fois commencé, entre les chargeurs et les armateurs a été accompli dans la Conférence de La Haye, tenue en 1921 par l'Association de Droit International²². Cette Conférence a élaboré un ensemble de règles appelées Règles de La Haye. Ces Règles ont établi, entre autres, une limitation de responsabilité en faveur du transporteur. Par ailleurs, l'article 4 (5) des Règles de La Haye de 1921 énonce que : « Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event of loss or damage to or in connection with goods for an amount greater than .. livre per package, or .. livres per cubic foot, or .. livre per cwt. (as declared by the shipper and inserted in the contract of carriage, whichever shall be the least) of the goods carried, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper and inserted in the bill of lading »²³.

En fait, cet article est le résultat d'un compromis instauré entre les propriétaires de marchandises et les transporteurs²⁴. Son but principal est de protéger les intérêts des propriétaires de marchandises²⁵ et de réaliser un certain équilibre dans le rapport chargeur-

²² « Les Règles de La Haye furent rédigées sous la forme d'un connaissance type, dans l'espoir que les grandes compagnies maritimes les adopteraient de plein gré et que les autres compagnies le feraient ensuite rapidement. Mais les compagnies maritimes n'étaient pas disposées à renoncer aux larges exonérations de responsabilité que leur accordait alors la législation de nombreux pays, et il devint évident que des mesures législatives étaient nécessaires pour que ces règles uniformes soient insérées dans les connaissements. » Rapport de la CNUCED, *op. cit.*, note 10, p. 15.

²³ E. SELVIG, *op. cit.*, note 18, p. 25.

²⁴ Les Règles de La Haye, comme le «Carriage of Goods by Sea Act » reposent sur le compromis entre les intérêts contradictoires du transporteur et du propriétaire de la marchandise qui avait été réalisé dans le «Harter Act ». Voir en ce sens, «Ocean Bills of Lading and some Problems of Conflict of laws » (1958) vol. 58 *Colombia Law Review* 214.

²⁵ Cet article a invalidé les clauses limitatives de responsabilité qui imposent au transporteur une limitation dont le montant est inférieur à celui qui est prévu dans cette disposition. E. SELVIG, *op. cit.*, note 18, p. 27.

armateur. C'est pour ceci, qu'à l'exception de quelques changements mineurs, cet article n'a pas été modifié par les conventions subséquentes.

Par conséquent, le système de la limitation établi par les Règles de La Haye a apporté une protection au transporteur en fixant un montant général de limitation peu importe la valeur spécifique de la cargaison transportée. En fait, quelle que soit la valeur de cette marchandise, la responsabilité de l'armateur ne doit pas dépasser les 100 livres Sterling par colis ou unité. Cependant, ces Règles ne furent pas adoptées. En effet, le Comité Maritime International a jugé la nécessité d'introduire quelques modifications pour que ces Règles soient acceptées par la plupart des pays.

L'unification des droits nationaux en matière de relations contractuelles relatives au transport maritime a été, réellement, amorcée dans le cadre du Comité Maritime International, appelé ci-après (CMI)²⁶. La première réalisation de cette organisation (CMI) concernant l'harmonisation des règles du transport maritime sous connaissement, est la Convention internationale de Bruxelles de 1924 relative à l'unification de certaines règles en matière de connaissement²⁷. Inspirée par la législation américaine du «Harter-Act», la Convention de 1924 est considérée comme une première victoire des pays chargeurs à l'échelle internationale. Cette Convention a établi un système de responsabilité équilibré et plus justiciable. En effet, elle a instauré un régime de responsabilité qui protège les intérêts de toutes les parties, fondé sur la faute et qui a limité les exceptions à celle-ci suivant le modèle américain du «Harter-Act».

Il est, d'ailleurs, intéressant de noter que le système de la limitation de responsabilité du transporteur maritime établi par la Convention de Bruxelles de 1924 n'est qu'un prolongement de l'article 4 (5) des Règles de La Haye de 1921. En fait, la

²⁶ Il s'agit d'une organisation non-gouvernementale composée de différentes associations nationales de juristes du droit maritime. Le CMI a été créé sur proposition de l'International Law Association (ILA) et de l'institut du droit international et a comme tâche principale la coordination des travaux des associations nationales du droit maritime en vue de l'unification du droit maritime. G. ASSONITIS, *op. cit.*, note 9, p. 2

²⁷ La Conférence diplomatique avec la participation de 26 pays adopta à Bruxelles en août 1924 la Convention connue, aussi, sous le nom «Règles de La Haye». Elle est entrée en vigueur en 1931. Consultez le tableau à l'annexe I pour voir les pays parties contractantes ainsi que l'année de leur adhésion à cette Convention.

Convention de 1924 a reproduit les mêmes termes de cet article. Elle a, en effet, fixé le même montant concernant le plafond légal de limitation que le transporteur peut invoquer pour déterminer son devoir de réparation. En ce sens, l'article 4 (5) de cette Convention prévoit que : "Le transporteur comme le navire ne sont tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant 100 livres sterling, par colis ou unité ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie".

Selon cet article, lorsque la responsabilité du transporteur est engagée, le montant de l'indemnité à verser ne devait pas dépasser les 100 livres sterling par colis ou unité, à moins que la nature et la valeur de ces colis ou unités n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement. On ajoute que s'il est interdit au transporteur de réduire cette limite de responsabilité, il lui est possible d'augmenter pour tout ou en partie l'une de ses responsabilités²⁸.

En résumé, on peut dire que les dispositions de la Convention définissent «un minimum d'obligations, un maximum d'exonérations et une limite de responsabilité en ce qui concerne le transporteur »²⁹. On estime que la Convention de 1924 a atteint son objectif de créer une loi uniforme jugée essentielle, et de normaliser les droits, les obligations et les exonérations relatifs aux chargeurs et aux transporteurs.

Bien que les Règles de La Haye de 1924 soient supposées avoir instauré un compromis entre les intérêts des chargeurs et des armateurs et aient eu le mérite de servir le transport maritime pendant de longues années, elles ont, toujours, été l'objet de plusieurs critiques et contestations notamment de la part des chargeurs à cause de l'ambiguïté de leurs termes et de la divergence des interprétations, particulièrement en matière d'exonération³⁰. De plus, le développement technique dans le domaine maritime a amené les chargeurs à contester le système de la Convention en imposant la modernisation de

²⁸ Rapport de la CNUCED, *op. cit.*, note 10, p. 15.

²⁹ *Id.*

³⁰ G. ASSONITIS, *op. cit.*, note 9, p. 203.

cette Convention³¹. C'est ce qui a fait que les principes qu'elle a établis ont été dépassés et qu'ils n'étaient plus désormais de grande utilité, principalement en matière de responsabilité. Par ailleurs, les chargeurs prétendent que : « les progrès techniques avaient contribué à la diminution des risques et qu'il n'était pas juste que le transporteur puisse se dégager de sa responsabilité pour des risques qui n'existaient plus »³². Ajoutons à cela le problème de l'inflation monétaire à travers le monde qui fait que le montant de 100 livres sterling de la Convention de 1924 est devenu peu satisfaisant³³.

Face aux contestations intenses provenant des chargeurs, et particulièrement des pays en voie de développement, concernant les règles établies par la Convention de Bruxelles de 1924, des organismes commerciaux ont exprimé à la Conférence de la CNUCED en 1960, le souci que suscite la question de leur modification³⁴.

Le CMI a soumis, en 1963, à la Conférence diplomatique tenue à Stockholm sur le droit maritime, un projet de texte modifiant les Règles de La Haye de 1924³⁵. Ce texte a été

³¹ C'est le progrès des phénomènes de la conteneurisation et de la palettisation qui ont accéléré le besoin de la modification.

³² G. ASSONITIS, *op. cit.*, note 9, p. 203.

³³ En fait, une année après l'adoption de la Convention de Bruxelles le montant de 100 livres sterling a perdu sa convertibilité en or. Chaque État adhérent aux Règles de La Haye convertissait, donc, les 100 livres sterling à sa façon. Ceci a perturbé le régime de la responsabilité du transporteur, longuement débattu.

³⁴ En fait, « il y a eu des divergences de vues entre les associations nationales de droit maritime quant à l'opportunité de modifier les Règles de La Haye. Certaines délégations ont estimé qu'il était bon de n'apporter que peu de modifications aux Règles, pour ne pas remettre en question tout l'accord intervenu en 1924. D'autres ont été d'avis qu'une révision profonde des Règles s'imposait, après quarante ans d'expérience. C'est dans ces conditions qu'il a été proposé de modifier les Règles de La Haye au moyen d'un Protocole, afin de ne pas en bouleverser l'économie générale. » Rapport de la CNUCED, *op. cit.*, note 10, p. 16.

³⁵ Ce texte a été adopté sous le nom protocole fait à Bruxelles portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924 (ci-après appelé Protocole de Visby ou les Règles de La Haye-Visby). Voir Protocole portant modification à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, vol. II, Nations Unies, New York, no de vente F. 73. V.3, 1973, p. 10.

finalement adopté lors de la douzième Conférence en février 1968 sous le nom du Protocole de Visby qui est entré en vigueur en juin 1977³⁶.

L'étude du protocole de 1968 montre que celui-ci n'a pas touché le régime de responsabilité du transporteur³⁷. Il a notamment maintenu les mêmes cas d'exceptions prévus dans la Convention de 1924. En revanche, la question de la limitation de responsabilité a provoqué un débat important, notamment les problèmes d'application qui en découlent. Par ailleurs, le Protocole a introduit une base double de calcul et a fixé un montant plus élevé pour la limitation de responsabilité du transporteur exprimé en franc Poincaré à savoir 10.000 francs Poincaré par colis ou unité ou 30 francs Poincaré par kilogramme de poids brut.

En 1979, ce Protocole a été encore une fois modifié en adoptant le «protocole du DTS» qui a introduit les Droits de Tirage Spéciaux comme unité de compte de la limitation de responsabilité du transporteur. Il est entré en vigueur en 1984³⁸. En conséquence, la limitation n'est plus basée sur la valeur or, elle est désormais égale à 666,67 droits de tirages spéciaux (DTS) par colis, ou unité au lieu de 10.000 francs Poincaré et 2 droits de tirages spéciaux (DTS) par kilo au lieu du 30 francs Poincaré, la limite la plus élevée étant applicable pour les pays qui ont d'une part, ratifié le Protocole et, d'autre part, sont membres du Fonds Monétaire International. De même le Protocole de Visby a le mérite de résoudre le problème de la conteneurisation³⁹. En fait, cette nouvelle règle est jugée la plus importante.

³⁶ 53 pays et territoires ont participé à Cette Conférence. L'objectif principal était d'arranger les lacunes de la Convention de 1924. C'est pour ceci que seulement 5 articles sur 16 ont été modifiés tandis que les autres ont été conservés. Les Règles de La Haye-Visby n'ont pas été ratifiées par un grand nombre de pays. C'est pour cette raison que plusieurs connaissent se réfèrent soit aux Règles de La Haye de 1924 soit au droit national. Voir annexe I pour examiner les pays qui sont adhérents à ce Protocole.

³⁷ Le Protocole n'a pas traité, par exemple, la notion de faute nautique.

³⁸ Peu de temps après l'adoption des Règles de La Haye-Visby, il a fallu modifier les limites monétaires à cause de l'effondrement monétaire. Une nouvelle conférence diplomatique a été convoquée à Bruxelles avec la participation de 37 pays qui ont adopté le Protocole de 1979 portant modification du Protocole de Visby. Voir annexe I pour voir les pays contractants à ce Protocole.

³⁹ Article 4(5)a du Protocole de 1968.

Le Protocole du 23 février 1968 «était censé modifier la Convention de Bruxelles de 1924 afin de l'adapter aux conditions nouvelles de la navigation maritime moderne »⁴⁰. Cependant, ces Règles de La Haye-Visby n'ont pas atteint le but recherché en ce qui concerne certaines questions. À vrai dire, le Protocole de Visby a été beaucoup critiqué parce qu'il n'a pas été satisfaisant particulièrement pour les chargeurs, notamment ceux des pays en voie de développement, affirme Assonitis⁴¹. Ces pays pensent, par ailleurs, que ces Règles n'ont pas pris en considération leurs intérêts «parce qu'elles avaient été élaborées par les grandes puissances maritimes et parce qu'elles favorisaient les intérêts des transporteurs au détriment de ceux des chargeurs »⁴². À ceci s'ajoute l'évolution de la technologie de la navigation maritime qui a diminué les risques inhérents au commerce maritime. Tout ceci a imposé une révision des Règles de La Haye de 1924 telles que modifiées par le Protocole de Visby de 1968.

Par ailleurs, le groupe de travail de la CNUCED a étudié ce sujet et a accordé une résolution à l'unanimité de réviser les Règles de La Haye telles qu'amendées par le Protocole de 1968. La résolution charge la CNUDCI de l'élaboration de nouveaux textes conformément aux directives de la CNUCED.⁴³ Le groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI a été chargé d'étudier les problèmes soumis. Lors de sa huitième session, il a élaboré un projet de convention qui a été soumis, en premier, au groupe de travail de la CNUCED, puis de nouveau à la CNUDCI, et ensuite

⁴⁰ Gérard AUCHTER, «La Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer de 1978 (Règles de Hambourg, 1978) », (1979) 14 Droit Européen de Transport 221.

⁴¹ G. ASSONITIS, op. cit., note 9, p. 203.

⁴² Id., p. 204.

⁴³ L'assemblée générale créa en 1966 la commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International (CNUDCI), chargée d'encourager l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international. Composée de 36 membres qui représentent les diverses régions géographiques et les principaux régimes économiques et juridiques du monde, la CNUDCI présente chaque année à l'assemblée générale un rapport, qu'elle communique en outre à la CNUCED. La CNUDCI s'est surtout occupée d'étudier et de formuler des règles uniformes dans les domaines suivants : vente internationale de marchandises ; paiements internationaux avec élaboration d'un guide juridique sur le transfert électronique de fonds ; arbitrage commercial international ; législation internationale sur la navigation maritime, échanges compensés et passation des marchés. Internet Publications Officielles de l'ONU.

à une Conférence de Plénipotentiaires convoquée par l'Assemblée générale des Nations Unies à Hambourg. Le 31 mars 1978, le travail de la Conférence a pris fin en adoptant la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer⁴⁴. Il a été convenu à l'annexe III d'appeler cette Convention les «Règles de Hambourg».

Il est d'ailleurs intéressant de noter que la question de la limitation de responsabilité du transporteur «fut l(a) plus important(e) de ce(lles) auquel(le)s les délégués participant aux travaux de la 1^{ère} Commission s'arrêtèrent, lors de l'examen des problèmes fondamentaux dont ils eurent à débattre au préalable»⁴⁵. En fait, les dispositions 6 et 8 de cette Convention, relatives à l'application de la limitation et à sa déchéance, sont considérées avec l'article 5 consacré au fondement de la responsabilité les dispositions essentielles du texte international⁴⁶. Elle a, en effet, établi une limitation de responsabilité plus élevée dont le montant est égal à 835 DTS par colis ou unité de chargement et 2,5 DTS par kilogramme de poids brut. De plus, elle a réglé, définitivement, le problème des marchandises transportées en conteneurs en confirmant la solution maintenue dans le Protocole de 1968.

Ceci dit, les modifications apportées par les Règles de Hambourg ne sont pas toutes appréciées par les pays développés parce qu'elles sont réputées servir les intérêts des pays en voie de développement. C'est la raison pour laquelle cette Convention n'a pas trouvé beaucoup de succès dans les pays développés.

Quant à Auchter, il considère que cette Convention représente «un compromis entre les exigences des chargeurs qui demandaient un renforcement du régime de la responsabilité du transporteur maritime et la volonté exprimée par les armateurs de conserver dans toute la mesure du possible le bénéfice d'un certain nombre de dispositions prévues en leur faveur dans la Convention de Bruxelles de 1924. Ce compromis a en même

⁴⁴ La Convention des Nations Unies a été adoptée à l'unanimité des 78 États représentés à la Conférence.

⁴⁵ G. AUCHTER, *loc. cit.*, note 40, 221, no 280.

⁴⁶ *Id.*

temps réalisé, à certains égards, entre les pays en développement, généralement pays de chargeurs, et les pays industriels maritimes qui sont dans de nombreux cas des pays d'armateurs »⁴⁷. Il ajoute que : « La Convention des Nations Unies de 1978 est ainsi la première Convention internationale sur le transport de marchandises dans laquelle les intérêts des pays en développement ont été pris en considération, essentiellement dans la mesure où le texte vise à assurer une meilleure protection des chargeurs et des destinataires en cas de pertes ou d'avaries aux marchandises transportées »⁴⁸.

Par ailleurs, malgré les critiques dont la convention a été l'objet, elle est considérée comme le fruit de plusieurs années de négociations et de travaux des pays appartenant à différents systèmes juridiques, économiques et politiques. Elle est entrée en vigueur le premier novembre 1992⁴⁹.

De leur côté, les États ont été influencés par ces changements. Ils ont, en effet, essayé de suivre ces modifications en ratifiant les lois internationales ou bien en les insérant dans leurs législations internes.

Les pays de grande puissance en matière du commerce maritime ont soit ratifié la Convention de Bruxelles de 1924, soit incorporé ses dispositions dans leurs législations internes. La réforme apportée par le Protocole de Visby a été à son tour ratifiée par un grand nombre de pays. Présentement, on note que la majorité des États appliquent la Convention de Bruxelles telle qu'amendée par le Protocole de Visby. Quant aux Règles de Hambourg, elles n'ont pas été, jusqu'à aujourd'hui, ratifiées par les principaux pays maritimes.

On étudiera, brièvement, dans les lignes qui suivent le mouvement des législations nationales en tenant compte de la Convention de 1924 telle que modifiée par le protocole

⁴⁷ *Id.*, p. 460.

⁴⁸ *Id.*

⁴⁹ La Convention du 31 mars 1978 est entrée en vigueur en octobre 1991, après l'adhésion du vingtième pays, la Zambie. Consulter l'annexe I pour voir les parties contractantes à cette Convention. Son texte est reproduit dans Doc. O. N. U. A/CONF. 89/14 et dans l'annexe II de ce mémoire.

de Visby en 1968 ainsi que de celle de Hambourg en 1978 dans les pays suivants : le Canada, les États-Unis, le Royaume-Uni et la France.

1) Le Canada

Le Canada n'a pas ratifié la Convention de Bruxelles de 1924 mais, douze ans plus tard, il a incorporé les dispositions de cette Convention dans sa loi nationale du 23 juin 1936 relative au transport des marchandises par eau⁵⁰. Cette loi a établi la limitation de responsabilité du transporteur à \$500 canadiens par colis ou unité ou l'équivalent en autre monnaie.

Puisque la loi sur le transport des marchandises par eau de 1936, tout comme la Convention de 1924, ne répond plus aux besoins du transport maritime. Le Canada n'a le choix que de modifier cette loi ou adopter une autre pour suivre l'évolution du droit maritime, notamment le développement technique de moyens de chargement. Présentement, les litiges survenant après le 6 mai 1993 concernant le transport maritime sont soumis à la loi canadienne relative au transport des marchandises par eau de 1993⁵¹. En fait, cette loi n'est qu'une version des Règles de La Haye-Visby de 1968. Par conséquent la limitation applicable actuellement au Canada est celle prévue au protocole de Visby : 666,67 DTS ce qui donne approximativement \$1333 canadiens ou 2 DTS par kilogramme, l'équivalent d'environ \$4 canadiens.

Bien que les Règles de Hambourg figurent dans l'annexe II de la loi de 1993, elles ne sont toujours pas en vigueur. Le législateur prévoit, en effet, de leur donner force en 1999⁵².

⁵⁰ R.S.C. 1985, c. C-27. Cette loi est entrée en vigueur le 1 août 1936, elle est appelée « Carriage of Goods by Sea Act » (COGWA). Il est important de noter que la loi maritime canadienne est uniforme à travers le Canada. Voir Jean PINEAU, «La législation maritime canadienne et le code civil québécois », (1969) 14 (1) McGill L. J. 26.

⁵¹ Loi relative au transport des marchandises par eau 1993, c. 21

⁵² Les Règles de Hambourg «n'entreront en vigueur que lorsque le ministre des transports du Canada, avant le 31 décembre 1999 (ou à cinq ans d'intervalle par la suite), aura envisagé leur adoption après avoir soumis un rapport sur la proposition devant le parlement canadien et son comité de transport approprié. Ce dernier devra avoir fait un rapport à la chambre des communes sur l'opportunité d'adopter les Règles ».

2) Les États-Unis

Les États-Unis ont ratifié la Convention de Bruxelles de 1924 le 9 juin 1937. Mais, ils appliquent la loi de 1936 « Carriage of Goods by sea Act », appelée ci-après (Cogsa)⁵³. Celle-ci n'est qu'une version des Règles de La Haye de 1921. En fait, la loi de 1936 a repris textuellement les dispositions établies par la Convention de 1924 en insérant quelques changements, notamment ceux qui concernent la limitation de responsabilité qui est fixée par la loi Cogsa de 1936 à 500 dollars par colis, ou, par unité habituelle de fret.

Bien que certaines dispositions de la loi américaine de 1936 ne répondent plus aux évolutions technologiques relatives au transport maritime, les États-Unis appliquent encore cette loi et n'ont pas l'intention de ratifier le Protocole de Visby⁵⁴. De même, il est peu probable qu'ils acceptent de signer la Convention de Hambourg dans les quelques années qui viennent⁵⁵. Or, on remarque que les tribunaux américains appliquent les principes établis par les Règles de La Haye-Visby, notamment ceux qui concernent le problème des conteneurs.

Toutefois, le 3 mai 1996 un groupe de travail, présidé par le professeur Michaël F. Sturley, a soumis à la Maritime Law Association un projet de loi modifiant le Cogsa de 1936. Cette proposition de loi a repris les mêmes dispositions du Protocole de 1968 relatives à la limitation de responsabilité du transporteur. En fait, on trouve la double base de calcul prévue par le Protocole de 1968 ainsi que le même montant maximum de 666,67 droits de tirage spéciaux par colis et 2 droits de tirage spéciaux par kilogramme. De même,

William TETLEY, «Chronique de droit maritime canadien 1993-1994 », (1995) D.M.F 154. Voir aussi, WOODER & SOUTHCOTT, «Canadien Maritime Law Update : 1992-1993 », (1994) 25 J. of Mar. L. & Com. 421.

⁵³ D'un autre côté ils appliquent le «Harter Act ». Ces deux lois régissent le transport maritime qui se fait soit à l'intérieur soit en dehors des ports américains. Il faut noter que le «Harter Act » ne contient pas une disposition semblable à celle de 4 (5) qui traite la limitation de responsabilité du transporteur.

⁵⁴ La même limitation de \$500 prévue dans le «Cogsa » est toujours applicable. Voir la Cour de New York dans l'affaire *Sunds Defibrator v. Atlantic Star*, 1986 AMC 368.

⁵⁵ Aux États-Unis, un groupe de travail présidé par le professeur Michaël F. STURLEY a soumis à la Maritime Law Association le 3 mai 1996, un projet de loi modifiant le Cogsa de 1936.

la solution établie par le Protocole de 1968 relative aux problèmes de marchandises transportées dans des conteneurs, a été reprise. De plus, ce projet a décidé que la faute inexcusable personnelle du transporteur est la seule cause de déchéance de la limitation⁵⁶.

3) Le Royaume-Uni

La Grande-Bretagne a repris textuellement les dispositions de la Convention de Bruxelles dans sa loi «Carriage of Goods by Sea Act » de 1924. Le Parlement britannique a adopté, en effet, le même montant de la limitation prévue dans les Règles de La Haye de 1924, à savoir 100 livres Sterling. En 1930, elle a ratifié formellement la Convention de Bruxelles de 1924.

La Grande-Bretagne a donné force aux Règles de La Haye-Visby de 1968 par le « Carriage of Goods by Sea Act » de 1971. Mais, elle n'a ratifié le Protocole de 1968 que le premier octobre 1976. Ceux-ci sont entrés en vigueur le 23 juin 1977⁵⁷.

Ainsi, la limitation de responsabilité du transporteur appliquée au Royaume Uni est celle prévue dans les Règles de La Haye-Visby. Elle est égale à 2 DTS. par kilogramme et 666.66 DTS. par colis ou unité⁵⁸. Les Règles de Hambourg ne sont pas encore adoptées.

4) La France

Avant la loi de 1936, la responsabilité du transporteur maritime était régie par le code civil et celui de commerce. C'était le même régime applicable à la responsabilité des

⁵⁶ Voir l'analyse complète de ce projet faite par le professeur Pierre BONASSIES, « Soixante ans après – un nouveau COGSA américain », (1996) 48 D.M.F. 613. D'ailleurs, il conclut son analyse en apportant un jugement sur le projet en déclarant que : « Pour le juriste non-américain, il apparaît comme un travail remarquable, qui a su établir un nouvel équilibre entre les légitimes intérêts de chacun des participants à la vie maritime ».

⁵⁷ Cet État a, en outre, adopté le Protocole de 1979 en 1982. Mais, celui-ci a été implanté en 1984 par le « Merchant Shipping Act » de 1981.

⁵⁸ William TETLEY, Marine Cargo Claims, third edition, 1988, p.1098.

transporteurs terrestres. Le 9 avril 1936, la France a confirmé son accord à l'application de la Convention de Bruxelles de 1924. En fait, les dispositions de la Convention sont incorporées dans une législation nationale connue sous la loi de 1936, relative aux transports de marchandises par mer, votée le 2 avril 1936⁵⁹.

En juin 1966⁶⁰, la France a adopté une loi modifiant celle de 1936. Plus tard, cette loi a été, à son tour, modifiée par la loi du 21 décembre 1979. Une nouvelle modification a été apportée par la loi du 23 décembre 1986 qui a intégré les règles du Protocole de 1968⁶¹.

la loi du 18 juin 1966⁶². La France a, en outre, ratifié le Protocole de 1979 introduisant les Droits de Tirage Spéciaux comme unité de compte pour les Règles de La Haye-Visby. Par ailleurs, la limitation de responsabilité applicable à un transport international entre la France et un pays signataire du Protocole de 1968 est, présentement,

⁵⁹ Id., p.1098. La loi du 2 Avril 1936, (1937) D. 4. 1.

⁶⁰ Loi no 66-420 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes, J. O. 24 juin 1966, p. 5206 ; complétée par le Décret no 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transports, J.O. 11 janvier 1967, p. 483 ; modifié par le Décret no 69-679 du 19 juin 1969, J. O. 18 novembre 1969, p. 13432. Modifié par le Décret no 87-922 du 12 novembre 1987. Voir aussi, le Décret no 67-268 du 23 mars 1967 portant fixation des limites de la responsabilité du transporteur maritime, J. O. 1^{er} avril 1967, p. 3194, modifié par le Décret no 79-1111 du 21 décembre 1979 modifiant celui du mars 1967 portant fixation des limites de la responsabilité du transporteur maritime, J. O. 22 décembre 1979, p. 3251, modifié par le Décret no 86-1065 du 24 septembre 1986, modifié par le Décret no 87-825 du 5 octobre 1987, J. O. 9 octobre 1987, p. 11764. Les textes de ces lois et de ces Décrets se trouvent dans la collection des codes et lois de 1966 et de 1967.

⁶¹ Loi n. 86-1292 23 décembre 1986. L'article 28 modifié par cette loi dispose que «la responsabilité du transporteur est limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, aux montants fixés au paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Signée à Bruxelles le 21 décembre 1979. Juris-classeurs, 1966. Le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur peuvent toutefois convenir d'une somme supérieure ».

⁶² L'article 16 prévoit que la loi du 18 juin 1966 «est applicable aux transports, effectués au départ ou à destination d'un port français, qui ne sont pas soumis à une convention internationale à laquelle la France est partie et en tout cas aux opérations de transport qui sont hors du champ d'application d'une telle convention ». Voir également P. Y. NICOLAS, « Les règles de La Haye peuvent-elles encore s'appliquer aux transports internationaux de marchandises par mer stipulés au départ ou à destination des ports français ? », (1982) DMF 579. Il explique à quel moment la loi du 18 juin 1966 est applicable. Dans le même sens voir la Cour d'Appel d'Aix, 16 mai 1975, DMF 1976, 288 et W. TETLEY, op. cit., note 58, p. 23-25.

égale à 666,67 DTS par colis ou unité ou 2 DTS par kilogramme. Toutefois, la France n'a pas, encore, ratifié la Convention de 1978⁶³.

Nous avons ainsi fait le tour des principales lois applicables à la limitation de responsabilité du transporteur maritime sous connaissement au niveau international et dans certains États considérés comme de grandes puissances du commerce maritime.

Un examen plus approfondi de la question de la limitation de responsabilité du transporteur sera l'objectif des chapitres suivants qui seront divisés en deux parties :

- Première partie : L'application de la limitation du transporteur maritime ;

- Deuxième partie : La déchéance de la limitation de responsabilité du transporteur.

⁶³ Cette décision doit être étudiée, avant, dans le cadre de l'union européenne.

Partie 1 : L'application de la limitation de responsabilité du transporteur maritime

La limitation légale de responsabilité prévue au bénéfice du transporteur maritime en vertu des Conventions internationales de 1924, de 1968 et celle de 1978 ainsi que dans certaines législations internes, a souvent donné lieu à des difficultés à cause de l'imprécision des termes employés dans les textes des lois. En fait ces dispositions contiennent des règles d'application particulières et assez compliquées. C'est la raison pour laquelle il serait intéressant de s'arrêter aux dispositions relatives à la limitation de responsabilité du transporteur prévues dans ces conventions et dans ces lois afin de les interpréter et mieux les comprendre.

Pour l'interprétation des questions relatives aux conditions d'application de la limitation de responsabilité du transporteur, il est primordial de déterminer le sens des termes ``colis``, ``unité`` et ``conteneur`` servant comme base de calcul de cette limitation (chapitre 1). Par la suite, nous discuterons l'unité de compte utilisée dans ces différentes conventions afin d'évaluer la valeur de la limitation (chapitre 2). Enfin, nous traiterons des personnes qui en bénéficient (chapitre 3).

Chapitre 1 : la base de calcul

Une des plus importantes questions à analyser quand on aborde la question de la limitation de la responsabilité est celle qui concerne l'interprétation des expressions ``colis``, ``unité`` et ``conteneur``. Car l'application de la limitation en dépend. L'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles de 1924 stipule que : "Le transporteur, comme le navire, n'est tenu en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant 100 livres sterling, par colis ou unité, ou

l'équivalent de cette somme en une autre monnaie...". En vertu de cet article, la limitation de responsabilité du transporteur a été calculée en fonction du ``colis`` ou de ``l'unité``, seules méthodes de chargement existant à cette époque. Le Protocole de 1968 modifiant cette Convention a offert au chargeur de choisir entre une limitation calculée sur la base ``colis`` et ``unité`` ou une limite par kilogramme en ajoutant une clause dite « clause conteneur ». Quant à la Convention de Hambourg, elle a repris, presque, le même principe du calcul introduit par le Protocole de Visby de 1968.

Cependant, ces bases de calcul ont soulevé plusieurs controverses concernant la signification du ``colis`` (Section 1) et de ``l'unité`` (Section 2). De même, à la suite du développement technique des moyens de chargement dans le domaine du transport maritime, d'autres instruments modernes de groupage des marchandises sont apparus, tels que les conteneurs et les palettes, accentuant les difficultés et les controverses (section 3). D'où la nécessité de déterminer le sens attribué à chacune de ces notions à partir desquelles le montant de la limitation de responsabilité du transporteur est fixé.

Section 1 : "Le colis"

Le sens courant définit vaguement le terme ``colis``. En effet, le petit Larousse illustré de 1997 définit le mot colis comme "un paquet d'objet, de marchandise destiné à être transporté". Le Petit Robert, par ailleurs, le définit autrement, il considère que le colis est un "objet assez grand destiné à être expédié". De même, sa définition dans la doctrine et la jurisprudence n'a pas été unanime puisqu'il n'est défini ni dans les Conventions internationales de 1924, de 1968 et de 1978, ni dans les législations nationales, ce qui a été à l'origine de plusieurs controverses. À cet égard, on peut distinguer deux approches, celles du droit civil et de la common law.

Paragraphe 1 : L'approche civiliste

Le professeur Rodière, qui représente l'approche civiliste du droit français, considère que "le colis est un élément de cargaison, reconnu par des marques distinctives et porté sur le titre de transport. Le colis est donc l'élément de cargaison individualisé au titre de transport. C'est l'élément spécifique pris en charge par le transporteur"⁶⁴. Suivant cette interprétation, certains auteurs n'attachent, également, aucun intérêt aux dimensions ou au poids du colis, qu'il soit emballé ou non. Autrement dit, chaque élément de transport spécifié par son nombre dans le titre de voyage est considéré comme un colis⁶⁵. Conformément à cette approche, et à titre d'exemple, chacun des 40 ordinateurs, pris en charge par le transporteur, marqués et numérotés dans le connaissement de O1 à O40, représente un colis.

Cependant, si le transporteur prenait en charge un camion rempli de sacs de riz et qu'il apparaissait au connaissement comme un camion chargé de riz seulement, ce camion serait considéré comme un colis, pour la simple raison que le connaissement ne comprenait aucune autre spécification de la cargaison.

À cet égard, le professeur Fraikin affirme qu "il s'agit de marchandises qui, par leur nature, sont individualisées et dont le nombre figure au connaissement, par exemple, deux cadres de mobiliers, deux caisses de verreries"⁶⁶.

Ainsi, le colis selon cette approche est tout élément de chargement dénombré, individualisé, spécifié et marqué distinctement dans le connaissement. Par ailleurs, «il n'y a dans cette définition aucun intérêt à attacher aux dimensions ou au poids du colis, au fait qu'il voyage à nu ou emballé », affirme Rodière⁶⁷. D'où, la nature du colis varie et dépend

⁶⁴ R. RODIÈRE, *op. cit.*, note 21, n° p. 302.

⁶⁵ René RODIÈRE, *Traité général de droit maritime*. Mise à jour, 1978, Dalloz, n° 669, p. 94.

⁶⁶ G. FRAIKIN, *op. cit.*, note 8, p. 288.

⁶⁷ R. RODIÈRE, *op. cit.*, note 65, n° 669, p. 94.

de ce qui apparaît dans le connaissance. Ce qui signifie que le même élément peut être considéré tantôt un colis et tantôt autrement. C'est cette approche, que la majorité des décisions des tribunaux français a adopté, notamment le tribunal du commerce de Paris dans les affaires du 14 mars 1973⁶⁸, du 21 juin 1977⁶⁹ et celle du 5 novembre 1974⁷⁰.

Ceci dit, il est important de noter que «l'individualisation ne résulte pas nécessairement de la formule expressément utilisée sur le connaissance. Elle peut également se fonder sur d'autres documents»⁷¹. Ainsi, la Cour d'Aix-en-Provence a pris en considération le nombre de colis qui était de (1424) bien qu'il n'ait pas figuré au connaissance où était mentionné le poids, il était, en fait, connu par les factures et autres documents commerciaux⁷².

Bref, la majorité des auteurs du droit civil trouve que la notion du ``colis`` n'est pas susceptible de soulever beaucoup de problèmes.

Paragraphe 2 : L'approche anglo-saxonne

Selon Tetley⁷³ le colis est, en général, une caisse, un sac ou un carton emballé dans lequel la marchandise a été placée pour être transportée. Selon cette approche, adoptée par les Anglais, on trouve l'idée d'emballage où l'emballage qui est une condition nécessaire

⁶⁸ Trib. Com. Paris, (1974) Bull. Transp. 274.

⁶⁹ Trib. Com. Paris, (1977) Bull. Transp. 459.

⁷⁰ Trib. Com. Paris, (1975) D.M.F. 352. (où il a été jugé qu'un camion chargé constitue un colis).

⁷¹ Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, 2^e éd. Paris, 1993, p. 340.

⁷² *Sté Eurafrique de manutention c. Cotunav, SA la Protectrice*, (1986) 38 DMF 23. Dans cette affaire la Cour a relevé que le lot de jeans n'était pas en vrac et qu'il s'agissait de cartons individualisés par un numéro de référence qui figurait sur les factures et autres documents commerciaux. D'autres tribunaux français cherchent l'intention des parties dans l'élément individualisé de la cargaison. C'est le sens que les tribunaux canadiens ont, aussi, suivi dans la décision rendue dans l'affaire *Alexandr* quand la Cour a déclaré que : «In particular it depends upon the intention of the parties as indicated by what is stated in the shipping documents, things said by the parties and the course of (dealing) between them», Jean PINEAU, Le contrat de transport : terrestre, maritime, aérien, Édition Thémis 1986, n° 181, p. 212.

⁷³ W. TETLEY, op. cit., note 58, p. 877.

pour désigner un colis⁷⁴. En l'absence de l'emballage, la cargaison ne doit pas être considérée comme un colis et la limitation serait calculée sur une autre base. En ce sens, le juge Goddard a précisé dans l'affaire *Studebaker Ltd. c. Charlton S.S. Co* : «Package must indicate something packed. It is obvious that this clause does not and cannot refer to all cargoes that may be shipped under the bill of lading »⁷⁵. Il ajoute : «It is therefore plain that goods shipped unpacked, unwrapped, unboxed, etc. never can be considered as packages, and the courts have so held»⁷⁶.

D'autres auteurs définissent, dans le même sens, le colis en le comparant au conteneur. Le professeur Simon estime que le colis est tout élément de chargement construit pour un seul voyage. Il ajoute que le vrai colis est fait de bois ou de carton ou d'une autre matière qui se détruit en l'ouvrant⁷⁷. Le colis typique, d'après lui, ne doit pas être très grand, puisqu'il est transporté par les débardeurs ou sur des brouettes. Conformément à cette thèse, le colis ne peut pas dépasser une certaine grandeur. Cependant, il faut tenir compte du fait qu'il s'agit d'un contexte où l'exportation était limitée aux matières premières ou aux produits alimentaires comme le riz, le blé, etc. De nos jours, les produits transportés sont plutôt variés tels que les automobiles, les meubles, etc.

De même, au Canada, la Cour suprême a adopté cette interprétation, notamment dans l'affaire *Anticosti*⁷⁸ où il s'agissait de transporter un camion de l'Île d'Anticosti à Rimouski. Lors du voyage, le camion avait subi des dommages. Les faits révèlent que le camion n'était ni emballé dans une caisse ni d'aucune autre façon. Il voyageait, en effet, à

⁷⁴ (1937) 59 L.L.L.R. 23 KB, 23-27. Dans cette affaire, il s'agissait de transporter une voiture non emballée. Certains tribunaux français ont, aussi, apprécié cette solution et, en particulier, la Cour du commerce du Havre qui a estimé qu'une voiture voyageant à nu ne serait pas un colis. Trib. Com. Havre, (1971) D.M.F. 293.

⁷⁵ Id., 27.

⁷⁶ Id.

⁷⁷ Sey- Mour SIMON, " The law of shipping containers part I and II", (1973- 74) 5 J. of Mar. L. & Com. 507.

⁷⁸ *Anticosti Shipping Co c. Viateur Saint-Amand*, [1959] R. C. S, 372.

nu. C'est pour cette raison que la Cour ne l'a pas considéré comme un colis et le juge Rand a mentionné «qu'en appliquant la règle 5 de l'article 4 dans le contexte de l'affaire, il ne s'intéressait qu'au sens du terme ``unité`` tel qu'il se présente dans cette règle»⁷⁹. C'est dans ce sens que le juge Goddard a déclaré, dans l'affaire *Studebaker*, que : « le terme ``colis`` signifie des articles qui sont emballés, ou placés dans des caisses à claire-voie»⁸⁰.

En revanche, en droit américain, la Cour d'appel de deuxième Circuit dans l'affaire *Navigator* a considéré que "the meaning of "package" has evolved from the cases can therefore be said to define a class of cargo, irrespective of size, shape or weight, to which some packaging preparation for transportation has been made which facilitates handling, but which does not necessarily conceal or completely enclose the goods"⁸¹.

Une autre approche adoptée par quelques tribunaux américains énonce qu'il faut laisser la liberté aux parties de définir le mot colis dans le titre de voyage. Mais cette idée a été critiquée pour plusieurs raisons. En effet, les parties ne sont pas toujours en mesure de définir la nature du colis qui n'est pas une tâche facile, d'autant plus que cela peut causer un conflit entre les intérêts des parties.

Il découle clairement de ces deux approches que la doctrine ainsi que la jurisprudence considèrent que le colis s'étend à tout élément de chargement individualisé pris par le transporteur, et «admettent que la spécialisation, l'individualisation des marchandises portées au connaissance permet seule de déterminer le nombre de colis ou d'objets individualisés pris en charge par le transporteur»⁸². Mais cela n'est pas suffisant pour éviter les controverses. En fait, ni la doctrine ni la jurisprudence n'ont fixé d'une façon précise et définitive la nature du terme colis.

⁷⁹ Traduction empruntée au juge Ritchie dans l'affaire *Falcombridge Nikels Mines c. Chimo Shipping*, [1974] R. C. S. 945.

⁸⁰ Précitée, note 74. Traduction empruntée au juge Ritchie dans l'affaire *Falcombridge*, *Id.*, 951.

⁸¹ *S. S. Aluminios Pozuelo Ltd., v. S. S. Navigator*, 407 f. 2d. 152. (Cour d'appel du 2 circuit, 1968). Cet arrêt a retenu une solution opposée aux interprétations anglo-saxonnes du terme colis.

⁸² M. POURCELET, *op. cit.*, note 12, p. 141.

En somme, malgré les différentes approches et les nuances notées entre elles, la nature du terme colis demeure moins complexe que les autres méthodes de chargement. Mais, lors de l'apparition des nouvelles techniques de manutention dans le domaine du transport maritime, le problème s'est compliqué davantage. En effet, il y eut une confusion presque totale entre ces moyens de chargement, notamment lors du calcul de la valeur de la limitation de responsabilité⁸³. Mais, comme le souligne Chauveau, si le terme colis est clair, celui d'unité l'est moins⁸⁴.

Section 2 : "L'unité"

La deuxième base de calcul citée par les conventions internationales de 1924, 1968 et 1978 est "l'unité". Ce terme a soulevé des problèmes de nature différente et plus complexe que celle du colis. En effet, une grande ambiguïté a entouré ce terme et a engendré de nombreux débats vifs concernant sa nature.

Étant donné que le terme "unité" était utilisé sans qu'il soit défini, son interprétation a été une source de diverses contradictions. Certaines approches considèrent que le mot "unité" désigne tout objet non emballé. Tandis que d'autres estiment qu'il s'applique uniquement aux cargaisons en vrac. Selon Sauvage et Ripert⁸⁵, il s'agit de «chargement en vrac ou de colis qui sont pesés mais non comptés, mentionnés au connaissement seulement en poids ou en volume». Quant au professeur Fraikin, il affirme que : « le terme vise plus particulièrement les denrées et matières premières qui, dans le langage courant, ne reçoivent pas le nom colis »⁸⁶.

⁸³ Cette question sera traitée dans la section 3.

⁸⁴ Paul CHAUVEAU, Traité de droit maritime, Paris, 1958, p. 552.

⁸⁵ Georges RIPERT, Droit maritime, Paris, t. 2, 1950, n° 1816, p. 709.

⁸⁶ G. FRAIKIN, op. cit., note 8, n° 306, p. 288.

La jurisprudence, à son tour, a trouvé de la difficulté à définir ce mot. En France, la Cour a insisté sur l'importance de la différence entre le colis et l'unité de la façon suivante : « L'unité... s'applique aux marchandises qui, dans le langage courant, ne reçoivent pas le nom de colis parce qu'elles sont conditionnées dans des emballages portant un nom différent : balles, fût, paquets, etc., soit parce qu'il s'agit d'objets qui, en raison de leurs dimensions ou de leur nature propre, ne sont pas remis au transporteur dans un emballage... »⁸⁷.

En somme, la définition précise de ce terme s'avère difficile. Mais, en général, on désigne par unité toute marchandise qui ne voyage pas en colis. Ceci dit, la distinction entre ces deux expressions (colis, unité) demeure une tâche ardue. De plus, les tribunaux ont été confrontés à différents problèmes en délimitant la nature du mot unité, notamment avec l'apparition des techniques modernes de chargement.

Ainsi, l'imprécision du terme unité et la divergence des interprétations jurisprudentielles de cette notion donnent la possibilité de distinguer différentes conceptions appropriées au terme unité⁸⁸. On note deux conceptions du terme unité, considérées comme étant les plus connues : l'unité d'expédition "shipping unit" et l'unité de fret "freight unit".

Paragraphe 1 : L'unité d'expédition ou «shipping unit»

L'unité d'expédition ou, selon le jargon anglais "shipping unit", est celle qui fait référence à l'unité selon laquelle la cargaison a été transportée. Autrement dit, il s'agit d'un «bien déterminé qui n'a pas les caractéristiques d'un colis», affirme Pourcelet⁸⁹. En

⁸⁷ *Société Protectrice c. Société des cargos Algériens*, (1951) D.M.F. 444.

⁸⁸ Deux autres concepts sont attribuées au terme unité. Il s'agit, d'une part, du concept de "commercial unit" qui, selon Selvig, désigne le contrat d'affrètement, c'est-à-dire l'unité par laquelle le fret est ajusté, ou peut encore désigner le contrat de vente, qui devient basé sur l'unité à partir de laquelle le prix d'achat a été calculé. D'autre part, ce terme peut désigner "commodity unit" qui est l'unité matérielle d'usage. Suivant Selvig, l'interprétation du terme «commercial unit» appliquée par les tribunaux peut être inclus dans l'unité d'expédition. Mais ces deux concepts n'ont été utilisés qu'occasionnellement. E. SELVIG, op. cit., note 18, p. 42.

⁸⁹ M. POURCELET, op. cit., note 12, p. 142.

ce sens, une voiture ou une machine non emballée, fût, baril, sac, etc. est une unité d'expédition. Selon Selvig, cette conception de l'unité a été établie particulièrement par la jurisprudence européenne, notamment les décisions dans les affaires *Strabourgeois*⁹⁰ et celle de *Sté La Protectrice c. Sté Les Cargos Algériens et al*⁹¹ qui indiquent clairement que la Cour de Cassation française interprète le mot unité dans le sens de l'unité d'expédition, "shipping unit". C'est cette approche qui est généralement acceptée par la doctrine française. En fait, selon Ripert "l'unité doit être calculée d'après les usages du commerce"⁹².

À cet égard, la majorité des tribunaux canadiens et britanniques ont, largement, discuté la notion de l'unité de fret et ont interprété le mot unité, tel qu'employé dans la loi Cogsa⁹³ et Cogwa⁹⁴, dans le sens d'unité d'expédition.

De son côté, la Cour Suprême du Canada dans l'affaire *Anticosti Shipping*⁹⁵, a considéré le terme unité dans le même sens. En fait, le juge Rand dans son jugement affirme que " le terme unité s'appliquerait normalement, [...], à une unité d'expédition, c'est-à-dire, une unité de marchandise". Ainsi, la Cour a limité la responsabilité du transporteur pour tout le dommage dont le camion a été l'objet à \$500 seulement.

⁹⁰ (1950) *D.M.F.* 126. Il s'agissait d'un transport de 500 fûts de vin de Oran à Dunkerque. À l'arrivée deux fûts ont été perdus, le destinataire a allégué que la limitation de responsabilité du transporteur devait être calculée par hectolitre(les deux fût contiennent 102 hectolitres). La Cour a rejeté cet argument et a calculé la limitation en fonction des fûts. En l'espèce, "le fût constitue l'unité dont il est question dans l'article 5 de la loi de 1966", déclare la Cour.

⁹¹ *Protectrice c. Société des Cargos Algériens*, Précitée, note 81.

⁹² G. RIPERT, *op. cit.*, note 85, n° 1816, p. 710.

⁹³ La loi britannique ``*Carriage of Goods by Sea Act*``, précitée, note 58.

⁹⁴ La loi canadienne ``*Carriage of Goods by water Act*`` de 1936, précitée, note 50.

⁹⁵ *Anticosti Shipping Co c. Viateur Saint-Amand*, précité, note 78, p. 372. Voir, également, l'arrêt *Sept-îles Express Inc. c. Clément Tremblay*, (1964) Ex. C.R. 213.

De plus, dans l'affaire *Falconbridge*⁹⁶ bien que la cour ait noté les différences avec l'arrêt *Anticosti* précité, elle n'a pas considéré l'unité de fret. Dans ce cas, il s'agissait de transporter un tracteur et un générateur de Montréal à Deception Bay. À l'arrivée, la marchandise a été perdue et la Cour a considéré le tracteur et le générateur comme deux unités d'expédition à l'égard de chacune desquelles la responsabilité ne devait pas dépasser \$500, en vertu de la loi sur le transport des marchandises par eau. La Cour a interprété le mot unité de l'article 4 (5) de la loi Cogwa différemment de l'article 4 (5) de la loi américaine de 1936⁹⁷. En effet, elle a suivi la décision *Anticosti*, considérant l'unité comme étant l'article.

Dans le même sens, le juge Teitelbaum, dans l'affaire *Coastal Shipping*, a noté la divergence des interprétations du mot unité, notamment les différences avec les tribunaux américains et a déclaré que : « The most significant difference is found in the expression (customary freight unit) in the American Statute. At the same spot, the Canadian Statute use simply one word unit which means a unit of goods, not a freight unit »⁹⁸.

Les tribunaux anglais, à leur tour, ont rejoint cette interprétation, dans l'affaire *Studebaker*⁹⁹ estimant que le mot unité est défini comme une unité d'expédition.

Selon Selvig, l'unité d'expédition ou "shipping unit" ne soulève pas beaucoup de difficultés. Mais, d'après lui, il n'est pas toujours évident de savoir ce qui constitue le "shipping unit" comme dans le cas où il serait impossible de distinguer entre les différentes parties de la marchandise. À ce moment, la limitation serait calculée en fonction du poids ou du volume. Autrement dit, on considère l'unité de fret.

⁹⁶ *Falconbridge Nickel*, précitée, note 79, p. 933.

⁹⁷ La loi américaine : Carriage of Goods by Sea Act de 1936, précitée, note 54.

⁹⁸ *N.S. Tractors & Equipment et al v. Coastal Shipping et al.* 1986 C.F.

⁹⁹ *Studebaker Ltd v. Charlton S. S. Co.*, précité, note 74, p. 25.

Paragraphe 2 : L'unité de fret ou «freight unit »

Quant à l'unité de fret, c'est celle qui représente une unité de poids ou de mesure utilisée comme paramètre pour la fixation du fret¹⁰⁰. Cette interprétation du terme unité a été adoptée par différents auteurs et tribunaux. Selon Tetley¹⁰¹, le mot unité ne peut pas seulement désigner les objets non emballés ou non emballés, il désigne, particulièrement, l'unité de fret. En fait, c'est la seule définition logique pour ce terme, affirme Tetley. C'est pour cette raison que de nombreuses lois nationales se rallient à cette interprétation¹⁰².

L'unité de fret a été développée, en particulier, par la jurisprudence américaine. Cette interprétation du terme unité a été définitivement acceptée dans l'affaire *Brazil Oiticica*. En l'espèce, il s'agissait d'un transport en vrac d'huile. Le connaissement contenait le poids de la marchandise qui était de 385 tonnes, et spécifiait que le fret était de \$22 la tonne. La Cour a estimé que l'unité en question est l'unité par laquelle le fret est calculé à la tonne. Il a été précisé que : « Freight unit refers to unit of quantity, weight, or measurement of the cargo customarily used as the basis for the calculation of the freight rate to be charged »¹⁰³.

Pour plus de précision, le droit américain se réfère à l'unité habituelle de fret en déterminant la limitation de responsabilité pour les marchandises non transportées en colis.

¹⁰⁰ R. RODIÈRE, *op. cit.*, note 65, n° 670, p 96.

¹⁰¹ W. TETLEY, *op. cit.*, note 58, p. 884.

¹⁰² L'article 105 du code maritime de Suisse adopte l'unité de fret. De même, le droit allemand apprécie l'unité de fret. Par ailleurs, le code de commerce maritime tunisien renvoie explicitement à l'unité habituelle de fret. L'article 147 dispose que : «La responsabilité du transporteur, quelle que soit la nature nationale ou internationale du transport ne peut pas en aucun cas, sauf en cas de dol, dépasser, pour les pertes, avaries ou dommages subis par la marchandise, une somme de cent dinars par colis ou par unité habituelle de fret... », et l'article 158 du Code maritime polonais qui énonce que la limitation est calculée par «colis ou autre unité habituellement utilisé dans le commerce» ainsi que la loi maritime tchécoslovaque qui a repris les mêmes expressions «par colis ou unité de fret habituelle».

¹⁰³ *Brazil Oiticica v. The Bill*, 1944 AMC 883. En France, quelques décisions ont appliqué, aussi, l'unité de fret. Dans l'arrêt *Transports Maritimes de l'État*, la Cour de Cassation a calculé la limitation en fonction du poids. Il s'agissait d'un transport de lots de cordages qui avaient été portés au connaissement pour 40.000 kilos. *Transports Maritimes de l'État c. le Sueur et al*, (1949) *D.M.F.* 11. Selon Fraikin, cet arrêt «ne faisait d'ailleurs que confirmer un arrêt de la Cour d'Aix du 17 mai 1944 ».

En effet, l'article 4 (5) de la loi américaine (Cogsa) de 1936 a remplacé le terme unité de l'article 4 (5) des Règles de La Haye de 1924 par l'expression ``customary freight unit``. Par ailleurs, il stipule que la limitation est calculée "per package law full money of the United States, or in the case of goods not shipped in packages, per customary freight unit". Il s'agit d'un standard adopté explicitement et utilisé par le Cogsa afin de calculer la limitation de responsabilité du transporteur. Selon le juge Kearney dans l'affaire *Anticosti*, l'expression «Customary freight unit», telle qu'elle se présente dans la loi américaine, "semble avoir été apportée pour clarifier le sens du terme unité plutôt que pour le changer" et les tribunaux américains l'ont appliquée en majorité.¹⁰⁴ Ce concept est devenu, plus tard, comme un usage connu et appliqué dans certains commerces spécialisés¹⁰⁵.

Toutefois, l'application de cette interprétation peut poser certains problèmes, dans le cas où le fret serait payé au moyen d'une somme forfaitaire comme le démontrent les affaires du *Edmund Fanning*¹⁰⁶ et *The San Diego*¹⁰⁷. Dans le premier cas, le connaissement indiquait que le fret était calculé à une somme forfaitaire de \$10,000 pour l'ensemble de 10 locomotives avec tenders qui n'avaient pas été emballés et par conséquent ne pouvaient pas être considérés comme des colis. Tenant compte du taux de fret qui avait été versé, la Cour a fixé une limitation de \$5000 pour l'ensemble des locomotives soit \$500 par unité de locomotive. En ce qui concerne la deuxième affaire, il s'agissait d'un grand cadre qui contenait 126 pièces. Le connaissement indiquait uniquement que le fret était prévu pour une somme forfaitaire. En conséquence la Cour a jugé que la limitation ne peut pas dépasser \$500 pour chaque cadre. Par ailleurs la Cour a déclaré que «the freight was a lump sum on the bill of lading. It does not appear how the figure on the bill was arrived at. The record shows that each piece was carefully weighed and measured, and described in a shedule attached to the bill of lading. It seems reasonable to suppose that the weight and

¹⁰⁴ *General Motors Corp*, 451 f.2d 24; *Petition of ten Isbrandtsen* 201 f.2d 284 ainsi que d'autres qui illustrent cette notion.

¹⁰⁵ *Freedman & Slater v. M/V Tofevo*, 22 F. Supp. 964. Dans le même sens, voir W. TETLEY, *op.cit.*, note 58, p. 884.

¹⁰⁶ 1953 AMC 86 (2CCA).

¹⁰⁷ 1945 (AMC 436 2CCA). Dans ce cas, il est question d'un transport, de France à San Francisco, d'un grue contenant 20 pièces empaquetées et 106 ne le sont pas. Le connaissement réfère à 126 colis.

size of each piece were carefully and separately considered in arriving at the freight »¹⁰⁸. Ainsi, La Cour dans les deux cas a considéré que l'unité de fret représentait également une unité d'expédition parce qu'il est supposé que le fret doit être ajusté pour chaque locomotive ou chaque pièce séparément et non pas en fonction du poids ou de volume¹⁰⁹.

On constate donc que l'application de l'unité de fret semble difficile quand certaines informations n'apparaissent pas au connaissance tels que le poids ou le volume de la marchandise, les taux respectifs sur lesquels le fret pour chaque pièce a, en effet, été calculé, c'est-à-dire dans le cas où le fret est énoncé à une somme forfaitaire. À ce moment là, la solution adéquate pour résoudre la majorité des problèmes est de considérer que l'unité de fret a le même sens que l'unité d'expédition "shipping unit", affirme Selvig¹¹⁰. Il ajoute que lorsque le fret est prescrit à une somme forfaitaire, l'unité coutumière de fret prévue par l'article 4 (5) de la loi américaine de 1936 n'est plus valable et les tribunaux n'ont pas le choix que d'appliquer l'unité d'expédition ou une autre unité¹¹¹. En ce sens, la Cour dans l'affaire *Caterpillar Americas Co*¹¹² a conclu que le fret payé par une somme forfaitaire n'est pas l'unité courante de fret au sens de l'article 4 (5) du Cogsa¹¹³.

Bref, il n'est pas évident d'appliquer une seule interprétation formelle pour tous les cas. En pratique, les tribunaux se réfèrent au connaissance pour essayer d'arriver à une solution juste et équitable. Par ailleurs, la Cour de New York, dans les affaires *Freedman*

¹⁰⁸ 1946 AMC 436-438.

¹⁰⁹ Dans le même sens, la Cour d'appel fédérale de New York a, aussi, rendu son jugement dans l'affaire *FMC Corporation v. SS Marjorie-Lykes*, 1988 AMC 2113. Dans ce cas, le fret d'une automobile a été calculé à une somme forfaitaire. Bien que le fret n'ait été établi qu'après des négociations prenant en compte le volume et le poids du véhicule, la Cour a limité la responsabilité du transporteur à \$500. Dans le même sens, la Cour d'appel fédérale de Boston, *Etna Insurance v. M/V. Lash-Italia*, 1989 AMC 133. Voir Pierre Bonassies, « Chronique de jurisprudence maritime américain II (1985-1991) », (1992) *D.M.F.* 728.

¹¹⁰ E. SELVIG, *op. cit.*, note 18, p. 60.

¹¹¹ Ce qui est illustré dans l'affaire du *Brazil Oitica* où la Cour a considéré que la tonne d'huile (unité de fret) représentait également une unité d'expédition.

¹¹² 231 f. Supp. 650.

¹¹³ Paul S. EDELMAN, " Cargo claims and limitation of liability", (1981- 1982) 17 n° 3-5 *The Forum* 719.

& *Slater v. M.V Tofevo*¹¹⁴. et d'*Indian Supply Mission. v. S.S. Overseas Joyce*¹¹⁵, a appliqué l'unité courante de fret tout en soulignant qu'il faut accorder de l'importance aux énoncés du connaissement. « L'unité de fret devait s'entendre l'unité mentionnée dans le document de transport », déclare la Cour. Mais, selon Pierre Bonassies, la définition de fret adoptée par la Cour de New York dans ces deux cas est une "définition formelle par seule référence aux mentions du connaissement, (qui) paraît devoir être approuvée, eu égard aux nécessités du commerce maritime, comme aux dispositions des textes applicables"¹¹⁶.

En revanche, la Cour statuant dans l'affaire *Gulf Italia* a rendu un jugement différent. Il s'agissait, dans ce cas, d'un tracteur pesant 43319 livres, qui avait été livré endommagé. Le transporteur prétendait que sa responsabilité était limitée à \$500 parce que le tracteur était considéré comme un colis. Mais, le tribunal a rejeté cette prétention en limitant la responsabilité du transporteur à \$500 par tonneau d'encombrement (base sur laquelle le fret avait été calculé). Ainsi, le montant de la limitation s'élevait à 34,6 tonneaux d'encombrement (poids du tracteur) x \$500¹¹⁷.

D'où, l'application de l'unité de fret peut donner des résultats qui ne sont pas toujours uniformes. En fait, elle est parfois favorable au transporteur, comme c'était le cas de l'affaire *Edmund Fanning*, et d'autres fois elle lui est défavorable, comme l'illustre l'exemple de l'arrêt *Gulf Italia*.

À cet égard, la Cour fédérale du Canada, dans l'affaire *Coastal Shipping*, a insisté sur l'importance de considérer l'intention des parties déclarée dans le connaissement. Le

¹¹⁴ 222 F. Supp.964. Il s'agissait d'un transport d'automobiles de Hambourg à New York. La cargaison est arrivée endommagée. Le connaissement couvrait un transport de 61 véhicules. Le destinataire prétendait que la limitation devait être calculée par unité volumétrique (le mètre cube). La cour n'a pas suivi le destinataire et a considéré qu'une voiture représente l'unité de fret et la responsabilité du transporteur est limitée à seulement 500 dollars par voiture.

¹¹⁵ (1968) 20 D.M.F. 238. La même Cour a suivi le raisonnement précédent dans le deuxième arrêt dont l'objet est un transport de six locomotives de Chicago en Inde. À l'arrivée une locomotive a été endommagée et les juges ont considéré qu'une locomotive est une unité et que la limitation est égale à 500 dollars.

¹¹⁶ Pierre BONASSIES, (1968) 20 D.M.F. 238. L'auteur a analysé de la même manière l'unité de fret appliquée par la Cour fédérale de New York dans l'affaire *Eaton Corporation v. Galeona*, (1984) D.M.F. 438.

¹¹⁷ *Gulf Italia v. American Export Lines*, (1958), A.M.C. 439.

juge Teitelbaum affirme que «The key to determining what is a package or unit for purposes of limitation is the intention of the parties, particularly as declared on the bill of lading as prescribed by the rules»¹¹⁸.

Par conséquent, si dans le connaissement apparaît : ``une voiture, 15 tonnes``, l'élément de cargaison pourra être la Tonne et le plafond sera calculé de la façon suivante : 15 x \$500 (si on considère le droit canadien), on obtient une limitation de \$7500. Ainsi il serait profitable au chargeur de mentionner dans le connaissement ``15000 kilogrammes`` ce qui augmenterait la limitation à \$7500.000. On remarque que la limitation peut changer davantage pour une simple erreur de la part du chargeur. C'est la raison pour laquelle il faut tenir compte de l'intention des parties telle qu'elle est déclarée au connaissement¹¹⁹.

Ainsi, à cause de l'ambiguïté de ce terme et de sa complexité au niveau pratique, les tribunaux comme la doctrine¹²⁰ n'ont pas été unanimes quant à son interprétation juridique même sous la même législation nationale. Ce qui les a amenés à chercher des explications et des solutions pour les différents cas séparément, où l'application de la notion du colis est impossible. Pour sa part, le professeur Bonassies, critiquant les décisions des tribunaux américains en la matière, remarque que : « Combien les choses seraient plus aisées pour les tribunaux américains si les États-Unis adhéraient au Protocole de 1968, la limitation calculée au poids rendant inutile, dans la plupart des cas, toute référence à l'unité de fret, coutumière ou non ».

En conséquence, on constate que le montant de la limitation varie selon les énoncés du connaissement. En ce sens, si les colis sont individualisés au connaissement, la réparation doit se calculer en fonction du nombre de colis même si le poids de la marchandise est précisé. À titre d'exemple : la nature de la marchandise : des ordinateurs ; 40 colis ; poids total : 800 kilogrammes ; prix de transport : \$50 par colis ; la limitation est

¹¹⁸ *Coastal Shipping*, précitée, note 98.

¹¹⁹ J. PINEAU, *op. cit.*, note 72, n° 181, p. 212.

¹²⁰ Une autre interprétation de ce terme a été adoptée par Temperley et Vaughan. Selon ces deux auteurs "le terme unité implique l'idée d'une chose parmi un certain nombre de choses plutôt qu'une chose isolée". Par conséquent, l'expression unité n'englobe pas la cargaison en vrac. TEMPERLEY et VAUGHAN, *Carriage of Goods by Sea Act, 1924*. 4^e éd. 1932, p. 81 et 82.

égale à 40 multiplié par le plafond de la limitation (\$500 s'il s'agit du Canada) : $40 \times 8500 = 20.000$.

Par contre comme le cite Pourcelet, «si le connaissement mentionne : reçu à bord 21 caisses ; contenu : matériel de soudure électrique ; poids total : 4200 livres ; mesure en pieds cubiques : 1250 pieds cubiques ; prix du transport : \$0.55 par 40 pieds cubiques, le chargement représentera $1250 : 40 = 31$ unités de fret, et l'indemnité à verser en cas de perte totale sera de 31 multiplié par le plafond de la limitation. ($31 \times \$500 = \$15\,500$ au Canada) »¹²¹.

Donc, pour éviter toute ambiguïté, il incombe au chargeur de décrire la marchandise dans le connaissement comme le prévoit l'article 3 (3)¹²² de la Convention de Bruxelles de 1924. Le cas échéant, le chargeur fait une déclaration de valeur si la marchandise est de grande valeur.

Avec l'amendement de la Haye-Visby, l'article 4 (5) a ajouté une autre base de calcul. En effet, il stipule que "... le transporteur comme le navire ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666.67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable". L'introduction de cette base double de calcul n'a pas supprimé définitivement les contradictions et les difficultés soulevées antérieurement en utilisant les mêmes termes ``unité`` et ``colis``. En effet, la reprise de ces expressions qui ne sont toujours, pas définies, a engendré les mêmes problèmes et les mêmes confusions signalés précédemment. Par ailleurs, les problèmes que la doctrine et la jurisprudence ont confronté concernant la signification des termes ``colis`` et ``unité`` au sein de la Convention de Bruxelles de 1924 persistent, encore, au sein de l'amendement de Visby de 1968. On note

¹²¹ M. POURCELET, *op. cit.*, note 12, p. 144.

¹²² L'article 3 (3) énonce que: le transporteur est tenu de délivrer au chargeur un connaissement portant:

a)- " Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit..."

b)- " ou le nombre de colis, ou de pièces, ou de la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur".

que l'addition du poids n'a pas éliminé les controverses entre les différentes interprétations données à chacune de ces notions.

Toutefois, l'adoption de cette base double de calcul par le Protocole rend l'utilisation de l'unité de fret dans certains cas sans importance, puisque c'est le poids brut qui la remplace. De plus, la référence au kilogramme dans le Protocole permet d'éviter les difficultés soulevées par le fret forfaitaire, elle est considérée, en fait, comme une alternative qui fournit une protection considérable¹²³. Ainsi, l'instauration de la base double de calcul n'a résolu qu'un seul aspect du problème et les termes unité et colis ne sont toujours pas précis.

Les Règles de Hambourg ont maintenu la double base de calcul instaurée par le Protocole de Visby de 1968, mais elles ont été plus claires concernant le terme unité en le spécifiant par l'ajout du mot ``chargement``, qui a réduit les confusions entre les notions ``unité de fret`` et ``unité d'expédition`` en adoptant cette dernière. L'article 6 (1)a stipule que : « La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalant à 835 unités de comptes par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de comptes par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable ». Suivant cet article, la limitation de la responsabilité du transporteur doit être calculée sur la base du colis ou l'unité de chargement qui veut dire ``unité d'expédition``.

Cette conception répond à des solutions plus raisonnables et équitables puisque les parties connaissent d'avance à quoi s'en tenir¹²⁴. Ceci dit, on relève que, jusqu'à présent, les tribunaux des principaux pays maritimes n'ont pas rendu des décisions en la matière puisque ces Règles n'ont pas, encore, été ratifiées par les principales puissances maritimes.

¹²³ W. TETLEY, *op. cit.*, note 58, p. 885. Voir, également, Erling SELVIG, Six lectures on the Hague Rules, Göteborg, 1966, p. 113.

¹²⁴ G. AUCHTER, *loc. cit.*, note 40, p. 236. Les pays qui sont « en faveur de la double critère du poids et du colis ou unité de chargement, il fut indiqué qu'il accordait une protection plus satisfaisantes aux propriétaires de cargaisons de faible poids mais de valeur, que les chargeurs et les destinataires étaient avantagés par les limites plus élevées retenues dans ce système et qu'il correspondait mieux aux réalités économiques dans les transports maritimes internationaux ».

Section 3 : Le conteneur

Lors de l'adoption de la Convention de Bruxelles de 1924, les seules bases de calcul de la limitation de la responsabilité étaient le colis ou l'unité. Le conteneur n'est apparu que dans les années 60. Il est l'un des plus importants développements technologiques dans le domaine du transport maritime, qui a changé les méthodes de chargement des marchandises. Mais, depuis l'apparition des conteneurs rien n'a autant embarrassé les chargeurs et les transporteurs, les auteurs et les tribunaux comme la question de la signification du terme colis au sens de l'article 4 (5) des Règles de La Haye de 1924. En fait, le problème est de déterminer la nature juridique du conteneur. Autrement dit, la vraie question est de savoir si un conteneur et les marchandises qui y ont été mises peuvent, ou non, être considérés comme un colis au sens de la Convention de Bruxelles de 1924 afin de fixer le montant de la limitation.

Le conteneur est un article de transport fait en métal, équipé par des portes d'accès facile et pour une utilisation répétée. Selon le professeur Simon¹²⁵, il est désigné pour faciliter la manutention, le chargement, l'armement et le déchargement de la marchandise. Il ajoute que c'est un élément qui sert à transférer un grand nombre de colis simultanément en utilisant des moyens mécaniques. Selon Rodière ce sont "des cadres fixes munis d'ouvertures que l'on charge de marchandises diverses, individualisées ou en vrac que l'on remet préalablement fermés et même scellés aux transporteurs"¹²⁶. L'International Customs Convention définit le conteneur comme "an article of transport equipment (liftvan, portable tank, or other similar structure including normal accessories and equipment when imported with the container), other than a vehicle or conventional packaging"¹²⁷.

¹²⁵ S. M. SIMON, *loc.cit.*, note 77, p. 507.

¹²⁶ R. RODIÈRE, *op. cit.*, note 21, n° 672, p. 304.

¹²⁷ Deux conventions internationales ont traité la question du conteneur. Ces conventions intitulées la Convention internationale des conteneurs sécuritaires et Customs Convention sont entretenues à Genève le 2 décembre 1972. La convention a décrit le conteneur de la façon suivante :

(1) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use
 (2) specifically designed to facilitate the carriage of goods by one or more modes of transport, without intermediate reloading

Pour sa part, «le Container Committee » a proposé une définition plus précise : « Le conteneur est un récipient fermé, de dimensions normalisées, dont l'armature est constituée par un châssis métallique rigide et qui est destiné à être :

- a) soulevé par des moyens mécaniques,
- b) utilisé pour le transport, la mise en sécurité, la protection et la conservation des marchandises qui y sont placées,
- c) utilisé de façon répétée, et
- d) employé dans le trafic de transit de marchandises, acheminées par différents moyens de transport et comportant des marques d'identification précises »¹²⁸.

Ce mode de transport a été rapidement développé pour être utilisé par tous les transporteurs. L'utilisation du conteneur est considérée comme une révolution qui a fait du transport de la marchandise par mer une tâche avantageuse du point de vue de la sécurité et de la rapidité. Sa popularité est due, donc, à son efficacité et ses méthodes économiques de chargement. En fait, la conteneurisation diminue et élimine les coûts élevés et les risques de la manutention manuelle de chaque colis pris individuellement. La doctrine comme les tribunaux sont unanimes concernant la définition à accorder à ce terme.

Malgré tous les avantages de la conteneurisation, celle-ci a été la source de nombreux litiges entre les transporteurs et les chargeurs. En effet, avant la réforme de Visby de 1968, l'absence d'une loi ou une disposition qui traite cette nouvelle technique et qui fixe sa nature a accentué les contradictions et les hésitations jurisprudentielles qui ont été soulevées lors de l'interprétation de la nature de cette notion afin de fixer la limitation de responsabilité. Mais, après 1968 ces difficultés ont été réduites.

(3) Fitted with devices permitting its ready handling, particularly its transfer from one mode of transport to another

(4) so designed a to be esay to fill and empty, and

(5) Having an internal volume of 1 Cubic meter(38.3 cubic feet) or more". S. M. SIMON, *loc. cit.*, note 77, p. 71.

¹²⁸ Le « Container Committee » a été créé en 1966 par un certain nombre d'assureurs maritimes britanniques. James R. WOODS, «The Container Revolution », (1972) *J. W. T. L.* 663.

Paragraphe 1 : Les conteneurs au sens de la Convention de Bruxelles de 1924

Avant 1968, date d'adoption du Protocole de Visby, les tribunaux comme la doctrine ont essayé de résoudre les problèmes résultant de l'utilisation des conteneurs. En effet, la difficulté principale était de fixer le montant de réparation de responsabilité à l'ensemble des marchandises transportées dans un conteneur. En d'autres termes, il est d'une extrême importance de savoir quelle est l'unité à retenir pour déterminer le montant de réparation en cas de pertes ou de dommage aux marchandises transportées dans un conteneur. En fait, ce problème s'est posé, d'une part, aux chargeurs et transporteurs et, d'autre part, aux tribunaux de tous les pays maritimes. C'est ainsi qu'on note une divergence entre les tribunaux et que plusieurs jugements opposés ont été signalés.

Au début de l'utilisation des conteneurs, les Règles de La Haye, permettaient, en général, au transporteur une limitation de 100 livres sterling par conteneur quelque fût le nombre de colis qui y sont logés en cas de dommages engageant sa responsabilité. Mais cette solution a souvent entraîné des résultats dérisoires. On étudiera, en cette matière, les décisions les plus importantes rendues par la jurisprudence américaines canadiennes, britanniques et françaises.

La jurisprudence américaine

Les tribunaux américains ont longuement débattu ce problème. En 1962, dans l'arrêt *Mitsubishi Int'l Corp*¹²⁹, la Cour a considéré qu'un conteneur ou une palette représente un colis. En effet, la cour a estimé que la marchandise chargée dans une boîte fermée est réputée être un colis sans tenir compte de sa grandeur, de son poids ni de sa

¹²⁹ 311 F. 2d. 382. On rappelle la disposition, applicable à la limitation de responsabilité du transporteur, prévue dans la loi Cogsas de 1936 «Neither the carrier nor the Ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the transportation of goods in an amount exceeding \$500 per package lawful money of the United States, or in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit, or the equivalent of that sum in other currency, unless the nature and the value of such goods have been declared by the shipper... ». Cet article n'est pas encore modifié et les tribunaux américains l'appliquent aux marchandises transportées en conteneur.

forme. C'est le même raisonnement qui a été, plus tard, appliqué dans la décision *Standard Electrica*.

En 1966, la Cour de District a repris la même décision dans l'affaire *United Purveyors Inc. c. Motor Vessel, « New Yorker »*, quand elle a déclaré « qu'en cas de perte de cargaison transportée dans un conteneur, celui-ci était à considérer comme un colis au sens de l'U.S. Carriage of Goods by Sea Act de 1936 »¹³⁰.

De même, en 1967, la Cour d'appel de New York de deuxième circuit dans l'arrêt *Standard Electrica*¹³¹, a soutenu non unanimement qu'une palette constituait une unité homogène de manutention. Le juge en chef McLean a appliqué, par conséquent, la limitation de 500 dollars par colis pour chaque palette sans tenir compte de son contenu. Dans sa décision, la Cour a observé que le connaissement et les autres documents l'accompagnant, ne mentionnent que le nombre des palettes arrimées par le chargeur. C'est pour cette raison que les juges ont soutenu que les parties elles-mêmes ont convenu de considérer les palettes comme des colis individualisés.

Pour sa part, le juge Feinberg, dissident dans cette affaire, a trouvé que la solution prise par la Cour est injuste et en contradiction avec la législation ainsi que la politique de la protection des intérêts de la cargaison. Selon lui, l'application de la limitation de responsabilité présente une assurance pour le chargeur plutôt qu'une question de justice.

Une position différente a été adoptée lors de la première décision des tribunaux américains concernant les conteneurs. La Cour de district statuant dans l'affaire *Leather's Best Inc. v. Mormaclynx* en 1970, n'a pas considéré le conteneur comme un colis au sens de l'article 4 (5) de la loi 1936. Cette décision rendue en 1971, a été approuvée par la Cour

¹³⁰ G. AUCHTER, *loc. cit.*, note 40, 271. Dans cette affaire la responsabilité n'avait pas été établie. La Cour a toutefois précisé que si cette responsabilité avait été retenue, elle n'aurait eu pas dépassé les \$500.

¹³¹ *Standard Electrica v. Hambourg Sud*, 375 F. 2d. 943-947. Il s'agissait d'un chargement de 54 cartons des convertisseurs de fréquence pour téléviseurs expédiés de New York à Rio de Janeiro. Ces cartons ont été chargés dans 9 palettes. À l'arrivée 7 palettes seulement ont été délivrées. C'était la première importante décision concernant le transport des marchandises dans des palettes. Ce problème a été traité aussi par la Cour d'Appel dans l'affaire *Encyclopaedia Britannica c. The Hong Kong Producer*. Cet arrêt a été discuté par H. H. G. RÖHREKE, «Combined Transport and the Hague Rules », (1975) *E.T.L.* 628.

d'appel de deuxième Circuit¹³². Mais les faits de cet arrêt sont différents de ceux de *Standard Electrica*. En effet, le transporteur a reçu 99 balles de cuir chargées par ses propres débardeurs dans un conteneur de 40 pieds x 8 pieds x 8 pieds en présence d'un agent du transporteur. Le connaissement contenait d'une part la clause suivante : "1 container said to contain 99 bales of leather"¹³³. D'autre part, il prévoyait que le chargeur convenait avec le transporteur que la limitation de ce dernier à \$500 s'entendait par rapport au contenu total de chacun des conteneurs.

Le juge a souligné la différence avec l'affaire de *Standard Electrica*, en déclarant que : " Still, we cannot escape the belief that the purpose of Section 4 (5) of Cogsa was to set a reasonable figure below which the carrier should not be permitted to limit his liability and that "package" is that more sensibly related to the unit in which the shipper packed the goods and described them than a large metal object, functionally a part of the ship, in which the carrier caused them to be "contained"¹³⁴. Ainsi, la Cour de District était convaincue que les 99 balles de cuir étaient à considérer comme étant des colis. En tenant compte des éléments de preuve rapportés, la Cour d'appel a confirmé cette décision.

En 1973, la même Cour est arrivée à une conclusion différente de celle de *Leather Best* dans l'affaire *Royal Typewriter Co. v. M/V Kulmerland et al*, considérée comme deuxième décision importante¹³⁵. Il s'agissait d'un conteneur chargé de 350 cartons de machines à calculer, d'une valeur d'environ 29.000\$, placés dans un conteneur par les agents du chargeur et délivré scellé au transporteur. Le connaissement contenait " 1 container said to contain machinery" et il n'y apparaissait aucune référence au nombre de

¹³² 313 F. Supp. 1373.

¹³³ La mention de la clause "said to contain" dans les connaissements est, généralement, utilisée par les transporteurs pour se déssocier des chargeurs. Mais, il y a eu un grand débat sur la validité des réserves apparaissant à cette clause et sa valeur juridique. Voir dans ce sens Ph. GODIN, « la clause ``said to contain`` » (1980) *D.M.F.* 67 ; R. Achard, « nouveaux commentaires sur la clause ``said to contain`` » (1981) *D.M.F.* 259 et l'arrêt de la Cour de cassation du 29 janvier 1980 (1980) *J.C.P. II.* 19388, note René Rodière.

¹³⁴ M. E. DEORCHIS, "The container and the package limitation - the search for predictability" (1973-1974) 5 *J.M.L.C.* 251.

¹³⁵ 346 F. Supp. 1019. Le conteneur a été chargé, scellé et expédié par le chargeur au transporteur. La Cour a pris la même décision dans l'affaire *Rosenbruch v. Amer Export Isbrandtsen Lines*, 543 F. 2d. 645.

cartons sur ce titre de voyage. Les 350 cartons ayant été volés sur les quais du port de destination, la Cour a maintenu que la responsabilité du transporteur ne dépasse pas les \$500 pour la perte d'un colis, c'est-à-dire le conteneur. Dans son jugement, la Cour s'est basée sur deux raisons :

D'un côté, la Cour a tenu compte de l'intention des parties. En effet, le juge J. Tyler considère que c'était le choix du chargeur d'utiliser le conteneur et de ne pas énumérer son contenu dans le connaissement. Il affirme que : " In short, plaintiff's shipper chose the container and used it, it also described the container as heretofore stated. I follows that plaintiff must accept the result, which is a recovery against Lloyd of \$500". Par ailleurs, après avoir discuté les arrêts *Standard Electrica* et *Leather's Best*, la Cour a décidé que le conteneur avec son contenu forment un colis. Plusieurs affaires sont, par ailleurs, traitées de la même manière¹³⁶.

D'un autre côté, la Cour a estimé que «dans le cas du transport maritime de marchandises en conteneurs, la première question à poser était la suivante : la cargaison logée dans le conteneur pouvait-elle ou non être acheminée dans un trafic maritime si elle était transportée dans les emballages ou les cartons dans lesquels le chargeur l'avait mise? Dans la négative, il y avait lieu de loger dans un conteneur, celui-ci constituait alors l'emballage adéquat, l'ensemble étant à considérer dans ce cas comme un colis au sens de l'article 4-5 de l'U.S. Cogsa, 1936 »¹³⁷. La juridiction saisie dans l'affaire *Sperry Rand Corp c. Norddeutscher Lloyd*, a traité ce problème de la même façon¹³⁸.

¹³⁶ En 1972, dans l'affaire *Nichiman* 462 F. 2d 319. *Matsuhita & Electric Co. v. S.S. Aegis Spirit*, 414 F. Supp. 894.

¹³⁷ Traduction empruntée à G. AUCHTER, *loc. cit.*, note 40, 276. Ce critère connu sous le nom de « functional package unit », ou comme le traduit Bonassies, «l'unité fonctionnelle de conditionnement », a été l'objet de critiques intenses et a été rejeté par les autres tribunaux mêmes ceux des instances inférieures. Voir *Smythgreyhound v. Eurygenes*, la Cour de district de New York, 1980 AMC 2269. Pour la critique doctrinale, voir M. E. DEORCHIS, *loc. cit.*, note 134, 251.

¹³⁸ G. AUCHTER, *loc. cit.*, note 40, 276. Il s'agissait en espèce du transport de rasoirs électriques emballés dans 190 cartons et placés dans un conteneur. Le connaissement indiquait seulement que le transporteur avait reçu 9.500 rasoirs sans aucune mention aux 190 cartons. Conformément à la décision de l'arrêt *Royal Typewriter*, la Cour a considéré le conteneur comme un colis. En fait, les cartons n'avaient pas reçu un emballage suffisant pour permettre un transport maritime, et leur mise en conteneurs devenant ainsi indispensable, c'est ce conteneur seul qui devenait le colis dont le transporteur maritime avait à répondre.

En 1974, une autre décision a été rendue par la Cour d'appel concernant l'affaire «*M. S. American Legion* »¹³⁹. Cet arrêt a traité la question de la limitation à la suite du vol d'un conteneur et de la cargaison de viandes en conserves qui y avait été placée. Le connaissement délivré lors de la réception du conteneur indiquait clairement que la cargaison avait été mise dans le conteneur. De même, le poids exact de la marchandise y était mentionné. En première instance, la Cour de District avait jugé que la limitation de la responsabilité du transporteur n'est pas de \$500 pour toute la cargaison, elle a apprécié que le montant de la limitation devait être calculé en considérant chaque carton, dénombré dans le connaissement, comme un colis. Ainsi, le total de la limitation était de 19,700\$ au lieu de 500\$ qui a été proposé par le transporteur. La Cour d'appel a approuvé cette décision rendue par le premier tribunal. Elle a, également, noté des remarques après avoir analysé les décisions précédentes en déclarant que :

« D'une part, admettre dans tous les cas qu'un conteneur peut être considéré comme un «colis » aboutirait à aller à l'encontre des buts poursuivis dans l'U.S. Cogsa ; ce texte vise en effet à protéger les chargeurs contre les clauses abusives susceptibles d'être insérées dans des contrats d'adhésion et à encourager le transport et la délivrance soigneuse de la cargaison ; et, d'autre part, il faut bien constater que la question envisagée porte sur l'un de ces problèmes juridiques, parmi tant d'autres, dans lesquels la recherche d'une solution satisfaisante et de nature à permettre d'éviter des litiges sera constamment poursuivie ; et tant qu'une solution législative n'aura pas été trouvée à la question de savoir si un conteneur peut ou non être considéré comme un colis, ce qui pourrait ne pas se produire dans un avenir proche, les tribunaux auront à traiter les cas d'espèce au fur et à mesure qu'ils se présenteront »¹⁴⁰.

Après cette brève étude des principales décisions américaines sur ce problème, on note que malgré la divergence des jugements, la jurisprudence américaine accepte, en général, que le conteneur n'est pas un colis si le nombre de colis apparaît dans le connaissement ou dans d'autres documents incluant ceux qui concernent l'expédition ou

¹³⁹ La Cour d'appel du deuxième circuit, rendue le 16 décembre 1974, (1976) E.T.L. 80.

¹⁴⁰ Traduction empruntée à G. AUCHTER, loc. cit., note 40, 278.

l'embarquement, la facture et la liste d'emballage à partir desquels on peut comprendre l'intention des parties.

Par ailleurs, dans l'affaire *Mitsui*¹⁴¹, le connaissement n'énumère pas le nombre de colis et le juge a estimé que le conteneur n'est pas un seul colis. Il affirme que la description de la marchandise qui apparaît au connaissement est suffisante pour indiquer sa nature¹⁴². Dans l'affaire *Allstate*¹⁴³, la Cour de cinquième Circuit a tenu compte de l'énumération faite dans d'autres documents autres que le connaissement. Elle affirme que : " if the shipper... discloses the number of package in the container to the carrier in the bill of lading or otherwise, each package or unit either the container constitutes one package for purposes of Cogs's five hundred dollar limitation of liability"¹⁴⁴.

Les juges, dans les arrêts les plus récents, avaient principalement pris en considération l'intention des parties manifestée au titre de transport dans lequel le nombre des colis est précisé. C'est seulement dans l'absence d'une pareille indication que le juge peut considérer le conteneur comme un colis unique¹⁴⁵. C'est dans ce sens que la cour d'appel de New York avait rendu son jugement dans l'affaire *Monica Textiles*¹⁴⁶, quand elle a infirmé la décision du tribunal fédéral en condamnant le transporteur à déboursier au

¹⁴¹ La décision avait été rendue par la Cour de District de New York en juin 1980. La Cour a, par ailleurs, mis trois conditions pour que le conteneur soit traité comme un colis

1- L'échec d'indiquer clairement dans le connaissement le nombre de colis:

2- Le conteneur doit être cité comme un colis dans le connaissement.

3- L'échec des parties de spécifier que le chargement de la cargaison n'est pas chargé dans des colis », 1981 AMC 2757.

¹⁴² *Id.* La cour a retenu dans l'affaire *Mitsui* ces propos : "describe objects that can reasonably be understood from the described as being package".

¹⁴³ 646 F. 2d. 629 à 630.

¹⁴⁴ Les hésitations des juges américains quant au fait de considérer ou non le conteneur comme un seul colis persistent encore. En fait, en 1982, dans l'affaire *Allied International v. Yang-Ming*, la Cour de New York a rendu un jugement différent de celui qui a été prononcé dans *Mitsui* en appliquant la notion de colis pour chaque palette et non à chaque carton chargé dans celle-ci. Voir les observations de BONASSIES, « États-Unis d'Amérique jurisprudence 1979-1982 » (1984) *D.M.F.* 436.

¹⁴⁵ Voir les observations du professeur Bonassies concernant l'arrêt *binladen v. M/V Nedloyd Rotterdam* rendu en 1985 par la Cour fédérale de New York ainsi que d'autres arrêts dans « Chronique de jurisprudence maritime américaine II (1985-1991) », (1992) *D.M.F.* 726.

¹⁴⁶ Cour d'appel de New York, 1992 AMC 609.

débiteur une limitation sur la base de 76 fois \$500¹⁴⁷. Cette solution adoptée par la Cour de New York se rallie à celle qui a été proposée au Protocole de 1968¹⁴⁸.

La jurisprudence britannique et canadienne

Au Canada, la Cour fédérale a prononcé deux décisions, considérées comme les plus importantes, qui ont discuté la façon de calculer la limitation de responsabilité du transporteur pour les marchandises transportées dans des conteneurs en cas de pertes ou de dommages de celles-ci. Dans l'affaire *J.A. Johnston Ltd*¹⁴⁹, il s'agissait de transporter 316 cartons de chaussures chargés dans deux conteneurs par les agents du chargeur et expédiés au transporteur non scellés, 173 cartons ont été placés dans un premier conteneur et 148 dans un second. Le connaissement contenait le nombre de cartons mis dans chaque conteneur. La cargaison ayant été délivrée endommagée, le transporteur alléguait que sa responsabilité était limitée à 500\$ canadiens. La Cour a noté qu'il n'existait pas de jugement canadien ni anglais discutant cette question. Elle a examiné l'arrêt *Leather's Best* et a prononcé son jugement qui était favorable pour que chaque carton chargé dans le conteneur soit considéré comme un colis. Elle a, d'ailleurs, affirmé que l'intention des parties révélée des faits était de considérer chaque carton, et non chacun des deux conteneurs, comme un colis unique. Ainsi, elle a estimé que le conteneur ne peut pas être pris pour un seul colis au sens de la Convention de Bruxelles de 1924.

De même la Cour fédérale a examiné le problème du calcul de la limitation sur la base du conteneur dans la deuxième affaire, *Lufty Ltd. v. Canadian Pacific Railway Co.*¹⁵⁰. Il s'agissait, en l'espèce, de transporter de Londres à Montréal 450 pièces en tricot enveloppées et placées dans un conteneur. La Cour statuant sur cet arrêt a suivi l'arrêt *J. A. Johnston* et a considéré que le conteneur n'est pas un colis.

¹⁴⁷ Dans ce sens, voir l'analyse du professeur Bonassies de cet arrêt ainsi que d'autres dans « Droit maritime étranger », (1995) *D.M.F.* 69.

¹⁴⁸ On rappelle que les États-Unis n'ont pas ratifié le Protocole de Visby de 1968.

¹⁴⁹ *J. A. Johnston Ltd. v. The Ship Tindeffell*, [1973] F.C. 1003.

¹⁵⁰ [1973] F.C. 1115.

Selon McEwen et autres¹⁵¹, au Canada, quand le juge interprète le mot colis ou unité de l'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles de 1924, il doit tenir compte de l'interprétation de la loi canadienne Cogwa. Il ajoute qu'actuellement le Canada désapprouve la décision *Standard Electrica*. De même, selon lui «the American decisions lose a great deal of their value in a Canadian Court when one considers the statement that their object is to achieve «predictability»"¹⁵². Les tribunaux canadiens trouvent, aussi, que le "functional Economic test", est peu utile et non pertinent¹⁵³. Ainsi, ils tiennent compte du nombre de colis ou d'unités placés dans le conteneur lorsqu'ils sont énumérés dans le connaissement¹⁵⁴. Les décisions britanniques en la matière se rallient à l'interprétation appliquée par les tribunaux canadiens¹⁵⁵.

La jurisprudence française

En Europe, on note, également, les mêmes difficultés concernant la fixation du montant de la limitation des marchandises chargées dans des conteneurs. En effet, les décisions des tribunaux français traduisent l'embarras dans lequel les juges se sont trouvés lorsqu'il s'agissait de préciser si le conteneur pouvait, ou non, être considéré comme un colis ou une unité, au sens de l'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles de 1924.

¹⁵¹ David F. MCWEN, B.A, LL.B., MESSRS. Ray, Wolfe, CONNELL, LIGHTBODY & REYNOLDS, B. C. VANCOUVER, " Per package limitation- A diverging Approach in Canadian Courts", (1976)L.M.C.L.Q. 269.

¹⁵² Id., 276.

¹⁵³ Id., 277.

¹⁵⁴ Cf. *International Factory Sales Services Ltd. c. The Ship "Alexandr Searafimovich"*, [1976] 1 C.F. 35; *Consumers Distributing Co. Ltd. c. Dart Containerline*, [1980] 31 N.R. 181 (C.F. div. App.) ; *Quebec Liquor Board c. M.s. Dart Europe*, (1980) 15 Eur. T. L. 145 (C. F.) ; *The Baltic Shipping Co. c. Cie Le Monde*, (1983) 35 D.M.F. 296 et d'autres. L'auteur Jean Pineau est d'avis que : « dans toutes ces affaires, c'est l'individualisation du contenu des conteneurs, établie dans le connaissement, qui est prise en considération », op. cit., note 66, p. 213.

¹⁵⁵ Th. G. CARVER, Carver's Carriage by Sea « British Shipping », Thirteenth Edition, Volume 1, Londres, Stevens, 1982, p. 392.

En 1964¹⁵⁶, la Cour de cassation française a examiné la question de la limitation concernant la marchandise transportée dans des conteneurs. Il s'agissait, d'une perte de 59 colis sur les 275 qui avaient été mis dans un conteneur à la suite d'un vol survenu sur les quais du port de chargement. La Cour d'appel d'Aix a estimé que la limitation est due pour chacun des 59 colis perdus et non pas à l'égard du conteneur considéré comme un seul colis. La décision de la Cour était fondée sur le fait que le connaissement indiquait clairement que le transporteur avait reçu 275 colis. La Cour de cassation avait approuvé ce jugement en rejetant le pourvoi formé contre cet arrêt.

Cependant, la Cour d'appel de Rouen¹⁵⁷ est arrivée à un résultat différent en considérant le conteneur chargé de marchandise comme un colis. Dans ce cas, des meubles ayant été placés dans deux conteneurs ont subi des dommages. Le connaissement mentionnait uniquement que la marchandise avait été mise dans deux conteneurs de 8 m³. Le Tribunal de commerce avait considéré que le transporteur n'a pris en charge que deux colis. Il déclare, en fait, que : «l'unité de cubage exprimée au connaissement s'efface derrière celle des colis». La Cour d'appel, à son tour, a suivi les juges du fond parce que le chargeur n'a pas individualisé, au connaissement, chacun des cartons contenant des meubles et ne les a pas mis dans les conteneurs. Ainsi, la limitation de responsabilité était égale à 4.000 F (2 x 2.000 F, montant de la limitation en 1966) pour un dommage de 15.000 F.

De même, la Cour de Commerce du Havre, dans l'affaire *Sarkis c. Cie générale transatlantique*¹⁵⁸, a jugé qu'un conteneur présente un colis. Elle a considéré, au sens de l'article 28 de la loi 1966, que " l'expression colis doit être appliquée à toute unité de marchandise transportée, sans limitation de poids ou de volume". Il s'agissait, en espèce, de transporter des sacs de riz de Houston au Havre. Le connaissement n'indiquait que les

¹⁵⁶ C. cass., 12 oct. 1964, (1965) D.M.F. 18.

¹⁵⁷ Cour d'appel de Rouen, 16 mars 1973, (1973) E.T.L. 491.

¹⁵⁸ (1973) 8 Droit européen de transport, 491.

deux conteneurs comme objets de transport. C'est la raison pour laquelle la Cour a estimé que la limitation était de 4000 francs à savoir 2000 pour chaque conteneur. La Cour a, en fait, cité pour le support de sa décision l'arrêt de la Cour d'appel de New York dans l'affaire *Kulmerland*. La Cour d'appel de Rouen a confirmé le jugement rendu par le Tribunal du commerce et a déclaré qu'il ne suffisait pas de citer le nombre de colis, mais qu'il fallait encore les individualiser¹⁵⁹.

De son côté, la Cour d'Aix dans l'affaire *Sté Ce Stor c. Cie Tunisienne de navigation et Sté Euroafricaine de manutention*¹⁶⁰, a tenu compte de l'individualisation des colis. Dans ce cas le connaissance indiquait le nombre de cartons de tabliers logés dans les conteneurs (34 et 72), mais sans individualisation de ces cartons par des marques ou des poids. Le transporteur avait, aussi, noté au connaissance des réserves faisant état de l'impossibilité de vérifier le nombre de cartons du fait que le conteneur lui avait été remis plombé. La Cour a déclaré : « qu'il ne suffisait pas d'indiquer qu'un conteneur avait reçu 34 cartons et un autre 72 cartons pour qu'on tînt compte... La perte du conteneur de 72 cartons n'a conduit qu'à une réparation pour la perte d'un colis ». C'est pourquoi la Cour a considéré que le conteneur et son contenu formaient un seul colis.

Par contre, la Cour de cassation française dans l'affaire *Société Navale Caennaise c. Gastin*¹⁶¹ a considéré que le conteneur n'était pas un colis parce que le connaissance comportait le nombre des balles chargées dans le conteneur. D'ailleurs, la loi du 18 juin de 1966 a tenu compte du nombre des colis ou sacs portés au connaissance. Cette solution a été précisée, plus tard, par l'article 1 du décret 1111 du 21 décembre de 1979¹⁶².

¹⁵⁹ (1973) D. 591. Note René Rodière.

¹⁶⁰ Aix 13 octobre 1978, (1978) Bull. Transp. 600. La Cour de Lyon a suivi la même opinion, (1980) D.M.F. 73. En outre, voir E.M. BEY, J.C.P. II. 19388.

¹⁶¹ (1968) D.M.F. 18. (Cour de cassation).

¹⁶² L'article 1 du décret de 1979 rejoint et reprend l'article 4(5) de la Convention de Bruxelles 1924 telle que modifiée par le Protocole de Visby 1968. En fait plusieurs décisions ont adopté cette solution en considérant le conteneur «comme un moyen de regroupement et de transport commode et économique, dont les avantages essentiels bénéficient au transporteur par l'économie de manutention et la sécurité du contenu ; le conteneur étant ainsi défini, il a été jugé qu'il ne pouvait être considéré comme un colis quelconque en emballage unique ». Trib. Com. Marseille, 27 avril 1976 ; (1976) D.M.F. 1976, 610. Dans le même sens, le Tribunal de Marseille a rendu son jugement le 17 février 1976, (1976) D.M.F. 427. La Cour d'appel d'Aix a

En résumé, les tribunaux dans la majorité des États se sont rapprochés de la solution proposée, plus tard, par le Protocole de 1968. En fait, ils tiennent compte de la description inscrite dans le connaissement. Cela veut dire que si le connaissement énumère le nombre de colis mis dans le conteneur, la limitation est due pour chacun de ces colis. Mais, contrairement, si l'expéditeur se limite de produire uniquement le nombre de conteneurs au connaissement, à ce moment la limitation sera calculée en fonction du nombre de conteneurs.

Ainsi, on constate que les problèmes juridiques issus de la conteneurisation sont à l'origine du fait «que les lois et les règlements ne sont adaptés ni aux réalités de la technique ni aux nécessités économiques. Déjà l'impossibilité d'assimilation des règles juridiques actuelles et leur retard à suivre l'évolution technique a engendré d'incontestables malaises»¹⁶³. C'est pourquoi une modification de la réglementation internationale était nécessaire pour résoudre ce problème. À cet égard une réponse adéquate a été établie par la réforme de 1968.

Paragraphe 2 : La conteneurisation après la réforme de 1968 et les Règles de Hambourg

L'instauration de l'article 4 (5) c de l'amendement de La Haye-Visby a facilité la tâche des tribunaux. En effet, cet article a clarifié le problème du calcul de la limitation de responsabilité du transporteur aux cargaisons transportées en conteneurs. Par ailleurs, le paragraphe c de l'article 4 (5) de La Haye-Visby énonce que : " lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens du présent paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité".

rejoint ces décisions en confirmant l'arrêt jugé par le Tribunal de Marseille en janvier 1976, (1978) D.M.F. 10.

¹⁶³ R.J. WIJFFELS, « Aspects juridiques du transport par containers », (1967) E. T. L. 330.

Ce paragraphe a, en réalité, adapté l'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles de 1924 aux nouvelles techniques de manutention de la navigation maritime moderne¹⁶⁴. Ainsi, en vertu de cette disposition, les tribunaux tiennent compte de l'intention des parties déclarée au connaissement. Autrement dit, le connaissement doit contenir une description de la marchandise chargée dans le conteneur comme prévu dans l'article 3 (3) paragraphe (a) et (b) des Règles de La Haye¹⁶⁵. Il faut donc énumérer le nombre de colis pour que le conteneur ne soit pas considéré comme un seul colis et ainsi la limitation sera calculée en fonction du nombre de colis et non celui de conteneurs. De sorte que si un connaissement mentionne qu'un conteneur contient 200 caisses, sous la surveillance d'un agent du transporteur, la limitation sera calculée en fonction de 200 caisses. En l'absence du dénombrement des colis, le conteneur est considéré comme une seule unité de chargement. D'ailleurs, c'est la même solution qui a été adoptée par la Cour de Rouen quand elle a prononcé qu' «à défaut de définition plus précise, résultant d'une disposition législative, réglementaire ou contractuelle, l'expression «colis» doit être appliquée à toute unité de marchandise transportée, sans limitation de poids ou de volume »¹⁶⁶.

En plus du dénombrement des colis logés dans le conteneur, d'aucuns sont allés plus loin en exigeant d'individualiser ces colis par des marques distinctives. C'est, en fait, l'opinion de Rodière qui estime que le connaissement doit indiquer, en plus, du nombre des colis, «le dénombrement par le marquage ou la description»¹⁶⁷. C'est-à-dire que la mention de X sacs chargés dans un conteneur n'est pas suffisante, il faudrait mentionner: «X colis marqués de A1 à AX, d'où le transporteur aura pris en charge X + 1 (1 tenant

¹⁶⁴ La solution adoptée par cette disposition a été appliquée par les tribunaux alors que le Protocole de 1968 n'était pas encore entré en vigueur. À titre d'exemple la Cour d'appel de Rouen s'est référée à trois reprises aux dispositions du Protocole. La Cour a déclaré que «si le texte international n'avait pas encore reçu force obligatoire, il constituait cependant une source d'interprétation précieuse, dans la mesure surtout où il confirmait l'exactitude de certaines solutions jusque là retenues en jurisprudence (l'énumération au connaissement des colis logés dans le conteneur entraînant l'application de la limitation de responsabilité à chacun de ces colis) », G. AUCHTER, *loc. cit.*, note 41, 281. Voir en ce sens, les arrêts de la Cour de Rouen du 16 mars 1973, (1973) *E.T.L.*, 491 ; du 14 février 1975, *D.M.F.* 473 et du 22 octobre 1976, (1977) *D.M.F.* 234.

¹⁶⁵ Précitée, note 122.

¹⁶⁶ (1973) *E.T.L.* 491.

¹⁶⁷ R. RODIÈRE, *op. cit.*, note 65, n° 776, p. 119.

compte du conteneur lui-même) »¹⁶⁸. En d'autres mots, et à titre d'exemple si le connaissement mentionne ``1 conteneur, 450 caisses``, le plafond de la limitation sera multiplié par 451 parce que la cargaison est composée d'un conteneur et 450 colis¹⁶⁹. C'est dans le même sens que la Cour d'Aix dans l'affaire *Cie Tunisienne de navigation*, a rendu son jugement¹⁷⁰.

Ainsi, les États qui ont signé le Protocole de Visby ont modifié leur législation interne. En ce qui concerne la France, on note que certaines des modifications contenues dans les Règles de La Haye-Visby de 1968 figurent déjà dans le texte de la loi française du 18 juin 1966. Le Royaume-Uni a donné effet aux règles du Protocole de 1968 dans sa nouvelle loi sur les transports de marchandises par mer adoptée en 1971¹⁷¹. Quant aux États-Unis, bien qu'ils n'aient pas toujours ratifié le Protocole de 1968, leurs tribunaux ont adopté les principes concernant l'application de la limitation de responsabilité en cas de pertes ou de dommages à des marchandises transportées en conteneurs.

La disposition 6 (2) a et b¹⁷² des Règles de Hambourg a repris les mêmes propos que l'article 4 (5) prévus par le Protocole de Visby concernant la conteneurisation. En fait, cette solution paraissait satisfaisante. Il faut retenir, notamment, que «le principe suivant lequel un conteneur ou tout autre engin de transport serait considéré comme un colis sauf si

¹⁶⁸ *Id.*, n° 669, p. 94.

¹⁶⁹ René Rodière, entrée en vigueur du protocole de modification de la Convention de Bruxelles, (1977) *Bull. Transp.* 290. Voir, aussi, R. RODIÈRE, *op. cit.*, note 65, n° 669, n° 739 et n° 776.

¹⁷⁰ Précitée, note 160. On remarque que beaucoup de décisions n'ont pas pris en considération le dénombrement par marquage. En effet, cette condition n'est pas toujours pratique bien qu'elle puisse éviter, aux juges, toute confusion à ce sujet.

¹⁷¹ Cette loi britannique est entrée en vigueur à compter du 23 juin 1977, précitée, note 51.

¹⁷² L'article 6 (2) stipule que : a) " Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité dont il est indiqué au connaissement, si un connaissement est émis, ou sinon dans tout autre document faisant preuve de contrat de transport par mer qu'il est contenu dans cet engin. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme unité de chargement".

b) "Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, le dit engin est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme unité distincte".

le connaissance énumérait avec précision les différents colis qu'il contenait »¹⁷³. Ces règles ont, en outre, prévu la même solution suggérée par Rodière quand il a déclaré qu'il faut, en plus, tenir compte du conteneur lui-même.

Il reste que, même après la promulgation du Protocole de 1968, certains tribunaux hésitent à tenir en compte les colis chargés dans un conteneur s'ils ne sont pas individualisés par des marques distinctives¹⁷⁴. Toutefois, cette condition n'est pas exigée par d'autres cours. En fait, il suffit d'indiquer le nombre des colis pour que la limitation ne soit pas calculée sur la base du conteneur uniquement¹⁷⁵.

Pour achever, on peut dire que malgré les différences entre les tribunaux la seule mention de nombres de colis paraît suffisante pour pouvoir calculer la limitation de responsabilité sur la base des colis logés dans un conteneur et non pas en fonction du conteneur lui-même. Il nous semble, en fait, que l'individualisation par des marques distinctives ne peut être toujours obligatoire, comme pour le cas, du Navire Pavlograd, où le nombre de colis, le poids de chacun et le poids total sont précisés¹⁷⁶.

Il était assez compliqué de déterminer la base selon laquelle se fait le calcul de la limitation de responsabilité du transporteur maritime. Il n'en est plus de même lorsqu'il s'agit de fixer précisément le montant maximum auquel est limitée la responsabilité du transporteur en cas de pertes ou de dommages de marchandises.

¹⁷³ G. AUCHTER, *loc. cit.*, note 40, 285.

¹⁷⁴ C'est la solution suggérée par le professeur RODIÈRE, *op. cit.*, note 21, p. 305. Voir dans ce sens, les décisions de la Cour de Lyon du 18 mai 1978, (1980) D.M.F. 73, ainsi que celle de la Cour d'Aix du 13 octobre 1978, (1980) D.M.F. 79.

¹⁷⁵ Dans ce sens, la Cour d'Aix a rendu un jugement le 18 décembre 1980, (1981) D.M.F. 552. De même, la Cour d'appel de Rouen dans sa décision, dans l'affaire Navire ``Pavlograd``, du 2 décembre 1982 a déclaré que : « L'individualisation de chaque sac par numérotage n'était pas susceptible de faciliter une vérification » et elle ajoute plus loin qu' « aucune réglementation n'impose le numérotage de chaque colis », (1983) 35 D.M.F. 295 note Achard.

¹⁷⁶ (1983) 35 D.M.F. 295.

Chapitre 2 : La valeur légale de la limitation

La plupart des conventions internationales du droit privé relatives au transport des passagers ou des marchandises ont toujours cherché à fixer un plafond à la limitation de responsabilité. En effet, l'objectif de ces conventions est d'arriver à une uniformité des régimes applicable à l'unité de compte et d'atteindre une harmonisation en fixant un montant de limitation comme somme maximale acceptable par les différents États.

La Convention de Bruxelles de 1924 a fixé un plafond limitant la responsabilité du transporteur à 100 livres sterling par colis ou unité. L'amendement de cette Convention apporté par le Protocole de Visby en 1968 prévoit une limitation de 666,67 unités de compte par colis ou unité ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut ; la limite la plus élevée étant applicable. Ce montant est exprimé en franc Poincaré, à savoir 10.000 francs par colis ou unité ou 30 francs par kilogramme de poids brut¹⁷⁷.

Les Règles de Hambourg de 1978 introduisent un changement principal concernant l'unité de compte et la limitation de responsabilité. Elles ont introduit les Droits de tirage spéciaux pour le calcul du montant limitant la responsabilité du transporteur maritime. Par ailleurs, la Convention a fixé le plafond de la limitation à 835 DTS par colis ou unité ou 2 DTS par kilogramme ; la limite la plus élevée est applicable.

Par ailleurs, ces montants de limitation ont fait l'objet de plusieurs débats et diverses interprétations. L'examen de la somme fixée par chacune de ces conventions s'avère nécessaire pour arriver à déterminer la valeur de la limitation et la conversion de chacune de ces unités de compte en monnaie nationale. Tout d'abord nous étudierons le mode d'évaluation prévu dans les Règles de La Haye de 1924 (section 1). Ensuite nous examinerons la modification apportée par le Protocole de Visby de 1968 et la signification du franc Poincaré (section 2). Enfin, nous décrirons les caractéristiques du Droit de tirage spécial, unité de compte adoptée par les Règles de Hambourg en 1978 (section 3).

¹⁷⁷ Après 1979 date d'entrée en vigueur du Protocole du DTS, l'unité de compte utilisée par le Protocole est les Droits de Tirage Spéciaux pour les pays membres du Fonds Monétaire International.

Section 1 : Évaluation de la limitation calculée suivant les Règles de la Haye de 1924

Paragraphe 1 : Signification des 100 Livres Sterling

L'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles de 1924 a établi un plafond de réparation égal à 100 livres Sterling par colis ou unité. Mais, cette Convention n'a pas spécifié la valeur de ce montant. Selon la majorité des auteurs, l'unité de compte de la Convention de 1924 est la valeur-or. En fait, la première phrase de l'article 9 de la même Convention stipule que : "Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente Convention s'entendent valeur-or". Selon Tetley, l'interprétation de cette phrase montre que les Règles de La Haye ont retenu 100 Livres Sterling-or plutôt que 100 livres sterling en monnaie britannique. Par conséquent, la limitation de 100 livres sterling devrait être en or ou la valeur courante de 100 livres sterling-or sur le marché libre, affirme Tetley¹⁷⁸.

De son côté, la jurisprudence a, majoritairement, retenu cette interprétation. Par ailleurs, plusieurs tribunaux à travers le monde ont décidé que la valeur 100 livres sterling prévue dans la Convention de 1924 est une limitation explicite en or. Dans la décision "the ROSA'S"¹⁷⁹, le juge Hobhouse a étudié les arguments apportés par les parties et a affirmé que " ... it seems to me clear beyond argument that the first sentence of art. IX is intended to qualify the reference to 100 livres sterling in art IV, r.5. No other purpose for the inclusion in the Convention of the relevant sentence of art. IX has been suggested. There is no reason to suppose that those words were not intended to have any effect, they were clearly intended to have the effect of expressing the Sterling figure as gold value figure"¹⁸⁰.

¹⁷⁸ W. TETLEY, Marine Cargo Claims, second Edition, 1978, p. 445.

¹⁷⁹ 21 juillet 1988, [1988] 2 Lloyd's Rep 574 at 577 (Q.B).

¹⁸⁰ Id., Il faut noter que l'article 9 de la Convention de Bruxelles a été ignoré jusqu'à 1945.

Dans d'autres cas, les tribunaux ont mis l'accent sur l'importance de prendre en considération l'intention des parties. Ce qui est illustré par l'affaire *Brunswick Railway v. British and French Trust Corporation*¹⁸¹. Autrement dit, si les parties ont l'intention d'appliquer la Livre-or, cette intention doit être exprimée clairement dans le contrat. Ainsi, les parties sont obligées de préciser explicitement dans le connaissement qu'il s'agit de la Livre-or. En ce sens, le juge Wright déclare que "if it had been intended to apply the gold obligation to the interest, that should have been done by precise words...". Il ajoute que "the so called gold obligation is expressed in clear language"¹⁸².

En dépit de certaines controverses et des hésitations auxquelles cette règle a donné lieu, la majorité de la jurisprudence ainsi que les interprétations doctrinales ont retenu que l'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles de 1924 doit être lu avec l'article 9 de ces Règles. Ainsi, la Livre sterling dont il s'agit dans cet article est, sans aucun doute, équivalente à 100 Livres sterling valeur-or. Il faut noter, en outre, que la valeur-or était la seule unité de compte appliquée par la majorité des conventions internationales, après la deuxième guerre mondiale et l'élimination du franc Germinal¹⁸³, notamment celles qui ont traité du montant de la limitation de responsabilité. Il reste à savoir comment convertir les 100 Livres Sterling en monnaie de paiement.

181 [1939] A.C. 1.

182 Id.

183 En effet, après la deuxième guerre mondiale et l'éloignement du franc Germinal, la responsabilité du transporteur prévu par les Conventions internationales a été généralement soumise au franc Poincaré. Le franc Germinal est utilisé dans d'autres Conventions. Selon Asser, "the franc de germinal, borrowing its name from the French Statute of 7 germinal of the year XI (March 28, 1803) which fixed the gold parity of the French franc at 10/31 of a gram of gold of millesimal fineness nine hundred", T. M. C. ASSER, "Golden Limitations of liability in International Transport Conventions and the Currency Crisis" (1974) 5 J of M. Law & commerce 645.

Paragraphe 2 : La conversion de 100 Livres Sterling en Monnaie de paiement

Les Règles de La Haye de 1924 ne contiennent aucune indication permettant de définir la valeur de la Livre-or. En effet, cette Convention n'a précisé ni le poids de l'or ni son titre de fin¹⁸⁴. Mais, selon Tetley, les 100 livres sterling sont, généralement, définis conformément au " the Coinage Act" de 1971¹⁸⁵ comme 798,805 milligrammes d'or et 916,66 millésima de fin et représente 732,2381 mg d'or fin¹⁸⁶.

D'ailleurs il faut noter, en plus, que la Convention de 1924 n'a ni spécifié comment les 100 livres sterling doivent être évalués en monnaie nationale ni indiqué la date ou le moment où la conversion devrait être faite. La question est, ainsi, de connaître comment se fait le calcul des 100 livres sterling. Ce problème a été la source de différentes interprétations jurisprudentielles et doctrinales.

Selon Fraikin, il y a trois interprétations possibles quant à la détermination de la valeur des 100 livres-or. La première est de considérer la monnaie légale, d'où les 100 Livres Sterling ont la valeur de 100 Livres-papiers. Cette interprétation a été appliquée dans un jugement rendu par le tribunal de Singapour¹⁸⁷. La deuxième est d'appliquer la définition donnée par la Banque d'Angleterre où les 100 Livres Sterling sont équivalents à 2 livres 18 Shillings. La dernière et la troisième méthode est de calculer la valeur des 100 livres-or selon la cotation à la Bourse de Paris. Mais, ces interprétations n'ont pas trouvé de succès.

¹⁸⁴ En anglais, " fineness"

¹⁸⁵ La loi britannique : « Carriage of Goods By Sea Act » de 1971 qui a remplacé celle de 1924, précitée, note 57.

¹⁸⁶ P. Y. NICOLAS, " La conversion du "franc" des Conventions internationales de droit privé maritime" (1980) 31 D.M.F. 579.

¹⁸⁷ G. FRAIKIN, op. cit., note 8, p. 281 et s.

À cet égard, Tetley affirme que la possibilité la plus fréquente pour convertir les 100 Livres sterling de la Convention de 1924 est celle de considérer la valeur courante de l'or sur le marché libre (free Market value) au moment où la somme est due¹⁸⁸. C'est la solution appliquée dans plusieurs pays.

Ainsi, en France, la conversion de 100 livres sterling de la Convention de 1924 se fait, généralement, suivant le prix de l'or sur le marché libre¹⁸⁹. En fait, la Cour de Rouen¹⁹⁰ a retenu que les 100 Livres sterling or sont évalués suivant le prix de l'or sur le marché libre. En revanche, la Cour d'appel de Paris n'a pas retenu cette solution et a noté que les 100 Livres sterling sont équivalents à 4,576.50 francs français en vertu de la "définition officielle de l'unité monétaire"¹⁹¹.

Par ailleurs, en Grande-Bretagne, le juge Hobhouse, dans l'affaire "*the Rosa 'S'*", a appliqué la valeur courante des 100 livres-or sur le marché. Il n'a pas expliqué comment le calcul a été fait. Mais, apparemment, il a appliqué la valeur du marché, qui est de 732,238 milligrammes de l'or fin qui représente le contenant de 100 livres sterling or. Ainsi, il a conclu que le montant de la limitation est de 6,630.50 (U.K.) à la date de la livraison de la marchandise. Cette somme a été convertie à 6,491.25 monnaie kenyane.

Par la suite, plusieurs tribunaux ont suivi cet arrêt notamment le jugement rendu par la Cour d'appel de New South Wales où il s'agissait de transporter des cartons contenant des équipements électriques de l'Italie à l'Australie. Au cours du voyage le contenu de deux cartons a été endommagé. La Cour australienne a maintenu que les 100 livres

¹⁸⁸ William TETLEY, «Package & Kilo limitations and the Hague, Hague/Visby and Hambourg Rules & gold », (1995) 26 J. M. L. C. 133.

¹⁸⁹ Cour d'appel de Rouen, (1967) 19 D.M.F. 675.

¹⁹⁰ Le 10 février 1967, D.M.F. 1967, 675. La cour a retenu que la conversion des 100 Livres Sterling or de la Convention de Bruxelles en franc français doit être faite sur la base de la valeur de l'or du marché libre à la date du jugement.

¹⁹¹ Cour d'appel de Paris, (1974) D.M.F. 524, 528. En outre, la Cour d'appel d'Aix a adopté la même solution en décembre 1984, (1985) 37 D.M.F. 737.

sterling ont la valeur de \$832, 222.33 en monnaie australienne. Bien que la Cour n'ait pas spécifié le mode de conversion, il semble que cette somme reflète la valeur de l'or sur le marché libre, affirme Tetley¹⁹².

Quant aux États-Unis, le District Court de New Jersey dans le cas d'*Associated Metals*¹⁹³ a retenu la même solution quand elle a décidé, le 14 avril 1991, que les 100 Livres sterling ont la valeur de l'or sur le marché libre qui est égale à \$8,486.89.

Cependant, le prix de l'or sur le marché libre ne présente pas la solution appropriée pour la conversion de 100 livres Sterling en monnaie nationale, vu la grande fluctuation du prix de l'or ainsi que celle des taux de change. C'est la raison pour laquelle d'autres méthodes ont été appliquées comme celle, qui consiste à l'évaluation en fonction du prix officiel de l'or¹⁹⁴ ou celle, plus récente basée sur le Droit de tirage spécial qui est l'unité de compte des États-membres du Fond Monétaire International. Celle-ci permet de convertir le plafond prévu dans la Convention de 1924. En fait, les 100 livres sterling sont, approximativement, équivalents à 824 DTS¹⁹⁵.

Face aux changements remarquables de la valeur réelle de l'or sur le marché libre, à la dépréciation monétaire, et au fait que le montant retenu dans la Convention de Bruxelles ne correspondait pas à une indemnisation raisonnable aux propriétaires de la marchandise perdues ou endommagées, certains pays¹⁹⁶ ont conçu une limitation légale selon leur propre monnaie en vertu de l'article 9 de la Convention de Bruxelles¹⁹⁷.

¹⁹² W. TETLEY, *loc. cit.*, note 188, 134.

¹⁹³ *Associated Metals & Minerals Corp v. M/V Lumbr*, 1993 A.M.C. 700.

¹⁹⁴ Elle est appliquée dans l'affaire *Fiat c. American Export Lines*, la Cour a retenu que les 100 livres sterling sont équivalent à \$824. W. TETLEY, *loc. cit.*, note 188, 135.

¹⁹⁵ Le DTS est devenu l'unité de compte officielle dans les États membres du F.M.I. en 1978. La Cour d'appel d'Aix a converti 100 livres sterling en DTS, (1988) 40 *D.M.F.* 390, la Cour de Paris a appliqué la même solution. (1991) 43 *D.M.F.* 590.

¹⁹⁶ Ces pays incluant la Belgique, le Portugal, l'Espagne, l'Irlande, la Suisse, la Syrie, la Turquie et la Nouvelle Zélande. W. TETLEY, *op. cit.* note 178, p. 445.

¹⁹⁷ L'article 9 stipule que " [Les] États contractants où la livre sterling n'est pas employée comme

En France, la loi de 1936 qui représente une version de la Convention de Bruxelles de 1924 a limité la responsabilité du transporteur à 8.000 francs français, l'équivalent de 100 Livres Sterling-or par colis ou unité. Cette loi a, en outre, prévu dans son article 5 que la somme fixée pourra être révisée par un décret dans le but de "... tenir compte des fluctuations monétaires internationales". Par ailleurs, le décret de 1948 a modifié le montant de la limitation de 8.000 à 50.000 francs français à la suite de la dépréciation de la monnaie en France. Dans le même but, le décret du 25 septembre 1953 a reporté cette somme à 1000.000 francs français.

La Grande Bretagne, de son côté, a, en vertu du " Gold Clause Agreement" en 1950, limité la responsabilité du transporteur à 200 livre sterling. Cette somme a été ensuite augmentée à 400 livres sterling par l'amendement de 1977. Le 13 mai 1981, la Grande Bretagne a abandonné le " Gold Clause Agreement" et a décidé que la limitation de 100 livres sterling valait 300 livres sterling.

Aux États-Unis, la loi américaine ``Cogsa`` de 1936 a fixé un plafond de 500 dollars par colis ou unité qui est applicable jusqu'à présent. Au Canada, la loi canadienne ``Cogwa`` de 1936 prévoyait, également, un plafond de \$500 canadiens qui a été, plus tard, remplacé lors de l'adoption du Protocole de 1968 en 1993.

Ainsi, on constate que la limitation de responsabilité du transporteur sous la Convention de 1924 est différente d'un pays à l'autre. L'uniformité universelle, qui est l'objectif principal de la Convention, n'a pas été réalisée. Cet échec est l'une des causes de l'adoption du Protocole de Visby en 1968¹⁹⁸.

Une autre question s'est posée lors du paiement du montant de la limitation, sous la Convention de Bruxelles de 1924, celle qui concerne le calcul du change. En règle générale, le change se fait selon le cour du jour du paiement. La Convention de Bruxelles de 1924 permet par le libellé de son article 9 (3) que " Les lois nationales peuvent réserver

unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente Convention".

¹⁹⁸ voir le tableau à l'annexe I

au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cour du change au jour de l'arrivé du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit". Autrement dit, en cas du silence du contrat du transport, "les parties se seront référées à la parité au jour de l'arriver du navire"¹⁹⁹ Mais, selon un usage maritime le paiement se fait, en France, le jour où la livraison a été faite ou aurait dû être faite, affirme Ripert²⁰⁰.

Bien que le plafond de la limitation fixé par la Convention de Bruxelles ait été rapidement dépassé par la réalité économique, certains pays, tels que l'Argentine, l'Inde, le Pérou et certaines colonies britanniques, appliquent encore la limitation originale de 100 Livres sterling or prévue par l'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles de 1924²⁰¹.

Section 2 : Évaluation calculée suivant l'amendement de la Haye-Visby de 1968

Une des principales modifications apportées par le Protocole de La Haye-Visby de 1968 est l'article 4 (5)a qui prévoit que la responsabilité du transporteur est limitée à " 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable". L'unité de compte servant comme base du calcul du montant de la limitation de la responsabilité du transporteur n'est plus la livre sterling de la Convention de Bruxelles de 1924 mais le franc Poincaré qui la remplace²⁰².

¹⁹⁹ R. RODIÈRE, *op. cit.*, note 21, p. 419.

²⁰⁰ G. RIPERT, *op. cit.*, note 85, n° 1815, p. 707.

²⁰¹ W. TETLEY, *op. cit.*, note 178, p. 448.

²⁰² *Id.* Le franc Poincaré est défini pour la première fois par la loi française du 25 juin 1928 par le Premier ministre Raymond Poincaré.

Paragraphe 1 : La signification du franc Poincaré

Le franc Poincaré est, comme la livre sterling, évalué par rapport à l'or²⁰³. En effet, le franc Poincaré est «le successeur du franc Germinal que la première guerre mondiale et les effets de reconstruction avaient réduit au cinquième de sa valeur passée»²⁰⁴. Le franc Poincaré a été, souvent, l'unité de compte employée dans la majorité des conventions internationales du transport lorsqu'elles fixaient le montant de la limitation de responsabilité. D'ailleurs, les conventions qui traitent le transport maritime²⁰⁵, le transport aérien notamment la Convention de Varsovie²⁰⁶, le Protocole de Guatemala en 1971, ainsi que d'autres conventions européennes²⁰⁷ ont tous utilisé le franc Poincaré comme unité de compte.

Ainsi, le plafond de la limitation de responsabilité du transporteur, tel qu'amendé par le Protocole de La Haye-Visby, est égal à 10.000 francs Poincaré par colis ou unité ou de 30 francs Poincaré par kilogramme de poids brut de marchandises. L'article 4 (5)d du Protocole de La Haye-Visby définit le franc Poincaré à 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin²⁰⁸.

²⁰³ W. TETLEY, *loc. cit.*, note 188, p. 140.

²⁰⁴ P. Y. NICOLAS, *loc. cit.*, note 186, p. 579. Le remplacement du franc Germinal est prévu par la majorité des Conventions internationales. Le poids d'or du franc Germinal est presque 5 fois plus élevé que celui du franc Poincaré (290,32257 mg d'or fin contre 58,95).

²⁰⁵ À titre d'exemple : les Conventions de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires de mer, la Convention sur les transports de passagers par mer du 29 avril 1961 et celle du 27 mai 1967 sur les transports de bagages de passagers par mer.

²⁰⁶ Les WARD, "The SDR in transport liability Conventions : Somme clarification". (1981) 13 *J. M. law and commerce*, 1 à 20.

²⁰⁷ Les Conventions de l'Europe relatives au transport terrestres par route et par rail qui employaient le franc Germinal (10/31 grammes d'or à 900/1000 de fin), ont substitué le franc Poincaré au franc Germinal.

²⁰⁸ L'article 22 (5) de la Convention internationale de Varsovie relative au transport aérien de 1929 amendée en 1955 prévoit que " Les sommes indiquées en francs dans le présent article sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neufs cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or de ces monnaies à la date de jugement".

On note, d'ailleurs, que la question de la valeur du franc Poincaré est d'une grande importance. Elle a été, en effet, le sujet de plusieurs débats doctrinaux et jurisprudentiels. Par ailleurs, ce problème nécessite une brève étude historique de la valeur-or afin de clarifier la notion du franc Poincaré.

En 1933 les États-Unis ont officiellement adopté la valeur-or. Depuis cette date, le prix de l'or a été fixé à travers le monde à \$35 U.S. l'once²⁰⁹. Par conséquent, la valeur de 15 francs Poincaré vaut \$1.00 dollar américain. Selon Mendelsohn²¹⁰, tant que les États-Unis fixaient le prix officiel de l'or au montant exprimé en dollars et tant qu'ils continuaient à honorer leurs obligations de convertir et de vendre l'or à la valeur officielle de \$35 U.S. l'once, la limitation dans les conventions internationales privées ne posait pas de problèmes.

Cependant, à la fin de l'année 1971, deux événements ont marqué des changements qui sont la source de plusieurs difficultés. Le premier est survenu le 15 août 1971 quand les États-Unis sont revenus sur leur obligation d'acheter et de vendre librement l'or à \$35 U.S. l'once et ont annoncé que, dès lors, la convertibilité du dollar américain en or était suspendue. Il s'agit là de l'événement le plus important, affirme Mendelsohn²¹¹. Le deuxième événement, s'est produit quand les Américains ont annoncé en décembre 1971 que le dollar a été dévalué de 8% et le prix de l'or était devenu \$38 l'once. Cela signifie que la valeur du franc Poincaré a été, aussi, immédiatement augmentée de 8%²¹².

Ces deux événements ont influencé la stabilité de l'or sur le marché monétaire mondial libre. En fait à partir du moment où les États-Unis ont suspendu la convertibilité

²⁰⁹ Les États-Unis ont fixé la valeur du dollar à ``20.67 per troy ounce of gold`` dans le ``Gold Standard Act of 1900``.

²¹⁰ Allan T. MENDELSON, "The value of the Poincaré Gold Franc in limitation of liability Conventions" (1973) 5 *J of M Law & Commerce* 125. La traduction est la notre.

²¹¹ *Id.*, 126. La traduction est la notre.

²¹² *Id.*, Cet article a traité spécialement la limitation de responsabilité prévue dans les conventions internationales de 1969 et celle de 1971. Mais il nous a servi comme référence pour étudier la valeur du franc Poincaré.

du dollar en or, le prix de l'once est passé de \$35 U.S. à \$42 en février 1973, à \$90 à la fin de 1973 et a atteint \$220 U.S. en quelques années. En conséquence, il était clair que ces dévaluations de l'or touchent de près les différents secteurs du commerce international et même national, notamment la limitation de responsabilité prévue dans les conventions internationales qui marque une hausse d'au moins 10%.

Selon Mendelsohn²¹³, la question est, donc, de savoir si le franc Poincaré va être évalué selon le prix de l'or relativement officiel (\$42 l'once) ou s'il était évalué selon le prix le plus significatif établi par le libre cours sur le marché monétaire international.

Paragraphe 2 : La conversion du franc Poincaré en monnaie de paiement

Le problème de la conversion du franc Poincaré a, aussi, été soulevé sous la Convention de Varsovie de 1929, relative au transport aérien. Selon Tetley²¹⁴, trois méthodes sont les plus utilisées pour convertir le franc Poincaré en monnaie nationale en cours.

Il s'agit en premier lieu de considérer le prix de l'or sur le marché libre. C'est une méthode qui a été déjà appliquée au sein de la Convention de Bruxelles de 1924 et qui a été utilisée par certains tribunaux pour résoudre la question du calcul de la limitation de la responsabilité du transporteur. La Cour suprême de New South Wales dans l'affaire *S.S. Pharmaceutical*²¹⁵ a considéré que la base appropriée pour calculer la limitation du franc Poincaré en dollar australien est la valeur de l'or sur le marché libre. Cette base a été, ensuite, appliquée par d'autres tribunaux.

²¹³ *Id.*, l'auteur pense qu'il faut se référer à la Convention de Varsovie de 1929 amendée en 1955 ainsi qu'au Protocole du Guatemala dans lesquels le même franc Poincaré a été utilisé.

²¹⁴ W. TETLEY, *loc. cit.*, note 188, 140.

²¹⁵ *SS Pharmaceutical Co. Ltd v. quantas Airways Ltd*, [1989] 1 Lloyd's Rep. 319.

En Italie, un jugement semblable a été rendu en 1976 par la Cour de Milan qui a retenu la même solution dans l'arrêt *Balkan Bulgarian Airlines*. Par ailleurs, en 1989 la Cour constitutionnelle a validé la loi italienne no 84 datée du 26 mars 1983 qui accepte d'abandonner le prix officiel de l'or en 1978²¹⁶. Par conséquent, la limitation de la responsabilité du transporteur aérien prévue par la Convention de Varsovie qui sera convertie en monnaie nationale par la référence à la valeur de l'or sur le marché à savoir 250 franc Poincaré-or par kilogramme selon la Convention de Varsovie, est de \$6,046.06 U.S.

En France, il semble que cette méthode faisant référence au marché libre de l'or a été utilisée pour la première fois par le tribunal de commerce de Paris dans un jugement daté du 6 octobre 1978²¹⁷. Cependant, cette méthode n'a pas trouvé de succès auprès des tribunaux français. Cela est dû, selon Nicolas, au fait que "le cours de l'or sur le marché n'a aucun caractère officiel d'ordre monétaire international, ne correspond pas à un prix officiel défini par le gouvernement français et n'est que le résultat de transactions d'ordre privé sur un marché non concurrentiel liées à la spéculation sur le métal précieux"²¹⁸.

Néanmoins, quelques tribunaux français ont continué à considérer la définition officielle du franc Poincaré par rapport à l'or qui résulte de la déclaration gouvernementale française du 10 août 1969, selon laquelle un franc français est égal à 0,160g d'or fin ; le franc Poincaré ayant été de son côté défini comme pesant 58,95 mg d'or fin, le rapport entre le franc Poincaré et le franc français étant le suivant : $1 \text{ FP} = \text{FF } 0,3684$ ²¹⁹.

²¹⁶ W. TETLEY, *loc. cit.*, note 188, 140.

²¹⁷ P. Y. NICOLAS, «Les Règles de La Haye peuvent-elles encore s'appliquer aux transports internationaux de marchandises par mer stipulés aux départ ou à destination des ports français? », (1982) *D.M.F.* 579.

²¹⁸ *Id.*, 586.

²¹⁹ La Cour d'appel de Rennes dans l'affaire Navire " *Khalenberg* " a appliqué le prix de l'or tel qu'il est pratiqué sur le marché libre pour évaluer la valeur du franc Poincaré. (1983) 35 *D.M.F.* 429. En outre la Cour d'appel d'Aix a adopté la même solution (1982) 31 *D.M.F.* 275. En général, les tribunaux français ont trouvé beaucoup de difficultés vu l'absence d'une définition récente qui précise la façon de calculer la valeur du franc Poincaré en franc français.

La deuxième méthode est apparue par crainte de l'instabilité du prix de l'or sur le marché libre avant qu'il ne soit aboli en 1978, c'est-à-dire 42,22 l'once, faisant référence à la valeur officielle du dollar américain. Cette méthode a été instaurée par la Cour suprême des États-Unis. En fait, la Cour a appliqué cette solution en 1984 dans l'affaire *Trans World Airlines*²²⁰. Elle a converti 250 francs Poincaré or à \$9.07 U.S. par livre ce qui donne approximativement \$20 U.S. par kilogramme²²¹. Mais, cette méthode est devenue inutile depuis que les États-Unis ont arrêté de convertir le dollar en or.

On arrive finalement à la troisième méthode, qui consiste à utiliser les Droits de Tirages Spéciaux (DTS), comme le prévoient les Règles de La Haye-Visby à l'article 4 (5)d : "L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage Spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International". En effet, la substitution du DTS au franc Poincaré dans les conventions maritimes était déjà prévue mais, ils n'étaient pas encore en vigueur jusqu'à l'entrée en force de l'Accord de Jamaïque en 1978 qui a résolu le problème. En fait cette méthode a établi le taux de change suivant : 15 Franc Poincaré est égal à 1 DTS.

Par ailleurs, le Canada a décrété un Règlement qui précise que le franc doit être converti en DTS selon le taux de change de 15.075 francs Poincaré pour 1 DTS, ensuite le DTS doit être converti en dollar canadien selon le taux de change établi par le Fond Monétaire International²²². De même, d'autres pays ont promulgué des règlements similaires tels que l'Italie, la Grande-Bretagne et le Suède²²³.

²²⁰ *Trans World Airlines v. Franklin Mint Corp*, [1984] 2 Lloyd's Rep. 432. Cette affaire concerne, en réalité, le transport aérien et par conséquent l'application de la Convention de Varsovie. Mais, on la cite parce qu'elle a traité le même sujet de la valeur du franc de la Convention de Varsovie qui est aussi celui du Protocole de 1968. En fait, cette décision a été critiquée et elle n'a pas été suivie notamment en Australie. Voir les observations de BONASSIES, *loc. cit.*, note 138, 427.

²²¹ Cette valeur a été exigée par la réglementation adoptée par The Civil Aeronautics Board sur la base du dernier prix officiel d'or (842, 22 an ounce). Ce prix a été aboli en 1978.

²²² Canada Shipping Act Gold Franc Conversion Regulations. SOR 78-73, 24 janvier 1978, Canada Gazette, Pt. II vol. 112, n°. 3, à 465. la méthode de D.T.S donne une limitation de 663,3501 D.T.S (10.000 francs Poincaré or) par colis et de 1.99005 D.T.S.(30 francs Poincaré or) par kilogramme.

²²³ W. TETLEY, *loc. cit.*, note 188, 142.

En France, le ministre des Relations extérieures a adopté la même solution quand il a déclaré dans sa lettre du 20 juin 1985 qu'il fallait convertir le franc Poincaré en DTS (droits des Tirages Spéciaux) sur la base de 15,075 francs Poincaré pour 1 DTS. Il ajoute que " pour convertir en monnaie nationale la somme exprimée en droit de tirage spécial, il convient de se référer aujourd'hui à la cotation de DTS qui, en ce qui concerne la France, peut être obtenue de la Banque de France"²²⁴. Il rajoute qu' "à la date du 12 juin 1985, un DTS valait 9,33195 francs français, et que, par voie de conséquence, à cette date, le plafond de 10.000 francs-or de l'article 4 (5) équivalait à 6190,3499 F et le plafond de 30 F équivalait à 18, 5710 F"²²⁵.

Toutefois, la jurisprudence française n'était pas unanime concernant l'application du DTS, notamment lorsqu'il s'agissait de litiges internes. En effet, la Cour de Paris prévoit qu'il est impossible d'utiliser la monnaie officielle du franc par rapport à l'or, telle que définie en 1969, après le 1 avril 1978. Cependant la Cour d'Aix, estime que le second amendement du statut du FMI ne touche que les échanges internationaux. Elle ajoute que tout ce qui concerne les Règlements internes doit être soumis à la déclaration du 10 août 1969. Elle établit, donc, qu'un DTS est équivalent à 15 francs Poincaré²²⁶.

Ainsi, les controverses entre les tribunaux français amènent certains à suivre la déclaration du ministre, suivant laquelle la Cour d'appel de Paris a calculé la limitation de responsabilité du transporteur en DTS²²⁷. D'autres ont continué à appliquer la valeur de l'or sur le marché libre, comme la Cour d'Aix en 1980²²⁸. D'autres, enfin, ont adopté la solution

²²⁴ La lettre du 20 juin 1985 du ministre des Relations extérieures, (1985) 37 D.M.F. 767. En fait, la limitation fixée par les Règles de La Haye-Visby valait : pour 10.000 francs 663,3501 DTS ; pour 30 francs 1,99005 DTS.

²²⁵ Id.

²²⁶ P. Y. NICOLAS, loc. cit., note 217, 588. La conversion du franc Poincaré a été faite à partir de la définition du DTS par rapport à l'or. Son poids de métal précieux représentait quinze fois celui de franc Poincaré. En fait lors de la création du DTS en 1969, 1 DTS correspond à 15 francs Poincaré.

²²⁷ *Sté Rhin et Moselle c. Sté Navale Chargeurs Delmas- Vieljeux* (1987) 39 D.M.F. 657. la Cour de cassation a rejeté le pourvoi formé contre cette décision, (1988) 40 D.M.F. 256.

²²⁸ (1981) 31 D.M.F. 275.

qui respecte la définition officielle du 10 août 1969 du franc français par rapport à l'or comme la Cour de Rennes, notamment en ce qui concerne les Règlements internes²²⁹.

La Grande-Bretagne a fixé le plafond de responsabilité selon le Protocole de 1968 à 359,24 livres sterling par colis et 1,08 livres sterling par kilogramme. Les États Unis ont gardé la même limitation prévue par leurs lois en 1936 puisqu'ils n'ont pas adopté les Règles de Visby²³⁰.

D'un autre côté, certains pays n'ont toujours pas converti le franc Poincaré en DTS et appliquent la limitation exprimée en franc Poincaré tel que prévu par les Règles de La Haye-Visby, comme l'Afrique du Sud, l'Equateur, le Sri Lanka, la Syrie et le Tonga²³¹.

L'application du Droit de tirage spécial n'étant pas universelle, puisqu'il n'est pas utilisé dans des pays non-membres du Fonds monétaire international, comme c'était le cas avant 1991 des pays socialistes qui appartiennent en majorité à l'Europe de l'Est, l'article 4 (5) d a prévu une solution en autorisant les États non-membres du Fonds Monétaire International à calculer la limitation "de la façon déterminée par chacun d'entre eux à savoir 10.000 francs Poincaré par colis ou unité et 30 francs Poincaré par kilogramme. Cette unité de compte correspond à 65.5 milligrammes d'or à 900/1000 de fin. Mais, en réalité, le nombre des pays non-membres du FMI a diminué après l'effondrement du communisme en 1991, quand la majorité de ces pays ont rejoint le F.M.I. pour évaluer leur monnaie nationale²³².

²²⁹ Cour d'appel d'Aix-en-Provence, (1981) 31 D.M.F. 275. En effet, le directeur juridique du FMI a affirmé que les modalités de deuxième amendement " do not prevent a member from adopting a value for its currency, even in terms of gold, for some domestic purpose under its domestic law"

²³⁰ Voir le tableau à l'annexe I

²³¹ Voir le tableau à l'annexe I

²³² W. TETLEY, loc. cit., note 188, 144.

L'article 4 (5) d ajoute que la conversion du DTS dans la monnaie nationale doit se faire " suivant la valeur de cette monnaie à une date qui sera déterminée par la loi de la juridiction saisie de l'affaire la valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un État qui est membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliqué par le Fond Monétaire International, à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un État non-membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet État ". Le paragraphe b de cet article a éclairci un autre point quand il précise que «la somme totale due sera calculée

On peut conclure que l'utilisation du prix de l'or comme unité de compte dans la majorité des conventions internationales pour calculer la limitation de la responsabilité est due aux avantages qu'il présente dans l'économie internationale. En fait, l'or a la capacité d'avoir une valeur au marché international et celle-ci est capable d'être universelle. Par ailleurs, certains analystes trouvent que l'or n'est pas très fluctuant et il est en mesure d'avoir une certaine stabilité. En revanche selon d'autres, l'or n'est qu'une unité de fiction qui est loin de la réalité économique.

Ainsi, les mêmes difficultés concernant la conversion de l'unité de compte en monnaie de paiement ainsi que les problèmes de change soulevés avec la Convention de Bruxelles de 1924 sont réapparus sous l'amendement de La Haye-Visby. Après 1968, la liberté du marché de l'or a "laissé aux particuliers la fixation du prix de ce métal selon le jeu de l'offre et de la demande à l'intérieur de chaque État lié au pool de l'or"²³³. Pour cette raison et parce que pendant la dernière décennie l'or a cessé de jouer un rôle satisfaisant, les Règles de Hambourg ont choisi d'éviter son utilisation comme unité de compte.

Section 3 : Évaluation calculée suivant les Règles de Hambourg de 1978

La question de la détermination du montant de la limitation de responsabilité du transporteur ainsi que celle de la nature de l'unité de compte à retenir, ont été considérées parmi les principales questions soulevées à la Conférence de Hambourg de mars 1978. Par ailleurs la Convention des Nations Unies a adopté une nouvelle unité de compte, afin de «suppléer soudainement aux faiblesses et aux défauts que devait révéler l'or en tant que

par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en Bourse, ou à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité ».

²³³ La Cour d'appel de Paris, (1980) 32 D.M.F. 285.

l'unité de compte, dans les années 1970 à 1976 »²³⁴, dite Droit de tirage spécial. C'est un changement réel par rapport aux méthodes d'évaluation précédentes.

Paragraphe 1 : La Signification du Droit de Tirage Spécial

Le Droit du tirage spécial a été créé en 1969 par le Fonds Monétaire International. Lors de sa création il était défini en termes d'or²³⁵. Mais à partir de 1974 le Fonds a décidé d'éliminer l'or comme dénominateur commun des parités des monnaies et de ne plus faire référence à lui pour fixer la valeur des DTS²³⁶. En effet, le système monétaire international est devenu relié aux monnaies de 16 États-membres²³⁷ du Fonds Monétaire International définis «selon des critères relatifs au volume total des exportations de biens et de services réalisés pendant une période déterminée par ces 16 pays »²³⁸.

Cette unité de compte a été établie définitivement par l'Accord de Jamaïque en 1975, qui est entré en vigueur par le deuxième amendement au statut du Fonds Monétaire International, le 1 avril 1978, et qui depuis lors lie tous les États membres du FMI. Par l'entrée en vigueur du DTS, il interdit définitivement de se référer à l'or. En fait, le but de cet accord est de couper toute relation entre le DTS et l'or quant au change entre les membres à l'exception de l'usage interne qui «échappe aux normes du FMI. C'est bien là, d'ailleurs l'opinion même d'un directeur du Fonds, observant que les dispositions des textes nouveaux (n'interdisent pas à un État-membre d'adopter une valeur donnée pour sa

²³⁴ G. AUCHTER, *loc. cit.*, note 40, 241.

²³⁵ l'article XXI (2) du premier amendement de 1969 stipule que : "The unit of value of special drawing rights be equivalent to 0,888.671 gram of fine gold", ce qui correspondait à la parité de dollars des États-Unis du poids et du titre en vigueur au 1^{er} juillet 1944.

²³⁶ Association Française du Droit Maritime, (1978) 30 *D.M.F.* 750.

²³⁷ *Id.*, au début, la valeur du (DTS) est reliée à un panier de 16 monnaies, sont nouvellement inclus le riyal d'Arabie Saoudite et le rial iranien. Ces différentes monnaies représentent un coefficient de pondération comme suit : Le dollar des États Unis représente 1/3 du panier ; un second tiers (36,5%) comprend 4 monnaies Deutsche Mark, livre Sterling, Franc français et Yen japonais et les 11 monnaies restantes représentent 30,5% du panier. Mais, à partir du 1 janvier 1981 le panier de monnaies est réduit à cinq monnaies des États membres. Ces cinq monnaies sont les suivants : le dollar américain, le Deutsche mark, le franc français le Yen du Japon et pour terminer le livre sterling. L. WARD, *Loc.cit.*, note 199, 3. (La traduction est la notre).

²³⁸ G. AUCHTER, *loc. cit.*, note 40, 242.

monnaie, même en référence à l'or, si c'est pour quelque objet interne, en application de sa loi interne) »²³⁹.

Selon Ward²⁴⁰, le Droit de tirage spécial a été adopté parce qu'il possède trois caractéristiques essentielles qui font de lui une unité de compte favorable pour les conventions internationales. Tout d'abord, il est l'unité de compte officielle du Fonds Monétaire International, ce qui lui permet d'être accepté au niveau international. Deuxièmement, le taux de change en termes de DTS est déterminé et publié quotidiennement par le FMI, ce qui facilite la conversion de l'unité de compte en n'importe quelle monnaie des États membres. Troisièmement, le DTS assure l'uniformité dans l'évaluation de la monnaie parce que la valeur du nombre de DTS déterminée en termes de n'importe quelle monnaie convertible est identique à tout moment.

Toutefois, l'utilisation du DTS comme unité de compte a été critiquée vu que la "méthode de panier de monnaies" n'est pas aussi stable qu'on le croit, car il est difficile que le DTS persiste aux taux d'échange fluctuants. Il est, en fait, soumis aux fluctuations et à la dépréciation des monnaies composantes. Les taux de change quotidiens des monnaies composant le DTS influencent la valeur du DTS, affirme Ward²⁴¹. En plus, l'inflation de n'importe quelle monnaie aura un effet direct sur la valeur du DTS. Considérant ces facteurs et d'autres, le DTS, selon Ward, ne peut pas maintenir une valeur réelle et stable.

Ces critiques n'ont pas empêché le DTS de devenir l'unité appliquée par la plupart des lois internationales. En effet, les premières conventions ayant substitué le Droit de Tirage Spécial au franc Poincaré (en matière de limitation de la responsabilité aérienne) sont l'Accord de Montréal en septembre 1975, modifiant la Convention de Varsovie de 1929, ainsi que la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la

²³⁹ Id.

²⁴⁰ L. WARD, Loc.cit. note 206, 3.

²⁴¹ Id. La traduction est la nôtre.

responsabilité en matière de créances maritimes. De plus, on note qu'un grand nombre des États-membres du FMI ont décrété des lois établissant cette nouvelle unité de compte²⁴².

Cependant, le recours à cette unité de compte «ne donnait pas totalement satisfaction, dans la mesure où les pays non-membres du Fonds Monétaire International ne pourraient pas déterminer directement la valeur de leur monnaie par rapport au DTS »²⁴³. Pour éviter ce problème, les rédacteurs de ces lois ont été obligés de consacrer une disposition particulière aux pays non-membres du F.M.I. leur permettant de continuer de calculer la limitation en termes d'or. Selon Ward, cette solution crée une double unité de compte et peut encourager la pratique du forum shopping²⁴⁴.

Paragraphe 2 : le Droit de Tirage Spécial et les Règles de Hambourg

En vertu des Règles de Hambourg, la responsabilité du transporteur est limitée par l'article 6 (1)a "à une somme équivalent à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2.5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable". Après la détermination du montant de la limitation, il serait intéressant de savoir quelle unité de compte il conviendrait de retenir.

L'unité de compte fondée par la Convention de Hambourg et appliquée pour le calcul du plafond de réparation de dommages ou de pertes de marchandises, est soumise

²⁴² La Grande-Bretagne dans le " Merchant Shipping Order du 1 février 1978 décide que "The Sterling equivalent have been calculated by reference to the special drawing right of a gold franc converted into sterling at current market rates"

²⁴³ G. AUCHTER, *loc. cit.*, note 40, 246.

²⁴⁴ L. WARD, *loc. cit.*, note 207, 8.

aux Droits de tirages spéciaux. Par ailleurs, l'article 26 (1) prévoit que «l'unité de compte visée à l'article 6 de la présente Convention est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds Monétaire International...». En fait, l'adoption de cette unité de compte par les Règles de Hambourg a été effectuée après plusieurs négociations.

Selon Gold, «l'accord sur les droits de tirages spéciaux du Fonds Monétaire International est riche de promesses pour l'avenir». Il considère qu'«une grande communauté d'États a décidé d'étendre son contrôle sur le flux et le reflux des activités économiques dans la mesure où ce contrôle peut s'exercer en déterminant le volume de liquidité inconditionnelle à la disposition des autorités monétaires »²⁴⁵.

Il faut souligner que les dispositions prévues dans l'article 26 (1) ne s'appliqueront pas automatiquement à l'ensemble des pays signataires de la Convention. Ce texte est applicable seulement aux 134 États-membres du F.M.I. en 1978. En fait, lorsque ces pays ont ratifié la Convention et lorsque ce texte était entré en vigueur, ils ont tenu de savoir quelle est la valeur de leur monnaie nationale, celle-ci étant calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le F.M.I.(art 26-1)²⁴⁶.

Il faut, aussi, noter que certains pays, qui n'étaient pas membres du F.M.I., ont manifesté des réserves à l'égard du choix de l'unité de compte. Par exemple, les représentants de quelques pays socialistes (U.R.S.S., R.D.A. et Bulgarie) ont signalé que la limite pécuniaire de la responsabilité du transporteur maritime dans leur État est exprimée en unités de compte basées sur une valeur-or. Mais ils ont, aussi, suggéré que les dispositions de la Convention de Londres de 1976 relatives à l'unité de compte puissent servir comme modèle pour la rédaction d'une disposition semblable dans cette Convention. Ces États appliqueront l'article 26 (2) qui énonce que «Les États qui ne sont pas membres

²⁴⁵ Joseph, GOLD, «The fund Agreement in the Courts », (1979) E.T.L. 568.

²⁴⁶ L'article 26 (1) dispose que : « Les montants mentionnés à l'article 6 sont convertis dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui est membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État ». Ce paragraphe reprend, en fait, les mêmes propos de l'article 4 (5)b du Protocole de 1968.

du Fond monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peuvent, au moment de la signature ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées à 12500 unités monétaires par colis ou unité de chargement ou 37,5 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises ». L'unité monétaire visée dans cet article correspond à 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin en vertu du paragraphe 3 de l'article 26 de la Convention de 1978. Les Règles de Hambourg n'ont pas donné des indications quant à l'évaluation de la valeur de l'or. Selon Silard, représentant du F.M.I. à la Conférence de Hambourg, «la seule méthode qui peut être employée, conformément à l'article 26 (4)²⁴⁷, consistera pour cet État à évaluer sa monnaie nationale en or, sur une base équivalente au prix officiel «historique» de 35 DTS pour une once d'or fin, qui fut utilisée en vue de déterminer le nombre d'unités monétaires à retenir quant à la limitation de responsabilité »²⁴⁸.

Ainsi, la limitation retenue dans la Convention de Bruxelles de 1924 telle que modifiée par le Protocole de 1968 s'était révélée peu satisfaisante. En effet, en ce qui concerne le montant de la limitation, «les chiffres prévus par le Protocole de 1968 étaient inférieurs à ceux retenus dans d'autres conventions internationales au transport de marchandises »²⁴⁹. De plus, l'unité de compte basée sur l'or n'est plus une valeur universelle et stable, car celui-ci est soumis aux effets de l'inflation. C'est pour ceci que la Convention de Hambourg ne s'est pas dirigée, uniquement, vers un changement des plafonds prévus dans la Haye-Visby, mais, en plus, vers un abandon définitif d'une unité

²⁴⁷ Le paragraphe 4 de l'article 26 prévoit que : « Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou lorsqu'il se prévaudra de l'option offerte au paragraphe 2 du présent article, et chaque fois qu'un chargement se produit dans leur méthode de calcul ou dans le résultat de la conversion, les États contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de cette conversion conformément au paragraphe 3 du présent article, selon le cas ».

²⁴⁸ Stephen A. SILARD, «The unit of account of the Hamburg Rules », (1978) 10 J.M.L.C 35.

²⁴⁹ G. AUCHTER, loc. cit., note 41, 240

de compte basée sur une valeur-or.

Cependant, d'après Tetley²⁵⁰ et Ward²⁵¹ le DTS est, aussi, une unité soumise à l'inflation. Il n'est pas plus adapté à l'inflation que la livre sterling de la Convention de 1924 et que le franc Poincaré de 1968, affirme Tetley. Il ajoute que " the market value of gold content in 1924 of 100 livres sterling gold also represents a much more realistic and fairer package limitation today than 666.67 SDRs or 835 SDRs"²⁵². D'ailleurs, en 1994 la valeur du DTS a fluctué à la baisse d'environ 50%.

Cet examen des différents éléments relatifs à la détermination du montant de la limitation de la responsabilité du transporteur et l'unité de compte utilisée comme base de calcul, nous amène à traiter des personnes qui pourraient en bénéficier.

²⁵⁰ W. TETLEY, loc. cit., note 188, 148.

²⁵¹ L. WARD, loc. cit., note 207, 19.

²⁵² W. TETLEY, loc. cit., note 188, 147.

Chapitre 3 : L'étendue de la limitation légale

Section 1 : L'origine et le caractère de la clause Himalaya

On désigne, généralement, par contrat de transport maritime, «la phase dynamique, (qui) requiert du transporteur l'exécution d'obligations bien précises, en ce sens, qu'il doit acheminer la marchandise à la destination prévue au connaissement»²⁵³. Ainsi, le contrat de transport se caractérise, essentiellement, par le fait du déplacement de la marchandise. Or, le voyage de celle-ci, d'un port à un autre, ne couvre pas toute l'opération de transport. En effet, le contrat de transport comporte, en réalité, outre le voyage, deux autres phases différentes : une phase antérieure au chargement et une autre postérieure au déchargement. En fait, le chargeur remet la marchandise au transporteur ou à ses agents, qui vont peut être l'entreposer avant de commencer plus tard l'opération du chargement et d'arrimage. C'est là la première phase. La seconde phase consiste au voyage proprement dit de la marchandise, c'est la phase purement maritime. La troisième et la dernière phase concerne, d'une part, le désarrimage et, d'autre part, le déchargement et la remise de la marchandise au consignataire.

Pour accomplir les opérations d'entreposage, de chargement, d'arrimage et de déchargement le transporteur a, souvent, besoin d'engager d'autres personnes. En général, ce sont les compagnies de manutention qui offrent ces services. En fait, les manutentionnaires, les stevedores²⁵⁴ et les acconiers²⁵⁵ agissent à titre de préposés du transporteur pour la bonne exécution du contrat de transport. Ceux-ci sont couverts, en principe, par les clauses limitatives stipulées dans le contrat de manutention²⁵⁶.

²⁵³ M POURCELET, *op. cit.*, note 12, p. 53.

²⁵⁴ J. PINEAU, *op. cit.*, note 72, n° 163, p. 192.

²⁵⁵ *Id.*, n° 164, p. 193.

²⁵⁶ Pour plus de détails concernant la responsabilité des manutentionnaires, voir Aref FAKHRY, Responsabilité de l'entrepreneur de manutention maritime au Canada, mémoire de maîtrise, Faculté de droit, Université de Montréal, avril 1996.

Les dispositions des Règles de La Haye de 1924 et la plupart des législations ne traitent, directement, que la phase purement maritime. Ainsi, par exemple, l'article 1(e) de ces Règles considère que le transport de marchandise «couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire». Il ne tient pas compte ni de la première ni de la troisième phase. Or le contrat de transport débute lors de la prise en charge de la marchandise du chargeur et prend fin avec la livraison de celle-ci au destinataire. Par ailleurs, la responsabilité du transporteur est engagée dès qu'il est en possession de la marchandise jusqu'à ce qu'il la remette au consignataire.

Comme les dispositions de la Convention de Bruxelles ne peuvent être invoquées que lorsqu'il s'agit de la deuxième opération, phase réellement maritime, elle a permis aux parties d'insérer dans le contrat des conditions ou des clauses d'exonérations concernant les phases antérieures au chargement et postérieures au déchargement. L'article 7 prévoit 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 seront transportées par mer »

Par ailleurs, l'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles permet explicitement au transporteur de limiter sa responsabilité en cas de négligence entraînant la perte ou le dommage de la marchandise, à l'exception de la faute de navigabilité ou d'une faute assimilable au dol. En fait, cette Convention n'a fait que confirmer une pratique, qui existe depuis des années entre le chargeur et le transporteur, permettant à ce dernier de se protéger des conséquences de sa négligence, en insérant des clauses d'exceptions et de limitation dans le contrat de transport ou dans le connaissement. Cet usage a été repris par la majorité des conventions internationales relatives au transport ainsi que la plupart des législations nationales. En effet, le transporteur, tel qu'il est défini dans l'article 1 (a) des Règles de La Haye, bénéficie des défenses prévues, y compris la limitation de responsabilité.

Compte tenu de l'exclusivité de ce droit en faveur du transporteur, les tribunaux se sont trouvés devant un dilemme. Le problème qui se pose est celui d'accorder ou non à ces personnes intervenant dans l'exécution du contrat, les protections prévues dans la Convention, sans qu'elles y soient parties si la marchandise est endommagée ou perdue alors qu'elle se trouve entre les mains des auxiliaires indispensables du transporteur lors du chargement, de l'entreposage ou du déchargement. Autrement dit, ceux-ci auront-ils le droit d'invoquer la limitation légale prévue dans la Convention de Bruxelles de 1924 telle que modifiée par le Protocole de 1968 et remplacé par celle de Hambourg de 1978 ainsi que la plupart des législations internes ?

Face au silence de ces Règles, cette question a été développée par la jurisprudence notamment dans les pays de la common law. En effet, la clause permettant aux préposés du transporteur et au débardeur d'étendre le bénéfice de la limitation légale de responsabilité est nommée la clause Himalaya d'après le nom du navire dans l'affaire *Adler c. Dickson*.

Il existe un grand nombre de décisions où les préposés du transporteur ont invoqué le bénéfice de la limitation ainsi que les exceptions prévues dans le connaissement. L'une des plus connues provient de la Grande-Bretagne dans l'affaire *Adler v. Dickson*²⁵⁷. Il s'agissait d'une passagère qui s'est blessée à bord du navire Himalaya. Son billet contenait une clause disculpant le transporteur de toute responsabilité quant aux accidents auxquels les passagers pouvaient être sujets. Adler a intenté une poursuite non contre le transporteur mais contre le capitaine et l'équipage du navire Himalaya. Les défendeurs ont réclamé le bénéfice des clauses d'exonération en faveur du transporteur prévues dans le billet de transport. Mais ce motif n'a pas été accepté par la Cour vu que les parties en question n'ont pas été citées dans ces clauses. La majorité de la Cour a retenu que : «in order for a party to be exculpated from liability for personal injuries, there must be express language to that effect in the carriage agreement». Ainsi, le capitaine Dickson a été reconnu responsable.

C'est ainsi que toute clause prévue dans le contrat de transport ou dans le connaissement et qui a pour objectif d'étendre la limitation de responsabilité aux préposés

²⁵⁷ *Adler v. Dickson*, [1955] 1 Q.B 158.

du transporteur ou à ses employés engagés pour la bonne exécution du contrat, est connue sous le nom de la clause Himalaya²⁵⁸. Dans le même ordre d'idées, Zawitoski définit la clause Himalaya comme « any clause in a bill of lading which seeks to extend to non-carriers any immunity, defense, limitation or other protection afforded to the carrier by law and / or by the bill of lading »²⁵⁹.

Selon Powles²⁶⁰, la principale caractéristique de la clause Himalaya est d'étendre le bénéfice de tous les droits, les exceptions et la limitation prévus dans le connaissement aux stevedores, aux acconiers, et aux contractants indépendants du transporteur.

Ainsi, pour atteindre cet objectif, le connaissement doit énoncer, clairement, que les manutentionnaires sont des parties prenantes au contrat et bénéficient de toutes les protections accordées au transporteur. Cette clause est, souvent, longue et peu compréhensible. En fait, une clause type rédigée se lit comme suit :

« Il est expressément convenu par les présentes qu'aucun préposé ni agent du voiturier (y compris tout entrepreneur indépendant à l'emploi occasionnel du voiturier) ne sera responsable en aucun cas, à quelque titre que ce soit, envers l'expéditeur, ou le consignataire ou le propriétaire des biens ni envers quelque détenteur que ce soit de ce connaissement, relativement aux pertes, dommages ou délais, de quelque nature que ce soit, provenant ou résultant directement ou indirectement de quelque acte, négligence ou défaut de sa part dans l'exercice de ses fonctions ou relativement à celles-ci, et, sans dérogation à la généralité des dispositions qui précèdent dans cette clause, toute et chaque exemption, limitation, condition et permission ci-incluse, et tout droit, exemption de responsabilité, défense et privilège, de toute nature, revenant au voiturier ou auquel celui-ci a droit en vertu des présentes seront acquis, de façon à lui profiter entièrement, à tout préposé ou agent du voiturier agissant de la manière précitée, et pour toutes les fins des

²⁵⁸ Elle était appelée « Inchmaree Clause » en 1887 et « Jason Clause » dans une affaire décidait en 1912.

²⁵⁹ Joanne ZAWITOSKI, «Limitation of liability for stevedores and Terminal operators under the carrier's bill of lading and COGSA» (1985) 16 *J of Mari Law and Com.* 337.

²⁶⁰ D. G. POWLES, BARRISTER, LECTURER in law, U.W.I.S.T., «The Himalaya clause» , [1979] *Lloyd's maritime and Commercial Law Quarterly* 331.

dispositions précitées, le voiturier agit ou sera considéré agir à titre d'agent ou de mandataire pour le compte et au profit de toutes les personnes qui sont ou pourraient être des préposés ou agents (y compris les entrepreneurs indépendants précités), et toutes ces personnes, pour autant, soient ou seront considérées comme étant des parties au contrat que constitue ou constate le présent connaissance »²⁶¹.

D'après Powles, il existe une autre façon pour étendre les effets de la clause Himalaya aux autres divers intervenants que le transporteur. Il s'agit d'élargir la définition du transporteur pour inclure les stevedores, les préposés du transporteur et les contractants indépendants, ce qui a été fait au cours de l'affaire *The Mormacstar*²⁶². Une telle définition du transporteur permet aux cas intéressants participant à la bonne exécution du contrat du transport, de bénéficier de toute protection en faveur du transporteur.

Mais cette clause a soulevé différents problèmes juridiques. Par ailleurs, les tribunaux discutent, jusqu'à présent, le droit des stevedores ainsi que celui de toute personne qui ne représente pas une partie directe au contrat de bénéficier de la limitation.

²⁶¹ C'est une traduction d'une clause Himalaya moderne dans l'affaire *The Eurymedon*, (*New Zealand Shipping Co. Ltd. v. A.M. Satterthwaite & Co. Ltd.*, [1974] 1 Lloyd's Rep. 534 ; [1975] A.C. 165, extraite du livre de J. PINEAU, *op. cit.*, note 72, p. 222. La même clause a été reprise dans l'affaire *the Cleveland* (*Eisen und Metall A.G. v. Ceres Stevedoring Co. Ltd. And Canadian Overseas Shipping Co.*), [1977] 1 Lloyd's Rep 665.

²⁶² *The Mormacstar* [1973] 2 Lloyd's 485.

Section 2 : Les bénéficiaires de la clause Himalaya

Paragraphe 1 : Les préposés directs

La limitation de responsabilité prévue dans la Convention de Bruxelles de 1924 peut être, évidemment, invoquée par le transporteur, tel qu'il est défini à l'article 1(a) qui énonce que le terme transporteur «comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec le chargeur»²⁶³ Ainsi, ces personnes bénéficient de la limitation légale prévue dans la Convention de 1924.

Il existe une autre catégorie de personnes qui sont liées de près au contrat de transport mais qui ne sont pas citées dans la Convention de Bruxelles de 1924 comme bénéficiaires de la limitation légale. Ce sont les préposés du transporteur tels que le capitaine et le personnel de bord. En fait, la principale difficulté qui en découle est de connaître la responsabilité de ces préposés en cas de dommages de la marchandise par leur faute. Cette question a été traitée dans l'affaire *Dickson*, précitée. En effet, les préposés directs du transporteur ne bénéficiaient pas automatiquement d'une limitation légale à moins que le connaissement n'ait indiqué expressément que ceux-ci en jouissaient.

L'adoption du Protocole de Visby de 1968 a supprimé toute hésitation sur le droit de ces personnes de se prévaloir de la limitation légale de responsabilité instaurée par ce Protocole. Il rejoint, ainsi, le Protocole de La Haye de 1955, relatif au transport aérien international et amendement la Convention de Varsovie de 1929 qui a résolu cette difficulté. L'article XXV (a) dispose que «Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agit dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article XXII».

²⁶³ On note que la notion du transporteur présente une source considérable de problèmes dont on ne discute pas ici.

Ainsi, en vertu de l'article 4 bis 2, les préposés sont désormais protégés par les clauses d'exonérations et de limitations. Il stipule que : «Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention».

Donc, actuellement «il est communément admis que les préposés directs du transporteur (capitaine, personnel du bord) engagent la responsabilité de ce dernier dans les limites prévues par la loi»²⁶⁴, affirme Pourcelet.

Cependant, la version anglaise des Règles pose des problèmes d'interprétation vu que les termes de l'article 4 bis paragraphe 2 rédigés en anglais ne sont pas très clairs²⁶⁵. À cet égard, Anthony Diamond²⁶⁶ analysant cet article pense que la plus grande difficulté réside dans le fait de savoir si la protection est seulement au bénéfice du «servant» ou s'il y a une autre catégorie de personnes jouant le rôle intermédiaire entre «servants» et «independent contractors», qui sont appelées «agent» et qui ne sont ni «servant» ni «independent contractors». Il termine son analyse en concluant qu'il est difficile de concevoir chaque catégorie. Mais, s'il n'existe pas une catégorie intermédiaire, le mot «agent» n'est qu'une redondance.

²⁶⁴ M. POURCELET, *op. cit.*, note 12, p. 146.

²⁶⁵ L'article 4 bis paragraphe 2 stipule que : « If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under these Rules ».

²⁶⁶ Anthony DIAMOND, Q.C., «The Hague-Visby Rules», (1978) Lloyd's Maritime and Commercial Quarterly 225-251.

Paragraphe 2 : Les manutentionnaires et les contractants indépendants

La Convention de Bruxelles de 1924 et les législations nationales n'ont pas abordé la question traitant de la position des manutentionnaires, des stevedores ou des acconiers²⁶⁷ ainsi que celle d'autres contractants indépendants qui participent essentiellement aux opérations de chargement, d'arrimage, de déchargement et d'entreposage de la marchandise. En fait, il importe de savoir si les personnes qui ne sont pas énoncées dans le contrat de transport disposent du droit d'invoquer les exonérations et les limitations établies par les conventions internationales et les lois internes.

Selon Powles²⁶⁸, le droit des stevedores de bénéficier des clauses du connaissement ou du contrat de transport semble être régi par la doctrine du droit commun. En conséquence, les stevedores ainsi que toute autre personne ne peuvent se prévaloir de ces dispositions tant qu'ils ne sont pas une partie contractante. Ainsi, en droit civil «le stevedore, partie au sous-contrat conclu avec le transporteur, s'est engagé envers celui-ci, et envers celui-ci seul, à manutentionner telle marchandise, à l'entreposer et à la livrer au détenteur du connaissement la représentant ; l'inexécution de l'une de ces obligations ne peut entraîner que sa responsabilité contractuelle à l'égard de son cocontractant, selon les termes de sous-contrat qui est opposable à l'expéditeur - destinataire », affirme Pineau²⁶⁹.

L'application de la clause Himalaya par les tribunaux a connu une évolution avec le temps pour atteindre la situation actuelle. Au début, la position des stevedores a été influencée par la décision prise par la Chambre des Lords dans l'affaire *Elder Dempster*²⁷⁰. Par la suite, la jurisprudence a largement discuté le problème relié aux stevedores.

²⁶⁷ «Ce qui caractérise le contrat de manutention et le distingue du contrat d'acconage, c'est que le stevedore ne reçoit pas la garde de la marchandise». Pour une distinction plus précise entre le stevedore et l'acconier, R. RODIERE, *op. cit.*, note 21, p. 22.

²⁶⁸ M. POURCELET, *op. cit.*, note 12, p.145.

²⁶⁹ J. PINEAU, *op. cit.*, note 73, p. 222.

²⁷⁰ (1924) 18 L.L.L. Rep. 319, (Chambre des Lords)

Plusieurs tribunaux ont admis que le consignataire peut intenter une action contre le stevedore ou contre toute personne lorsque la marchandise a été endommagée alors qu'elle se trouvait entre leurs mains, notamment ceux des pays de la common law. Cependant, les tribunaux ont été réticents en ce qui concerne l'extension de la limitation de responsabilité aux stevedores à partir de la clause Himalaya. Mais, cette clause a soulevé un débat jurisprudentiel important dans la plupart des tribunaux de différents États.

Les tribunaux américains

Rappelons que les États-Unis appliquent la Convention de Bruxelles de 1924, telle qu'elle est incorporée dans la loi Cogsa de 1936. Or cette loi, comme la Convention de Bruxelles de 1924, ne gouverne que les droits du transporteur et du chargeur. Cependant, la position des manutentionnaires et des contractants indépendants a été amplement discutée, par les tribunaux, en cas d'endommagement de la marchandise alors qu'elle est entre leurs mains. En effet, les tribunaux américains sont passés par trois étapes.

Tout d'abord, les cours ont accepté de donner effet à la clause Himalaya. À la fin des années 40 et au début des années 1950, des décisions émanant des tribunaux américains ont retenu que les stevedores employés par le transporteur, bien qu'ils ne soient pas des parties au contrat, peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité insérée dans le connaissement en vertu «of that employment relationship alone under principles of agency law».

En fait, la Cour d'appel fédérale de New York, en 1952, avait accepté dans l'affaire *Collins v. Panama*²⁷¹ que les stevedores bénéficient de la limitation légale de \$500 prévue dans le Cogsa. Il s'agissait, en l'espèce, d'un congélateur qui a été endommagé durant son déchargement par la négligence des stevedores. La Cour a déclaré que : «ce texte (article 4 (5) du Cogsa) n'instituant pas un privilège qui s'attacherait à la seule personne du transporteur et devant jouer chaque fois qu'est mise en jeu la responsabilité d'une personne intervenant dans l'exécution normale du contrat à la place du transporteur qui se l'était

²⁷¹ *Collins v. Panama*, 1952 A.M.C. 2054.

légalement substitué»²⁷². Pour les mêmes raisons et concernant l'affaire *Ford Motor Company*²⁷³, la Cour municipale de New York a accordé la limitation de responsabilité aux stevedores.

La deuxième étape commence à la fin des années 50 quand la Cour suprême des États-Unis a renversé les décisions, acceptant la clause Himalaya, en refusant aux stevedores le droit de profiter de la limitation légale accordée au transporteur en vertu du Cogsa ou prévue dans le connaissement pour la simple «agency relationship» entre le transporteur et les stevedores. En fait, le Tribunal fédéral du Maryland et la Cour d'appel de deuxième circuit statuant dans l'affaire *Herd c. Krawill*²⁷⁴ ont rejeté la possibilité d'étendre la limitation légale aux stevedores. La Cour suprême a confirmé cette solution quand elle a décidé «que le stevedore ne pouvait invoquer ni la limitation légale de responsabilité du Cogsa ni la limitation contractuelle insérée dans le connaissement»²⁷⁵. En fait, l'affaire *Krawill* est considérée comme un virage dans la jurisprudence américaine.

Dans ce cas, il s'agissait d'une marchandise qui voyageait de Baltimore jusqu'en Espagne et qui a été considérablement endommagée lors du déchargement. Le connaissement ne contenait pas une clause Himalaya. Le propriétaire de la marchandise a intenté une action en dommage contre les stevedores. Ces derniers ont soutenu qu'ils avaient le droit de limiter leur responsabilité en vertu de l'article 4 (5) du Cogsa et, en plus, ils se sont appuyés sur la théorie suivie dans l'affaire *Collins*, précitée. Cependant la Cour a refusé de donner une interprétation large aux dispositions du Cogsa et a rejeté ces affirmations. De même, la Cour fédérale de Michigan dans l'arrêt «*The Perseus*»²⁷⁶ a retenu la même solution quand elle a refusé au capitaine du navire le bénéfice de la limitation du Cogsa.

²⁷² Pierre BONASSIES, «Droit maritime étranger : Grande-Bretagne », (1963) *D.M.F.* 242.

²⁷³ *Ford Motors Company v. Jarka Corp*, 1954 A.M.C. 1095.

²⁷⁴ *Herd & Co v. Krawill Machinery Corporation*, 1958 A.M.C. 1265; [1959] *Lloyd's Rep.* 311.

²⁷⁵ *Id.*

²⁷⁶ *International Milling Co. v. "The Perseus"*, 1958 A.M.C. 526. Il s'agissait d'une action en responsabilité contre le capitaine du navire à la suite du dommage causé lors du chargement du blé.

Depuis, il est devenu clair que la simple «agency relationship» entre le transporteur et les stevedores n'est pas suffisante pour étendre les protections prévues au transporteur, dans le connaissement, aux stevedores. Toutefois, la Cour suprême dans *Herd c. Krawill* n'a pas éliminé définitivement la possibilité d'accorder aux stevedores ou à une tierce partie, clairement identifiée dans le connaissement, le bénéfice de la limitation. La Cour a statué que les stevedores n'ont pas le droit d'invoquer le bénéfice de la limitation s'ils ne sont ni parties au contrat ni bénéficiaires explicites du connaissement. Elle a déclaré que les stevedores «could obtain the benefit of the carrier's limitation of liability provision if the parties, in the bill of lading, clearly and unequivocally expressed an intention to allow stevedores or other third parties to limit their liability»²⁷⁷. En ce sens, le Juge Whittaker a déclaré que : «under the common law as declared by this Court, (the stevedore) was liable for all damages caused by its negligence unless exonerated therefrom, in whole or in part, by a constitutional rule of law. No statute has limited its liability, and it neither a party to nor a beneficiary of the contract of carriage between the shipper and the carrier, and hence its liability was not limited by that contract»²⁷⁸.

On remarque que la Cour, dans cette affaire, n'a pas réfuté le principe lequel donne effet à la clause Himalaya. Mais elle a simplement, exigé que le connaissement contienne une clause claire reflétant l'intention des parties de limiter la responsabilité des stevedores pour leur négligence avant que la limitation ne soit accordée²⁷⁹. Ainsi, l'arrêt *Herd c. Krawill* a été interprété par un grand nombre de tribunaux comme une invitation aux transporteurs d'étendre les bénéfices de la loi Cogsa aux stevedores et à toute autre tierce partie par le biais de la clause Himalaya prévue dans le connaissement, affirme Zawitoski²⁸⁰.

²⁷⁷ *Krawill*, précitée, note 274.

²⁷⁸ *Id.*

²⁷⁹ J. ZAWITOSKI, *loc. cit.*, note 259, 345.

²⁸⁰ *Id.*

À la suite de la décision rendue dans l'affaire *Herd c. Krawill*, différentes interprétations de la notion de clarté, instaurée par cette affaire, ont été données par les tribunaux américains. C'est ce qui a caractérisé la troisième étape. En effet, les tribunaux ne s'accordent pas sur la rédaction de cette clause ni sur les éléments spécifiques qu'elle doit contenir ni sur la façon de son interprétation.

Au début de 1970 les tribunaux ont, en majorité, admis que la simple mention du contractant indépendant dans la clause Himalaya prévue dans le connaissance, englobe les stevedores et les tierces parties²⁸¹. Dans l'affaire *Miller Yacht Sales*²⁸², le District de New York a retenu que les termes de la clause Himalaya prévoyant «independent contractors whose services the carrier may engage» requerraient une clarté suffisante, prévue dans *Herd v. Krawill*, pour étendre la limitation de responsabilité aux stevedores. Mais, en 1975 la Cour fédérale a établi une distinction entre les contractants indépendants employés par le transporteur et ceux employés par d'autres personnes, comme le destinataire.

Il a été établi, cependant, que les termes de la clause Himalaya prévus dans le connaissance dans l'affaire *West India*²⁸³ et dans celle de *Rupp c. I.T.O.*²⁸⁴ ne sont pas

²⁸¹ *Grace Lines, Inc v. Todd Shipyards Corp*, 500 f.2d 361. (neuvième Circuit 1974) ; *Tessler Bros, Ltd v. Itaipacific Line*, 484 f.2d 438. (neuvième Circuit 1974).

²⁸² *Miller Yacht Sales, Inc. v. M.V. vishva Shobha*, 494 f. Supp 1005 (1980). Il s'agissait d'un endommagement d'un Yacht lors du déchargement par la faute des stevedores. Dans le même ordre d'idée, la Cour du cinquième Circuit a prononcé son jugement en faveur de terminal operator dans l'affaire *Gebr Bellmer K.G v. Terminal Services Houston, Inc*, 523 f. Supp. 941.

²⁸³ *Delaval Turbine Co. v. West India indus*, 502 f.2d 259 (troisième Circuit 1974). Dans cette affaire, la clause Himalaya se réfère à l'entrepreneur baillaire «to bailees». Traduction présentée par le PROGRAMME NATIONAL DE L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE DANS LES DEUX LANGUES OFFICIELLES, vocabulaire de la common law, t. VI, «Droit maritime commercial», Moncton, Université de Moncton, 1994, p. 40. Voir à propos de la responsabilité du manutentionnaire baillaire, Aref FAKHRY, La responsabilité de l'entrepreneur de manutention maritime au Canada, mémoire de maîtrise, faculté de droit, université de Montréal, 1996, p. 49.

²⁸⁴ *Rupp. v. I.T.O. Co.*, 479 f.2d. 674. (deuxième Circuit 1973). La clause Himalaya, dans ce cas, est accordée à «all persons rendering services in connection with the performance of this contract». Mais, cette clause est, en effet, ambiguë à cause de la généralité de ces termes.

suffisants et ne répondent pas au critère de clarté requis dans *Herd c. Krawill*, pour accorder le bénéfice de la limitation à une autre personne que le transporteur.

Dans l'affaire *American Isbrandtsen Lines*²⁸⁵, le Juge Bonsal. D. a déclaré que : «The parties to a bill of lading may extend a contractual benefit to a third party by expressing their intent to do so». Autrement dit, les termes du connaissement doivent être adéquats, précis et explicites pour couvrir les stevedores.

Ainsi, dans l'affaire *LaSalle*²⁸⁶ la Cour a refusé d'octroyer aux stevedores la limitation de responsabilité parce que l'intention des parties d'étendre la limitation n'était pas clairement définie dans le connaissement dont les termes ne sont pas suffisamment précis. La Cour a noté que même dans le cas où le transporteur aurait délivré un connaissement contenant une clause Himalaya qui étend le bénéfice de la limitation à «any independant contractor performing services including stevedoring in connection with the goods herunder», elle n'accordera pas cette limitation parce que cette clause ne protège pas «a terminal operator unloading a truck away from the pier for the account of the shipper»²⁸⁷.

La Cour du district Western de Washington a retenu une autre interprétation de l'arrêt *Krawill*, dans l'affaire *Tokio Marine*²⁸⁸, quand elle a décidé que la clause Himalaya qui cite simplement «servants, agents and subcontractors of the carrier's» ne peut pas étendre la limitation aux sous-contractants des contractants indépendants du transporteur. Cependant, trois ans plus tard, la même Cour a approuvé cette clause, dans le cas de

²⁸⁵ *Carle & Montanari Inc. v. American Export Isbrandtsen Lines Inc.*, [1968] 1 Lloyd's Rep. 260.

²⁸⁶ *Lasalle March. Tool, Inc. v. Maher Terminals, Inc.* 452 f. Supp. 217. Dans ce cas, une grande caisse a été endommagée lors de son premier déchargement d'un camion pour la charger ensuite sur le navire. La Cour du quatrième circuit a noté que «The language of the bill in this case, strictly construed as required by Herd, does not express a clear intent to extend the liability limitation to Maher's activities in unloading LaSalle's shipment. The language of the bill is ambiguous because it does not indicate whose agents and independant contractors are meant, this ambiguity is crucial because, in unloading the trucks, Maher was not clearly acting as an independant contractor of the carrier».

²⁸⁷ 612 f.2d. 59-60.

²⁸⁸ *Tokio Marine & Fire Insurance Co v. Nippon Yusen Kaisha Lines*, 466 F. Supp. 526 (1979).

*Instel*²⁸⁹, et a étendu la limitation pour couvrir toute personne qui a participé à la bonne exécution du contrat. La Cour a statué que «every such servant, agent [or] subcontractor shall have the benefit of all provisions herein benefitting the carrier... the expression servant, agent or subcontractors or their respective servants or agents »²⁹⁰.

On note, en plus, que dans la recherche d'une grande précision, certains tribunaux sont allés très loin en insistant sur l'importance d'identifier les stevedores, les contractants indépendants et toute tierce partie au contrat, par leur nom pour qu'ils puissent bénéficier de la clause Himalaya²⁹¹. Mais, cette proposition ne représente pas une solution adéquate parce que les stevedores peuvent être inconnus et non identifiés au moment de la délivrance du connaissement.

En résumé, Zawitoski a noté que l'approche la plus raisonnable a été prise par la Cour d'appel du onzième Circuit, dans l'affaire *Lloyd's v. Barber Sea Line*²⁹², quand elle a prononcé que «The clarity of language requirement in [*Herd v. Krawill*] does not mean, however, that Cogs benefits extend only to parties specifically enumerated in the bill of lading. It is sufficient that the terms express a clear intent to extend benefits to a well defined class of easily identifiable persons. When a bill refuses to a class of persons such as «agents» and «independant contractors», it is clear that the contract includes all those persons engaged by the carrier to perform the functions and duties of the carrier within the scope of the carriage contract. No further degree of clarity is necessary»²⁹³.

²⁸⁹ *Instel Cop v. M. v. Antonia Johsen*, 549 F. Supp. 526 (1982).

²⁹⁰ *Id.*, 528.

²⁹¹ *Koppers Co., Inc v. S/S Defiance*, 704 f.2d 1309. (Cour d'appel du quatrième circuit 1983)

²⁹² 675 f. 2d. 266 (1982).

²⁹³ *Id.*, 270.

Un autre type de clause a été utilisé dans deux affaires «*The Mormacson*»²⁹⁴ et «*The Mormacstar*»²⁹⁵ où les parties ont convenu d'élargir la définition du transporteur. Ce qui peut être illustré par cette clause qui énonce que: «the word carrier' shall include... all persons rendering services in connection with the performance of this contract...».

Donc, la troisième étape a été caractérisée par l'acceptation du principe de la clause Himalaya. Mais, aussi, par la divergence entre les cours américaines concernant le modèle de sa rédaction²⁹⁶. Ce qui explique que son application par les tribunaux américains est différente d'une cour à une autre. Ainsi, la solution dépend, d'une part, de la clarté et de la précision dans la rédaction de cette clause et, d'autre part, de la façon dont elle est interprétée.

Comme les États-Unis n'ont pas ratifié le Protocole de 1968, les entrepreneurs de manutention ne peuvent pas bénéficier de son régime prévu à l'article IV bis (2). C'est pour cette raison que, jusqu'à présent, les exceptions ou la limitation de responsabilité des préposés du transporteur, des mandataires ou des sous-traitants ne peuvent être étendues que par le biais de la clause Himalaya²⁹⁷, et que les divergences entre les tribunaux américains persistent.

²⁹⁴ [1971] 1 Lloyd's Rep. 351.

²⁹⁵ Précité, note 254. D'autres cas ont utilisé des clauses de même nature, à titre d'exemple: *Secrest Machine Co. v. S.S Tiber*, [1972] A.M.C. 815; *Bernard Screen Printing v. Meyer Line*, [1972] A.M.C. 1919; *Tessler Bros. v. Italtacific Line*, [1974] A.M.C. 937 ou [1975] 1 Lloyd's Rep. 210.

²⁹⁶ La clause Himalaya produite dans l'arrêt «*The Eurymedon*» peut servir comme un modèle.

²⁹⁷ Certaines décisions récentes ont appliqué la clause Himalaya en l'interprétant librement. C'était le cas de la Cour d'appel de Philadelphie dans son jugement du 10 juin 1992. Voir l'analyse de Pierre Bonassies concernant la clause Himalaya prévue dans cet arrêt, (1995) D.M.F. 68. Voir dans le même sens, *S.P.M. Corporation v. Ming Moon*, 1992 AMC 2409. D'autres ont dû interpréter cette clause plus restrictivement, voir l'arrêt de la Cour fédérale de Houston rendu en décembre 1991, *Sing v. Saoudi Diryah*, 1993 AMC 2636 et les observations du professeur Bonassies concernant cette décision dans «*Chronique de la jurisprudence américaine (1992-1993)*» (1995) D.M.F. 68.

Les tribunaux britanniques

En Grande-Bretagne, les tribunaux sont passés par les mêmes étapes que les tribunaux américains, tel que nous l'avons déjà mentionné. La première étape est marquée par l'acceptation de la clause Himalaya. L'affaire la plus célèbre est *Elder Dempster*²⁹⁸ dans laquelle la Chambre des Lords a permis au propriétaire du navire d'invoquer les clauses du connaissement délivré par l'affrèteur au chargeur. Les tribunaux ont retenu le même principe dans les affaires *Mersey Shipping & Transport Co. c. Rea*²⁹⁹ ainsi que dans deux autres affaires australiennes³⁰⁰.

Cependant, la Chambre des Lords en 1961 dans l'arrêt *Scruttons*³⁰¹ a adopté la même solution prise par les juges américains dans l'affaire *Herd c. Krawill*. Il s'agissait là d'un fût qui contenait des produits chimiques expédiés des États-Unis vers la Grande-Bretagne et qui a été endommagé lors du déchargement alors qu'il était entre les mains des employés du stevedore. Le connaissement contenait une clause contractuelle limitant la responsabilité du transporteur à \$500 par colis. Le destinataire a poursuivi le stevedore en responsabilité. Ce dernier a essayé, sans résultat, devant le tribunal d'amirauté et devant la Cour d'appel de se prévaloir de la limitation légale prévue dans le Cogsa ou d'invoquer celle du connaissement en se basant sur le fait que le stevedore agissait à titre de mandataire du transporteur. La Chambre des Lords, de son côté, a confirmé cette solution. Elle a retenu que la limitation du Cogsa ne s'applique qu'au transporteur, «et qu'il n'y a absolument aucune raison de considérer que le terme utilisé inclut les stevedores»³⁰². Concernant la limitation contractuelle, les juges n'ont pas accepté ce motif parce que rien ne l'affirmait dans le connaissement.

²⁹⁸ Dempster, précité, note 270. Bien que cette affaire concerne un autre sujet différent, on retient ici le principe de bénéficier des clauses du contrat.

²⁹⁹ (1925) 21 L.L.L.Rep. 375.

³⁰⁰ *Gilbert Stokes & Kerr Prop. Ltd. v. Dalgety & Co Ltd.* (1948) 81 L.L.L. Rep. 337; *Waters Trading Co. v. Dalgety & Co.* [1951] 2 Lloyd's Rep. 385.

³⁰¹ *Midland Silicones v. Scruttons*, (1961) II Lloyd's Rep. 365.

³⁰² P. BONASSIES, (1963) *D.M.F.* 251.

Lord Denning, dissident dans cette affaire, a fortement critiqué cette solution prise par la majorité des juges. Selon lui, à «admettre que seul le transporteur peut bénéficier de la limitation de responsabilité de la Convention de 1924, on risque à l'évidence de voir se multiplier les actions en responsabilité, contre les stevedores d'abord, ensuite, peut-être, contre le capitaine ou les membres de l'équipage»³⁰³.

Ce cas est à l'origine d'une orientation similaire à celle qui a été adoptée dans *Herd c. Krawill*. En fait, Lord Reid qui était d'accord avec la majorité pour faire échec à la demande du manutentionnaire lui a toutefois ouvert la possibilité de bénéficier de la clause dérogatoire du connaissement lorsqu'il a déclaré :

« Selon moi, l'argument du mandataire a une chance de succès si (premièrement) le connaissement énonce clairement que ses dispositions limitant la responsabilité visent à protéger le manutentionnaire, (deuxièmement) si le connaissement énonce clairement que le transporteur, en plus de convenir par contrat que ces dispositions s'appliqueront à lui-même, convient aussi à titre de mandataire du manutentionnaire qu'elles s'appliqueront au manutentionnaire, (troisièmement) si le transporteur a l'autorisation du déchargeur d'agir ainsi (ou peut être qu'une ratification du manutentionnaire suffira), et (quatrièmement) si toutes les difficultés concernant la contre partie provenant du manutentionnaire sont surmontées »³⁰⁴.

Ces conditions établies par Lord Reid, n'ont été appliquées par les tribunaux anglais que dix ans plus tard, c'est là que commence la troisième phase.

³⁰³ *Id.*, C'est l'exemple suivi dans l'affaire «*The Perseus* ».

³⁰⁴ la traduction appartient au juge Mc Intyre dans l'affaire *ITO*, [1986] 1 S.R.C. 784.

En 1975, le Conseil privé a renversé le jugement de la Cour d'appel de Nouvelle-Zélande rendu en 1972³⁰⁵ dans l'affaire «*The Eurymedon*» précitée. Il a, en fait, refusé d'octroyer au stevedore le bénéfice de la limitation prévue dans le connaissement sur la base que lors de la délivrance du connaissement les stevedores n'ont pas une obligation contractuelle. Il s'agissait en l'espèce de transporter une machine d'exercice appartenant à un manufacturier anglais pour la vendre en Nouvelle-Zélande. Les stevedores ont endommagé la machine lors du déchargement, ce qui a poussé le destinataire à intenter une action contre les manutentionnaires, on note que le connaissement contenait une clause Himalaya. Contrairement à la Cour d'appel, le Conseil Privé a retenu que le stevedore a le droit de bénéficier de la clause de la limitation en rejetant la décision des juges de fond. La majorité des juges se sont basés sur ce qui a été dicté par Lord Reid dans l'affaire *Scruttons*, précitée. En fait, il a été confirmé que les trois premières des conditions de Lord Reid étaient remplies dans le cas de «*Eurymedon*».

Quant au Juge Wilberforce, il a insisté sur l'importance de considérer les circonstances qui entourent le contrat et sa nature commerciale en affirmant qu' «...il n'y a guère de doute, dans la réalité commerciale, quant à la réponse. L'ensemble du contrat est de nature commerciale, comportant d'une part un service et, de l'autre, des taux de paiement,... Les rapports qu'ont toutes les parties les unes envers les autres, sont des rapports commerciaux et si l'on s'est ainsi mis en rapport, c'est pour des raisons d'affaires et ultimement de profit»³⁰⁶. De même, dans l'affaire «*The New York Star*»³⁰⁷, où il était question du vol de marchandises après leur déchargement, le Conseil Privé a appliqué l'arrêt «*The Eurymedon*».

Les Cours des autres juridictions de la common law ont suivi les tribunaux anglais. Au début, elles ont accordé l'extension de la clause Himalaya au stevedore, mais plus tard elles sont devenues réticentes quant au fait de donner effet à cette clause. C'est ce

³⁰⁵ [1972] 2 Lloyd's Rep. 544.

³⁰⁶ *Id.*, cette analyse a été appliquée dans l'affaire *Shadwell v. Shadwell* (1860) 9 C.B ; NS 159. De même, dans le cas *Scotson v. Pegg* (1861) 6H. N 295 la Cour a approuvé cette analyse.

³⁰⁷ *Spraggon (Australia) Pty. Ltd. v. Port Jackson Stevedoring Pty. Ltd. (The New York Star)*, [1980] 2 Lloyd's Rep. 317.

qu'illustrent les cas de l'Afrique du Sud³⁰⁸, de la Nouvelle Zélande³⁰⁹ ainsi que celui de l'Australie³¹⁰. Mais, après de longues discussions, ils suivent, actuellement, l'arrêt «*The Eurymedon*».

Les tribunaux canadiens

Au Canada, le développement jurisprudentiel de la clause Himalaya est passé par deux étapes. En 1970, la Cour suprême du Canada, dans l'affaire *Canadian General Electric*³¹¹, a suivi l'arrêt *Scrutton*. La Cour a discuté l'affaire et a retenu que le débardeur assume la responsabilité totale résultant d'un mauvais arrimage en dépit des termes du connaissance³¹². Le Juge Ritchie a noté «... as the stevedoring compagny is a complete stranger to the contract of carriage it would not be affected by any provisions for limitation of liability or otherwise contained in the bills of lading and if the [stevedore] was in the breach of its duty to take reasonable care of goods which it was stowing in the ship, it must accept the normal consequences of its tort. The law in this regard is, in my opinion, correctly stated in the reasons for judgement of the majority of the House of Lord in *Midland Silicones*»³¹³.

³⁰⁸ À titre d'exemple les affaires : *Halal Shipping Co. Ltd. v. Securities Bremner Allegemeine*, [1965] E.A.690 ; *Attorney General v. Rail ways & Harbours*, [1973] E.A. 271. En fait, ces deux décisions ont précédé celle de «*The Eurymedon*».

³⁰⁹ *Herrick v. Leonard & Dingley Ltd*, [1975] 2. *N. Z. L. R.* 566. En fait, la décision «*The Eurymedon*» n'a pas changé l'attitude de la juridiction zélandaise concernant la clause Himalaya.

³¹⁰ *Gilbert Stokes & Kerr Proprietary, Ltd. v. Dalgety & Co.*, (1948) 81 L.I.L.R. 337 ; *Waters Trading Co., Ltd. v. Dalgety & Co.*, [1951] 2 Lloyd's Rep 385. Ces deux décisions ont accordé aux stevedores de bénéficier de la limitation de responsabilité de transporteur prévue dans le connaissance pour la simple agency relationship entre le transporteur et les stevedores.

³¹¹ *Canadian general Electric Co. c. Pickford & Black, Ltd.*, (C.S) (1970) 14 D.L.R. 372 ; [1970] 2 Lloyd's Rep. 81.

³¹² [1971] R.C.S. 41. Il s'agissait d'une action qui avait été intentée contre un manutentionnaire à la suite aux dommages causés à la marchandise par sa négligence lors de l'arrimage.

³¹³ *Id.*, p 84.

L'affaire *Scruttons* a été suivie, aussi, par la Cour supérieure du Québec³¹⁴ et a été reprise six ans plus tard par la Cour suprême de la Colombie Britannique dans l'affaire «*The Suleyman Stalsky*»³¹⁵.

La deuxième étape a commencé en 1986 quand la Cour suprême du Canada a longuement analysé les affaires *Scruttons* et «*The Eurymedon*» en statuant dans l'affaire *Miida Electronics*³¹⁶ et a décidé en faveur de la validité de la clause Himalaya.

Dans ce cas, il s'agissait de transporter des calculatrices électroniques du Japon à Montréal. Plusieurs cartons contenant des calculatrices ont été volés dans le hangar après avoir été pris en charge et entreposés par une compagnie de manutention et d'acconnage. Le connaissement comportait une clause Himalaya que le juge McIntyre a déclarée, au nom de la majorité, comme pouvant étendre son immunité à la compagnie de manutention qui ne peut pas être responsable du vol de la marchandise.

Au Québec, deux décisions ont soutenu que le stevedore peut invoquer la clause Himalaya à moins qu'il ne s'agisse d'une négligence grossière. Mais, dans l'affaire *Eisen und Metal A.G. v. Cers Stevedoring Co Ltd*³¹⁷ la Cour d'appel n'a pas retenu la clause Himalaya parce qu'il a été jugé que «leaving a mechanical lifter next the goods with the engine was held to amount to gross negligence precluding reliance on the clause, whereas in the Federal Schelde leaving sealed containers from which goog was pilfered on unfenced land did not amount to gross negligence and the stevedores were permitted to limit their liability for the loss»³¹⁸.

³¹⁴ *Moyer Stainless & Alloy Co. Ltd v. Canadian Overseas Shipping Ltd*, [1973] 2 Lloyd's Rep. 420.

³¹⁵ [1976] 2 Lloyd's Rep 609.

³¹⁶ *Ito-Int'l Terminal Operators c. Miida Electronics*, [1986] 1 R.C.S.753.

³¹⁷ [1977] 1 Lloyd's Rep 665. (Cour d'appel)

³¹⁸ Id.

Ainsi, la jurisprudence canadienne accepte l'application de la clause Himalaya à condition qu'elle soit rédigée conformément à l'arrêt *ITO*, précité qui reprend les conditions de «*The Eurymedon*».

Les tribunaux français

Les tribunaux français ont manifesté beaucoup d'hésitation concernant la clause Himalaya, vu qu'elle représente une exception aux principes du droit civil. Ils affirment unanimement que l'article 5, limitant la responsabilité du transporteur, de la loi du 2 avril 1936 ne pouvait pas bénéficier à l'acconier ni au manutentionnaire à la suite d'un endommagement de la marchandise, alors qu'elle est en cours de chargement, de déchargement ou d'entreposage puisqu'il ne s'agit pas d'un transport maritime³¹⁹. Sous l'empire de la loi de 1936 l'acconier, n'étant pas défini comme transporteur, était en principe tenu de réparer intégralement le dommage.

Par ailleurs, la Cour d'appel de Montpellier n'a pas octroyé aux acconiers le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité en précisant que l'accident est survenu au cours d'une «opération préalable à l'embarquement» et que l'acconier est un «simple entrepreneur de manutention ou loueur de grues, et n'est pas un transporteur»³²⁰. De son côté, la Cour d'appel de Bordeaux a maintenu la même position considérant que «les dispositions de l'article 5 de la loi de 1936, dérogoires au droit commun de la responsabilité, doivent être interprétées restrictivement»³²¹.

Bien que la Cour d'appel de Rouen ait considéré que «les opérations de chargement d'un colis à bord d'un navire ne sont pas des opérations de transport terrestre, mais bien de transport maritime, soumises à la loi du 2 avril 1936, [...] il ne s'ensuit pas que l'acconier bénéficie de la limitation de responsabilité de l'article 5 de la loi de 1936, laquelle ne

³¹⁹ (1968) D.M.F. 283.

³²⁰ *Chambre de Commerce de Marseille et Entreprise maritime et Commerciale c. Cie La Concorde*, (1968) 19 D.M.F. 29.

³²¹ *Entreprise Maritime et Commerciale c. Garcia Kaouki, Cie Helvetia et Cie Générale transatlantique*, (1968) 20 D.M.F. 408.

s'applique que dans les rapports entre l'armateur et le chargeur... »³²². Ainsi, sous l'empire de la loi du 2 avril 1936 l'acconier ou le manutentionnaire doit réparer intégralement le dommage qui lui est imputable. Il ne peut pas invoquer la limitation légale de responsabilité, prévue au bénéfice du transporteur³²³.

Le problème est tranché par la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes et par son décret d'application du 31 décembre 1966. Cette réforme a, profondément changé la position de l'acconier et du manutentionnaire. Selon Auloy «le but principal du législateur de 1966 a été de mettre la responsabilité des armateurs français au niveau de celle des armateurs étrangers »³²⁴. En effet, la loi de 1966 établit une différence avec la Convention de Bruxelles de 1924 ainsi que la loi de 1936. Il est indiqué par l'article 7 de la nouvelle loi que celle-ci s'applique «depuis la prise en charge jusqu'à la livraison... ». Elle couvre, ainsi, l'ensemble du transport maritime, même les phases terrestres.

Par conséquent, l'acconier et le manutentionnaire bénéficient de la limitation de la responsabilité. En fait, l'article 54 prévoit que «la responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser la somme fixée par les décrets visés aux articles 28 et 43 à moins d'une déclaration de valeur qui lui aura été notifiée ». C'est-à-dire que les entrepreneurs de manutentions sont, désormais, tenus à une réparation conforme à celle prévue pour le transporteur qui est égale à 2000 F par colis ou unité.

On note que depuis l'insertion des règles du Protocole de 1968 dans la loi française de 1966 par la loi du 23 décembre 1986, l'entrepreneur de manutention est tenu au même montant de réparation accordé au transporteur. C'est dans ce sens que la Cour d'appel de Saint-Denis a rendu son jugement. Elle a déclaré que : « L'entrepreneur de manutention est

³²² *Munos c. Sté Les Cargos Algériens et Sté maritime et Commerciale*, (1967) 19 98.

³²³ R. RODIÈRE, Traité général de droit maritime, affrètements et transports, tome 3, 1970, p. 58.

³²⁴ Jean Calais. AULOY, «armateurs et acconiers, bénéficiaires de la loi du 18 juin 1966 » (1966) D Chronique 117.

tenu de réparer le dommage dans les mêmes conditions que le transporteur maritime »³²⁵.

Conclusion du chapitre 3

En dépit de la tendance vers l'internationalisation de la loi et des usages maritimes, les conventions internationales relatives au transport des marchandises par eau n'ont rien fait pour harmoniser l'interprétation de la clause Himalaya. En fait, le Protocole de Visby de 1968, modifiant la Convention de Bruxelles de 1924, n'a pas résolu le problème de la clause Himalaya. La simple mention du préposé du transporteur dans le paragraphe 2 de l'article 4 bis, précité, ne fait disparaître qu'un seul aspect du problème qui parle des préposés directs du transporteur. Cependant, les modifications apportées par le Protocole n'ont pas touché la position des manutentionnaires, des stevedores, des acconiers et des contractants indépendants. C'est la raison pour laquelle les difficultés relatives à la limitation de responsabilité, concernant ces personnes, ne sont pas résolues et les interprétations jurisprudentielles demeurent divergentes.

À cet égard, Anthony Diamond a remarqué que « the result in my view is that rule 2 only serves to protect direct employees of the carrier and persons who, though technically self-employed or employed by others, are in reality in the position of servant, but independant contractors... will be excluded »³²⁶. En ce sens, Diamond pense que le paragraphe 2 de l'article 4 bis des Règles de la Haye-Visby de 1968 sert à protéger les employés directs du transporteur et les personnes qui sont, en réalité, en position de proposé. Mais, les contractants indépendants et les autres catégories sont exclus des Règles³²⁷. Il ajoute que l'exclusion des contractants indépendants de bénéficiaire des Règles de la Haye-Visby de 1968 peut laisser les stevedores se fier aux juridictions nationales et encourage le forum shopping.

³²⁵ Pierre BONASSIES, «entreprises de manutention », (1995) D.M.F. 842.

³²⁶ DIAMOND, loc. cit., note 266, 251.

³²⁷ Id.

Les Règles de Hambourg de 1978 ont élargi leurs champs d'application. En fait, l'article 7(2) stipule que «si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la présente Convention». Cependant, l'absence totale d'une référence aux contractants indépendants ne résout pas le problème définitivement puisqu'il laisse la possibilité à de différentes interprétations, remarque Powles. Il explique « Under both sets of Rules, therefore, a scramble by stevedores to prove themselves to be, in reality, employed under a contract of service rather than for services, becomes a distinct possibility »³²⁸.

L'échec de fournir une solution définitive dans ces modifications apportées par le Protocole de 1968, augmente l'ambiguïté et par conséquent, les conflits. Selon le Juge Stephen, la solution n'est pas facile à trouver. Dans son jugement dans l'affaire *the New York Star* il dit : «Anything approaching uniformity of the law affecting international trade is no doubt difficult of attainment but it may be that the path to it lies rather by route of international Conventions and subsequent national legislation than by the adoption of any deliberate direction in the judicial interpretation of the parties' documents in particular cases»³²⁹.

À cet égard, Carver a exprimé : «Ce sera un jour heureux lorsque la Clause Himalaya et l'Eurymedon auront fait leur temps. La clause Himalaya s'est révélée une digue des plus efficaces pour stopper la marée qui menaçait de renverser la barrière érigée pour arrêter les incursions contre cette soupape de sûreté que sont les fortunes de mer pour les armateurs»³³⁰. Il ajoute plus loin, «Une clause fourre-tout, du genre Himalaya, pourrait être conçue, mais il n'est plus nécessaire de s'engager dans les concepts bizarres, qui

³²⁸ POWLES et autres, *loc. cit.*, note 260, 334.

³²⁹ *New York Star*, précitée, note 307.

³³⁰ Th. G. CARVER, *op. cit.*, note 155, p. 262. (traduction extraite de l'affaire *ITO* p. 787.)

varieront d'un pays à l'autre, tels que le mandat secret et les fiducies présumées (c'est-à-dire non existantes de facto)»³³¹.

En résumé, comme le note Bonassies, concernant la solution pour éviter les problèmes découlant de l'utilisation de la clause Himalaya, «on ne peut s'empêcher de penser que des solutions précises et définitives ne peuvent être apportées au problème du statut des stevedores que par l'intervention du législateur»³³². C'est ce qu'illustre l'article 28 de la Convention de Genève de 1956 sur les transports internationaux par route, permettant d'étendre le bénéfice de limitation de la responsabilité prévue par la Convention aux préposés du transporteur, et plus généralement à toute personne aux services de laquelle le transporteur recourt pour l'exécuter.

Pour terminer, on peut dire que la question, discutant le droit des personnes qui interviennent dans l'exécution du contrat du transport de se prévaloir des exonérations prévues pour le transporteur, sera définitivement résolue avec la ratification de la nouvelle Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transports dans le commerce international³³³. Cette Convention a défini le régime de responsabilité applicable aux personnes effectuant «des services tels que le stockage, l'entreposage, le chargement, le déchargement, l'arrimage, le trimmage, le fardage et l'accorage »³³⁴. Elle a, en outre, établi une limitation de responsabilité aux exploitants pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises³³⁵.

³³¹ Id.

³³² P. BONASSIES, loc. cit., note 272.

³³³ Le texte de la Convention qui a été signé à Vienne le 19 avril 1991 est reproduit aux publications des Nations Unies. A/CONF. 152/13 annexe

³³⁴ Id., article 1(d).

³³⁵ Id., l'article 6 (1)a énonce que : « La responsabilité de l'exploitant pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalent à 8,33 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées ». Les paragraphes qui suivent exposent d'autres éléments sur lesquels reposent l'application

Après avoir vu l'application de la limitation de responsabilité du transporteur maritime, il importe maintenant d'étudier comment il peut en être déchu.

Partie 2 : La déchéance de la limitation de responsabilité du transporteur

Les chapitres précédents ont traité des conditions selon lesquelles le transporteur ou ses préposés peuvent bénéficier de la limitation de responsabilité. Certes, la règle de la limitation de responsabilité est d'ordre public ; sauf, qu'elle n'est pas absolue, dans la mesure où elle n'opère pas dans tous les cas. En effet, la Convention internationale de 1924, telle que modifiée par le Protocole de 1968, et celle de 1978 ont prévu que le plafond légal de la limitation peut être déchu de deux différentes façons. D'une part, par la loi lorsqu'il s'agit d'une inexécution d'une obligation essentielle du contrat ou d'une faute grave du transporteur : c'est la déchéance légale. D'autre part, par la convention des parties qui déclarent la valeur de la marchandise : c'est alors la déchéance conventionnelle.

Chapitre 1 : La déchéance légale

Le principe universel qui fait du dol une cause de déchéance de toutes les règles en droit privé est valable en droit des transports. En fait, dans un contrat de transport, la limitation légale de responsabilité prévue par les conventions internationales n'opère pas en cas de dol ou de fraude. La doctrine et la jurisprudence affirment, unanimement, que le dol comme la fraude font échec à toutes les règles et par conséquent, font échec au plafond légal de la limitation, ce qui est illustré par l'adage : " Fraus Omnia Corruptit". Cependant la doctrine et la jurisprudence divergent en ce qui concerne la faute lourde dans les pays du système civiliste d'une part et le «breach of contract» et la «deviation» dans les pays de la common law, d'autre part.

Face au silence des lois à propos de la nature juridique et à l'ambiguïté des notions de la faute lourde, du «breach of contract» et de la «deviation», ainsi que les problèmes soulevés par l'interprétation de l'expression (en aucun cas) de l'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles de 1924, une grande difficulté surgit. Compte tenu de ces faits, le

transporteur peut-il invoquer le plafond légal de la limitation lorsqu'il commet une faute lourde, un «breach of contract» ou une «deviation» au sens de l'article 4 (5) des Règles de la Haye de 1924 ? La réponse à cette question est d'une extrême importance lors du calcul de la limitation de responsabilité du transporteur.

L'absence d'une clause claire et définitive applicable dans pareilles circonstances, et à l'intérieur de systèmes juridiques différents, nous conduit tout d'abord à étudier la notion de la faute lourde dans le système civiliste (section 1) ainsi que les notions de «breach of contract» et «deviation» dans le système anglo-saxon (section 2).

Section 1 : La déchéance légale et le système civiliste

Le principe selon lequel chaque faute entraîne une responsabilité a été l'objet de nombreuses exceptions apportées par le législateur ainsi que par la jurisprudence dans le domaine du transport, notamment dans celui du transport maritime. En effet, la nature de la faute fixe le régime de responsabilité. D'ailleurs, le législateur prévoit une classification de la faute qui varie selon la gravité. D'après le législateur et la jurisprudence, la faute lourde demeure une notion assez ambiguë et très variable³³⁶. C'est la raison pour laquelle, la doctrine a longuement discuté de cette notion afin de la clarifier par rapport aux autres fautes en précisant sa nature juridique.

En fait, toute personne ne se conformant pas à ses obligations issues du contrat, commet indiscutablement une faute. L'ancienne doctrine fait la distinction entre la faute ordinaire, lourde et intentionnelle³³⁷. Traditionnellement, la faute lourde est jugée équivalente à la faute intentionnelle ou dolosive. Cette idée est renforcée par la maxime "Culpa lata dolo aequiparatur". Mais cette règle a été ultérieurement l'objet de plusieurs critiques, et a été contestée par de nombreux auteurs qui refusaient l'assimilation de la faute lourde au dol.

³³⁶ G. VINEY, "Remarques sur la distinction entre faute intentionnelle, faute inexcusable et faute lourde" (1975) *D. Chron.* 263.

³³⁷ «Classification et qualification des fautes », répertoire de droit civil. VIII.PROP SEQ

Ainsi, on désigne, généralement, par faute lourde toute " négligence grossière, telle que les hommes les moins soigneux n'en commettent pas pour leurs propres affaires."³³⁸ On remarque que ce type de faute est toutefois grave, sauf qu'elle ne comporte pas l'intention de nuire, ce qui constitue un élément essentiel dans la faute intentionnelle. Cet élément dont le caractère est subjectif (l'intention de nuire) la sépare totalement de la faute dolosive. Elle se place en réalité entre la faute ordinaire et la faute intentionnelle ou dolosive. On peut alors dire qu'elle est «grave» ou «lourde»³³⁹.

Quant au droit positif français, il a souvent reconnu cette assimilation sans lui conférer un caractère général³⁴⁰ puisque dans certaines lois spécialisées, elle était exclue, telles que celles qui concernaient les accidents de travail, les accidents de circulation et le droit des transports. Dans ces lois, une autre faute a été considérée comme étant une faute inexcusable. En vertu de ces lois spécialisées, la rupture du contrat ne se fait qu'en cas de dol ou de faute inexcusable. C'est ainsi que la faute lourde s'éloigne de la faute intentionnelle et prend une autonomie vis-à-vis des autres fautes.

Dans le domaine du transport maritime, la notion de la faute lourde a été perçue différemment selon deux étapes, celle qui précède l'adoption de la Convention de Bruxelles de 1924 durant laquelle la doctrine et la jurisprudence admettaient que la faute lourde privait le transporteur maritime de bénéficier du plafond légal de la limitation de responsabilité parce qu'elle était jugée équivalente au dol et celle qui vient après cette adoption³⁴¹.

³³⁸ G. FRAIKIN, *op. cit.*, note 8, n° 341, p. 311.

³³⁹ Répertoire du droit civil, *op. cit.*, note 337.

³⁴⁰ En matière de tarifs de chemin de fer les limitations de responsabilité ne sont pas écartées que par le dol. Cour de cassation (chambres réunies), (1960) *D.M.F.* 277. note Rodière.

³⁴¹ G. FRAIKIN, *op. cit.*, note 8, n° 341, p. 311.

Paragraphe 1 : La faute lourde au sein de la Convention de Bruxelles de 1924

Avant l'adoption des Règles de La Haye de 1924, les tribunaux français suivaient la tendance générale qui étendait le régime applicable du dol à la faute lourde. En effet, selon Viney, cette question ne posait pas beaucoup de difficultés vu que d'un côté, les tribunaux appliquaient la règle traditionnelle " Culpa Lata dolo aequipateur" dans toutes les relations contractuelles et d'un autre côté, les cours de toutes les instances admettaient que la faute lourde faisait obstacle au plafond de la limitation du transporteur et le privait de toutes les exceptions.³⁴² À cette époque, cette solution n'a pas été très contestée, ni en droit commun ni en droit spécialisé.

En droit maritime, le problème est apparu sérieusement avec l'adoption de la Convention de Bruxelles de 1924 notamment avec la formule "en aucun cas" de l'article 4 (5) et s'est accentué avec l'article 5 de la loi de 1936 qui a repris intégralement celui de la Convention de 1924, affirme Rodière³⁴³.

Par ailleurs, depuis l'adoption des Règles de La Haye la plupart des auteurs français³⁴⁴ sont en faveur de l'idée selon laquelle la faute lourde ne fait pas obstacle à la limitation de responsabilité du transporteur. Ils affirment qu'il est impossible d'admettre cette assimilation en interprétant l'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles de 1924, d'une part, parce que celle-ci est d'inspiration anglo-saxonne où la faute lourde est une notion inconnue et, d'autre part, parce que ni les travaux préparatoires, ni le contenu de l'article 4 (5) n'admettent l'assimilation de la faute lourde au dol. À cet égard, Gouilloud a

³⁴² G. VINEY, *loc. cit.*, note 336.

³⁴³ R. RODIÈRE, *op. cit.*, note 21, p. 306.

³⁴⁴ C'est l'exemple des professeurs R. RODIÈRE, *op. cit.*, note 21; G. RIPERT, *op. cit.*, note 85; voir aussi Marcel PLANIOL, *Droit Civil*, t2, Paris, p. 80.

noté que «La faute lourde étant inconnue des anglo-américains, un souci d'harmonisation des solutions internes et internationales conduit à en réduire ici l'emploi»³⁴⁵.

À cela s'ajoute la proposition "en aucun cas" qui, selon la majorité des auteurs, impose que seul le dol fasse exception à toutes les règles. En effet, selon Auchter «on aurait donc pu admettre que l'interprétation de ce texte conduise les tribunaux à accorder au transporteur maritime le bénéfice de la limitation de sa responsabilité, dans tous les cas où il l'invoquerait. Or, la jurisprudence ne s'est pas prononcée dans ce sens en décidant que, dans certaines hypothèses précises, le bénéfice de la limitation de responsabilité pouvait être refusé au transporteur maritime, elle a amorcé une évolution qui a été consacrée dans plusieurs textes internationaux sur le transport de marchandises »³⁴⁶. Par ailleurs, d'après Rodière : "les termes généraux et impératifs du texte excluent toute assimilation de la faute lourde au dol"³⁴⁷. Par conséquent, on ne peut pas considérer la faute lourde comme étant une cause de la déchéance du bénéfice de la limitation en vertu de l'article 4 (5) de la Convention de 1924.

En droit maritime français, le problème s'est posé sous l'autorité de la loi du 2 avril 1936 qui a repris le même texte que celui de l'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles de 1924. En effet, l'article 5 de cette loi prévoyait que «la responsabilité du transporteur ne peut en aucun cas dépasser, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, une somme de 100 000 Francs par colis ou par unité... ». Cet article a soulevé un important débat doctrinal. Selon Rodière qui représente l'approche majoritaire, cette loi, comme la Convention de Bruxelles de 1924, envisage que le transporteur maritime bénéficie de la limitation de la responsabilité lorsqu'il commet une faute lourde. En effet, «la loi de 1936 a établi un système légal qui forme un tout », remarque Rodière. Il ajoute que la formule "en aucun cas" affirme la fermeté de la règle de la limitation³⁴⁸ qui adopte la même solution

³⁴⁵ M. REMOND-GOUILLOUD, *op. cit.*, note 71, p. 341.

³⁴⁶ G. AUCHTER, *loc. cit.*, note 40, 215.

³⁴⁷ René Rodière, "Limitation légale de responsabilité du transporteur maritime" (1960) 12 *D.M.F.* 331.

³⁴⁸ R. RODIÈRE, *op. cit.*, note 21, p. 306.

que la Convention de Bruxelles de 1924. Cependant, d'autres auteurs comme Sauvage et Fraikin prennent une position contraire³⁴⁹.

Les travaux préparatoires de la loi du 2 avril 1936 sont muets à propos de cette question. Mais, il faut prendre en considération l'intention des rédacteurs qui visent une harmonisation des lois internes et internationales. Ceci amène à conclure que la loi de 1936 retient implicitement la même solution que la Convention de Bruxelles de 1924.

Selon Lureau «la rédaction est très claire. Cependant, les tribunaux ont appliqué le texte différemment »³⁵⁰. En fait, la majorité des tribunaux notamment «les arrêts de la Cour de Paris ont estimé que non seulement le dol mais la faute lourde ne permettaient pas au transporteur d'invoquer la limitation légale s'il s'agissait de la loi de 1936, mais que la limitation jouait, même en cas de faute lourde si le transporteur était régi par la Convention »³⁵¹.

La jurisprudence, à son tour, était divergente concernant cette question. En fait, à la suite de l'adoption de la Convention de Bruxelles, la majorité des tribunaux de commerce et les cours d'appel continuaient, toujours, de statuer en appliquant la maxime traditionnelle "culpa lata dolo aequiparatur", par laquelle se fait l'assimilation de la faute lourde au dol et de condamner le transporteur à réparer la totalité du dommage. Pendant cette période, il y a eu, aussi, un grand débat jurisprudentiel entre les tribunaux inférieurs et la Cour de cassation à propos de l'influence de la faute lourde du transporteur sur la limitation légale de sa responsabilité en vertu de l'article 5 de la loi de 1936.

À vrai dire, cette question ne pourrait être tranchée que par la décision de la Cour de cassation qui désigne par faute lourde toute faute d'arrimage, chargement en pontée sans

³⁴⁹ G. FRAIKIN, *op. cit.*, note 8, n° 319, p. 298. Voir également, SAUVAGE, n° 84, ils ont essayé d'établir une distinction entre l'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles de 1924 et l'article 5 de la loi du 2 avril 1936.

³⁵⁰ Pierre LUREAU, «dol, faute lourde et responsabilité du transporteur » (195) *D.M.F.* p. 67.

³⁵¹ *Id.*

avis préalable du chargeur, livraison à un tiers etc.³⁵². La Cour suprême a été silencieuse et ne s'est pas prononcée sur le sujet jusqu'au 6 juillet 1954 quand elle a admis, à plusieurs reprises, que la faute lourde du transporteur ne mettait pas obstacle à la limitation de responsabilité édictée par l'article 5 de la loi de 1936 dans l'affaire *navire Strabourgeois*³⁵³. Il s'agissait de transporter, en octobre 1945, 28 colis de Casablanca à Marseille. Mais, le contenu de 8 colis a été perdu. Le dommage est alors évalué à 149.000 Francs. Le transporteur a admis sa responsabilité mais il a prétendu qu'elle ne doit pas dépasser la limitation prévue dans l'article 5 de la loi du 2 avril 1936, la totalité atteint 64.000 Francs.

La Cour commerciale, statuant sur cette affaire, a retenu que cet article est inapplicable parce que «le manque de surveillance de l'armateur qui a rendu ce vol possible, est caractéristique de la faute lourde assimilable au dol »³⁵⁴. Elle a affirmé que les termes de l'article 5 ne sont pas applicables en cas de faute du transporteur. Elle poursuit «...que la possibilité étant ainsi admise de restreindre la portée de cette limitation de responsabilité en dépit de son caractère légal, il convient de comprendre dans cette restriction la faute lourde du transporteur au même titre que son dol, en même temps que la faute intentionnelle et la faute lourde de ceux qu'il lui est nécessaire de se substituer pour l'exécution du transport... »³⁵⁵. La Cour d'appel de Paris a confirmé la décision de la Cour commerciale.

En appel devant la Cour de cassation, celle-ci a rejeté l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Paris et admis expressément la limitation légale lorsque le transporteur commet une faute lourde.³⁵⁶ Cependant, cette solution n'a pas été maintenue par la Cour de Rouen,

³⁵² Francis SAUVAGE, " La faute lourde et les limitations légales de responsabilité en matière du transport maritime et terrestre" (1950) 2 *Gaz. Pal. Doctr.* 12.

³⁵³ *Strabourgeois*, cass. civ., 6 juillet 1954. la Cour a déclaré qu' "à la différence du dol qui échappe à toutes les règles, la faute lourde du transporteur ou de ses préposés ne fait pas obstacle à cette limitation de responsabilité édictée en termes absolus et impératifs par une disposition d'ordre public".

³⁵⁴ E. SELVIG, *op. cit.*, note 18.

³⁵⁵ *Id.*, p. 128.

³⁵⁶ Cour de cassation (chambres réunies), 1960 *D.*, p. 277, note Rodière.

statuant comme Cour de renvoi le 7 juin 1955. Celle-ci a approuvé la décision de la Cour d'appel de Paris en refusant de s'incliner à la décision de la Cour de cassation³⁵⁷. La Cour de Rouen a retenu que l'article 5 de la loi de 1936 est «une disposition légale destinée à tenir lieu de disposition contractuelle » et qu' «en matière de contrat, la faute lourde est, si non par nature, du moins par ses effets, en tous points et à tous égards juridiquement assimilables au dol ». Malgré la position claire de la Cour de cassation, les tribunaux de commerce et les cours d'appel" continuaient à avoir du mal à se plier à cette règle exceptionnelle"³⁵⁸.

Le 11 mars 1960, un arrêt des Chambres Réunies de la Cour de cassation, a approuvé définitivement la décision rendue par cette Cour en 1954. La Cour a déclaré qu' : " à la différence du dol qui échappe à toutes les règles, la faute lourde du transporteur ou de ses préposés ne fait pas obstacle à cette limitation de responsabilité édictée en termes absolus et impératifs par une disposition d'ordre public"³⁵⁹. Ainsi, le problème a été réglé définitivement et cet arrêt a mis fin aux hésitations des juges de fond.

Deux autres affaires ont été traitées de la même façon que celle du navire *Strabourgeois*. Il s'agissait du cas d'*Oasis*³⁶⁰ et celui du *Navire Port en Bessin*³⁶¹. Ces cas révèlent des faits presque identiques. En effet, il était question de juger le même problème posé dans l'arrêt *Strabourgeois*, à savoir la possibilité du transporteur d'invoquer la limitation de responsabilité prévue dans la loi du 2 avril 1936 lorsqu'il commet une faute lourde.

³⁵⁶ Pierre LUREAU, op. cit., note 350.

³⁵⁷ Id.

³⁵⁸ M. REMOND-GOUILLOUD, op. cit., note 72, p. 341.

³⁵⁹ E. SELVIG, op. cit., note 18.

³⁶⁰ (1950) D.M.F. 116.

³⁶¹ (1953) D.M.F. 265.

L'adoption de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime a mis fin aux réticences et aux hésitations des tribunaux concernant la faute lourde. L'article 28 a repris la même expression "en aucun cas", source de controverses, et a ajouté "Il n'en est autrement que a) en cas du dol du transporteur ; b) en cas de déclaration de valeur". Par cet article le législateur incite de nouveau à exclure l'assimilation de la faute lourde au dol. Cette loi a été plus claire en précisant les cas de déchéance de la limitation. Mais, selon Tetley, «il semble déplorable que la loi de juin 1966 n'étende pas l'inexécution fondamentale du contrat au-delà de la fraude parce que cette dernière est rare, difficile à prouver et demeure de portée limitée »³⁶².

Il résulte de l'entrée en vigueur de l'article 28 (6) de la loi française de 1986 que seul le dol et non la faute lourde interdit au transporteur maritime d'invoquer le bénéfice de la limitation de responsabilité prévu à cet article. Par ailleurs, un arrêt, rendu par la Cour de cassation à la date du 24 mai 1994 dans l'affaire *SNTM-CNAM*, a permis «de situer la faute lourde dans la gradation décroissante des fautes, après la faute dolosive, la faute intentionnelle, la faute inexcusable et avant la faute simple »³⁶³.

Au Québec, la Cour d'appel, dans l'affaire *Overseas Shipping*³⁶⁴, où il s'agissait de se prononcer sur la validité de la clause Himalaya insérée dans le connaissement au profit des manutentionnaires, a retenu que la faute lourde fait échec à la limitation de responsabilité. Dans l'espèce, les circonstances se résument à un vol d'un conteneur dans lequel des débris de nickel avaient été chargés. Il fut constaté que le vol était à l'origine d'une faute lourde commise par les manutentionnaires en déposant le conteneur en question sur un terrain non gardé et non isolé de la route passant à proximité. C'est pourquoi la Cour d'appel a refusé de donner effet à la clause Himalaya. Les juges statuant sur cette affaire, se sont référés à un ancien arrêt de la Cour suprême du Canada qui avait défini la faute lourde comme la faute qui «consiste à ne pas apporter aux affaires d'autrui

³⁶² William TETLEY, "Inexécution fondamentale du contrat suivant les Règles de La Haye, Visby, Unicitral". (1977) *D.M.F.* 600.

³⁶³ *Sntm-Cnam c. Mgfa, Réunion européenne et AGP*, Cour de cassation (ch.com), (1994) *D.M.F.* 598.

³⁶⁴ (1977) *Droit Europeen du Transport* 537. C.A.

le soin que les personnes les moins soigneuses et les plus stupides ne manquent pas d'apporter à leurs affaires »³⁶⁵ et «ils ont estimé que la personne la plus négligente et la plus ignorante ne laisserait pas de bonne foi un conteneur de 40.000 lb avec un contenu d'une valeur dépassant 70.000 \$ dans un lieu non clôturé, près de la voie publique, et dans la proximité immédiate d'un engin destiné à le transporter, dont la clef était sur le contact et le moteur en marche »³⁶⁶. Les juges n'ont pas permis aux manutentionnaires de se prévaloir de la limitation, sous le motif que des clauses d'exonération couvrant la négligence sont inopérantes en cas de faute lourde, parce qu'elles sont dans ce cas contraires à l'ordre public (on the ground that it is against public order).

Les conflits entre les différentes instances ont été graduellement anéantis avec les modifications adoptées soit au niveau international, avec le protocole de Visby et les Règles de Hambourg.

Paragraphe 2 : La faute lourde après la réforme de 1968 et 1978

Les réformes apportées par le Protocole de Visby en 1968 sont proches de celles de la loi du 18 juin de 1966. En effet, l'article 4 (5) (e) réfère à une autre variante de faute dite faute inexcusable. La clause (e) de l'article 4 (5) stipule que "ni le transporteur ni le navire ne rend le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité du transporteur qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement". Cette notion de faute a été définie par la Cour de cassation comme étant "la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience"³⁶⁷. L'apparition de la faute inexcusable trouve son origine dans le droit aérien, notamment dans l'article 25 de la Convention de Varsovie relative aux transports aériens

³⁶⁵ *Canadian Steamship c. Lines The King*, [1952] A.C. 192 (Conseil privé).

³⁶⁶ G. AUCHTER, *loc. cit.*, note 40, p. 293.

³⁶⁷ Classification et qualification des fautes, *op. cit.*, note, 337. En ce sens voir la Cour d'appel d'Aix-en-Provence qui se réfère à une conception objective de la faute inexcusable, (1984) *D.M.F.* 297. Cette notion est adoptée par la Cour de cassation en matière du droit aérien, 5 décembre 1967, (1968) *II J.C.P.* 15350.

internationaux des passagers, modifiée par le Protocole de La Haye de 1955³⁶⁸. Ainsi, on note une évolution législative dans ces Règles par rapport à celles de 1924. En fait, certains pays ont inséré les principes adoptés par l'article 4 (5) e dans leurs législations maritimes internes.

Ainsi, en France, l'amendement du 23 décembre de 1986 prévoit, aussi, que la limitation de la responsabilité du transporteur cède en cas de faute inexcusable. L'article 28 (6) stipule que le transporteur ne peut plus se prévaloir de la limitation "s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement". Ainsi, le législateur a résolu le problème de la faute lourde notamment à l'échelle nationale³⁶⁹. On note, aussi, que le Cogsa britannique de 1971 a repris les mêmes principes.

Quant à la jurisprudence, on note que les jugements concernant la faute inexcusable du Protocole de 1968 sont peu courants. À cet égard, on rapporte un jugement rendu par le Tribunal de commerce de Marseille le 4 octobre 1991³⁷⁰, la Cour a rejeté la demande du transporteur de limiter sa responsabilité en se basant sur l'article 4 (5) du Protocole de 1968. Dans cette affaire, il s'agissait de «deux remorques contenant de l'anhydride carbonique liquide ayant été gravement endommagées par le désarrimage de l'une d'elles en conséquence du gros temps rencontré en Méditerranée. Le tribunal constate que le capitaine du navire était avisé qu'il rencontrerait du très mauvais temps avec des vents de force 8/9 minimum pendant son voyage »³⁷¹. Mais, quand il a pris la décision de partir «il se devait d'être particulièrement attentif, prendre plus de précautions et recommander

³⁶⁸ L'article 25 stipule que : "... le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses proposés fait avec l'intention de causer le dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement". Ainsi la faute inexcusable, dans le domaine de transport, est définie comme "une faute dont la gravité tient à ce qu'elle a créé un danger dont l'auteur pouvait et devait normalement se rendre compte et qui menaçait la sécurité corporelle d'autrui". G. VENEY, *loc. cit.*, note 336.

³⁶⁹ Voir en se sens le commentaire de René RODIÈRE, (1960) D.M.F. 332 et Pierre BONASSIES, "le droit positif français en 1985" (1986) D.M.F. 3.

³⁷⁰ Trib. Com. de Marseille, (1992) *Revue Scapel* 13.

³⁷¹ (1993) D.M.F. 146.

qu'un saisissage rigoureux soit fait et contrôlé, et non pas se contenter du saisissage habituel » a déclaré la Cour³⁷².

Cependant, on remarque que la façon dont le nouvel article 4 (5) e de la Convention internationale de 1924 est rédigée «ne permet pas de résoudre tous les problèmes susceptibles de se présenter»³⁷³. En fait, on constate, premièrement, que seulement les actes ou omissions du transporteur ont été visés et non ceux de ses préposés. Deuxièmement, il faut prouver outre l'intention de violer les dispositions du contrat, l'intention de provoquer un dommage, que le transporteur doit avoir eu conscience qu'un dommage résulterait probablement de ses actes ou omissions³⁷⁴.

Pour terminer, on pense que le nouvel article 4 (5) e de la Convention de Bruxelles de 1924 n'est pas censé provoquer encore davantage de différends que l'ancienne formulation, en dépit de l'expression «en aucun cas ».

Les Règles de Hambourg, s'exprimant sur "l'ordre des fautes qui vont faire écarter le plafond de réparation et condamner le transporteur à réparer l'entier dommage"³⁷⁵, reprennent des termes assez proches de la disposition 4 (5) e du Protocole de Visby de 1968. En fait, l'article 8 (1) de ces Règles adopte la même variation de faute de la Haye-Visby "commise téméairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement". Avec cet article on rejoint l'article 25 du protocole de La Haye de 1955 modifiant la convention de Varsovie relative au transport aérien, qui apprécie la faute inexcusable.

Mais, en ce qui concerne la déchéance pour les préposés du transporteur maritime du droit de limiter leur responsabilité, les membres du Groupe de Travail ont convenu que :

³⁷² Id.

³⁷³ G. AUCHTER, loc. cit., note 40, 294.

³⁷⁴ W. TETLEY, loc. cit., note 362. 611.

³⁷⁵ René RODIÈRE, "la responsabilité du transporteur maritime suivant les règles de Hambourg 1978". (1978) 30 D.M.F. 458.

« les Règles de Visby n'étaient pas satisfaisantes et qu'il fallait également enlever aux préposés ou aux mandataires du transport maritime, dans certains cas, le droit de limiter leur responsabilité à un montant maximum déterminé »³⁷⁶. Par ailleurs, l'article 8 (2) énonce que : « Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire,... ». Avec l'entrée en vigueur de cette Convention, on prévoit que les litiges vont diminuer davantage.

La Convention de Bruxelles de 1924, ainsi que la loi française de 1936 sont loin d'être claires concernant la qualification et les effets de la faute lourde. Nous examinerons ci-dessous la façon dont les pays du common law ont traité cette question sous l'empire de cette Convention et leurs lois locales.

Section 2 : La déchéance légale et la common law

Le droit anglo-saxon se base, comme le système civiliste, sur le même principe fondamental, selon lequel toute faute engendre une responsabilité. Cependant, la common law ignore la notion de la faute lourde appliquée par les auteurs et la jurisprudence française. Il traite donc la question de la responsabilité sous d'autres angles qui varient suivant le domaine du droit. En droit du transport par voie maritime, la doctrine et la jurisprudence anglo-saxonnes examinent la déchéance de la limitation de la responsabilité du transporteur sous deux notions, celle de "breach of contract" (paragraphe 1), et celle de la "deviation" (paragraphe 2).

Paragraphe 1- « Breach of contract »

La notion de « Breach of contract » est une conception du droit anglais britannique. Elle est appliquée, également, dans les pays du commonwealth, tel le Canada, l'Australie, etc. La common law désigne par « breach of contract » tout cas d'inexécution du contrat.

³⁷⁶ G. AUCHTER, *loc. cit.*, note 40, p. 303.

Selon David, « il y a « breach of contract » dès qu'une obligation prévue au contrat n'est pas dûment exécutée par celui à qui elle incombe »³⁷⁷. Le transporteur est, en principe, tenu d'accomplir toutes ses obligations avec diligence. Le manquement à une obligation considérée essentielle prévue dans le contrat ou une négligence grossière, constitue, d'après les Anglais, “ fundamental breach of contract ”.

L'objectif principal de cette étude est de déterminer les effets du “ fundamental breach of contract ” sur la limitation de responsabilité du transporteur. Autrement dit, il s'agit de se demander si le plafond légal de la limitation de responsabilité demeure le même en dépit de la survenance d'un “ fundamental breach ”.

Historiquement, le transporteur est responsable de toute perte due à l'inexécution de ses obligations, qu'elle soit ordinaire ou grossière. Dans de tels cas, le transporteur ne peut plus invoquer le bénéfice de la limitation de responsabilité et devient assureur de la cargaison³⁷⁸.

Après l'adoption de la Convention de Bruxelles de 1924, la question de la doctrine du « fundamental breach » du droit maritime s'est posée autrement. En effet, les Règles de La Haye de 1924 n'ont pas défini cette notion ni déterminé à quel moment le transporteur est en présence de celle-ci. Ajoutons à cela les difficultés survenues avec l'expression "in any event" de l'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles de 1924. Mais, d'après Tetley, cette Convention a reconnu trois cas spécifiques du “ fundamental breach ”, à savoir le transport sur le pont, le « misleading » et la déviation géographique. Dans ces cas, le transporteur perd automatiquement le bénéfice de la limitation légale de responsabilité. Cependant, la Convention de 1924 est muette en ce qui concerne les autres cas du “ fundamental breach of contract ”. Tout ceci a entraîné l'hésitation des auteurs à trancher dans quelles situations le transporteur perd le droit de recourir à la limitation légale de responsabilité.

³⁷⁷ Pour plus de détails sur cette notion il faut voir : René DAVID et David PUGSLEY, les contrats en droit anglais, Paris, 1985, n° 405.

³⁷⁸ W. TETLEY, *op. cit.*, note 58, p. 107.

D'une part, certains auteurs, constituant une minorité, sont d'avis que la théorie du "fundamental breach" se rapproche de la faute lourde du droit français. Cependant, ils ont hésité à assimiler le "fundamental breach", du droit anglais avec la faute lourde du droit français, affirme Seriaux³⁷⁹. Il ajoute qu'« en réalité, il convient de remarquer que les décisions anglaises n'admettent le « breach of contract » que lorsque le transporteur ne peut alléguer aucun motif excusant son inexécution »³⁸⁰. Tout comme Seriaux, la majorité des auteurs refusent cette assimilation vu que la notion de la faute renferme un certain élément subjectif, à la différence du "breach of contract" qui est une notion purement objective³⁸¹.

Ceci dit, l'interprétation de l'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles s'avère difficile lorsqu'il s'agit de calculer la limitation de responsabilité en considérant l'expression « in any event ». D'où, la plus grande difficulté consiste à trouver une conciliation entre la sanction du "fundamental breach" et l'expression "in any event" de cet article, remarque Tetley. Il estime que l'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles de 1924 est applicable tant que le contrat de transport n'est pas violé. À ce moment, le transporteur peut bénéficier de la limitation de responsabilité prévue par cet article. Cependant, quand le transporteur manque à une obligation considérée essentielle, le contrat est atteint et par conséquent les règles de la Convention ne peuvent plus être invoquées³⁸².

En ce sens, Tetley a noté que : «Lorsqu'il y a un contrat entre deux parties de sorte que l'une doive transporter la marchandise de l'autre et que celle-ci viole le contrat de manière telle que la nature même du contrat est changée, alors cette partie ne peut bénéficier des dispositions contractuelles pour ce qui a trait à la perte. Les Règles de La

379. Alain SERIAUX, La faute du transporteur, 1984, *Economica*, n° 366.

380 Id.

381. R. DAVID et D. PUGSLEY, op. cit., note 377, n° 405. Dans ce sens le professeur David affirme que " La notion de breach of contract est quelque chose d'entièrement objectif, on ne soucie à aucun degré, en particulier, de savoir si le contractant qui n'a pas exécuté ses obligations a commis ou non une autre. La notion de faute contractuelle ne joue pas de rôle dans le droit anglais".

382 W TETLEY, op.cit., note 58, p. 110. Dans le même sens a écrit P. Lureau, loc. cit., note 351.

Haye font partie du contrat et la partie défaillante ne peut bénéficier des Règles. Déclaration sciemment fausse, déroutement déraisonnable et transport en pontée sont des exemples d'inexécution fondamentale du contrat qui habituellement font perdre à la partie défaillante ses droits en vertu du contrat et des Règles »³⁸³.

Quant à la jurisprudence anglaise, elle admet que le transporteur est en présence d'un fundamental breach lorsqu'il:

- abandonne la cargaison pendant une période au cours de laquelle elle est perdue.
- livre sans motif valable à une autre personne la marchandise (par exemple : une personne ne détient pas le connaissance) alors que le but principal du contrat est que la livraison soit faite à une personne déterminée.
- charge la marchandise en pontée sans aviser le chargeur.
- s'écarte sans motif légitime de la route convenue ou habituelle.

Ainsi, on remarque que les cas du "fundamental breach" cités par la jurisprudence anglaise sont les mêmes cas de la faute lourde du système français et ceux de la "deviation" injustifiée notés par les tribunaux américains. La jurisprudence britannique et celle du commonwealth sont unanimes pour dire que le transporteur qui commet un "fundamental breach" viole le contrat, et par conséquent il perd le bénéfice de la limitation prévu par l'article 4 (5) en dépit des mots en aucun cas « in any event ».

Par ailleurs, la Chambre des Lords, dans l'affaire *Suisse Atlantique* qui porte sur l'inexécution fondamentale d'un contrat de charte-partie, « a décidé qu'une partie perdrait le bénéfice d'une clause d'exonération si l'inexécution fondamentale était telle que de donner effet à la clause d'exonération serait de contrevenir au but du contrat »³⁸⁴. Bien que cette décision porte sur un contrat non soumis aux Règles de La Haye de 1924, la jurisprudence britannique a maintenu la même solution sous l'empire de la Convention de Bruxelles de 1924. En effet la Chambre des Lords estime que les conventions internationales et les nouvelles lois n'ont pas le but de modifier la sanction des effets d'un

³⁸³ W. TETLEY, *loc. cit.*, note 362, p. 601.

³⁸⁴ *Id.*

“fundamental breach”, parce que celui-ci fait sortir, toujours, le transporteur du contrat et le déchu de toute protection y compris la limitation de responsabilité.

Ainsi, la jurisprudence britannique et les juridictions du commonwealth privent le transporteur des défenses légales et conventionnelles incluant la limitation de responsabilité³⁸⁵, et affirment que l'expression “in any event” ne change rien dans ce cas.

Les modifications apportées par le Protocole de La Haye-Visby n'ont pas résolu ce problème définitivement. En effet, ce Protocole a retenu la même expression, “in any event” qui est à l'origine des ambiguïtés, mais il a ajouté une clause (e) qui constitue une nouveauté par rapport aux Règles de 1924³⁸⁶. Il s'agit d'écarter la limitation de responsabilité en cas d'un comportement fautif. Cet alinéa, d'après Tetley, confirme l'idée que le “fundamental breach” fait perdre le plafond légal de la limitation de responsabilité. Quant aux Règles de Hambourg³⁸⁷, elles ont supprimé l'expression “in any event” et ont gardé des termes proches de ceux du Protocole de Visby concernant la faute inexcusable. La même difficulté de l'appréciation de la faute, par les anglais, surgit puisque la faute inexcusable adopte une conception subjective plutôt qu'une conception objective.

Paragraphe 2: La «deviation»

La déviation est une notion propre au droit maritime américain. Autrefois, avant l'adoption de la Convention de Bruxelles de 1924, la common law désignait par le terme “deviation” ou déroutement tout changement de la route habituelle du voyage ou de la route convenue dans le contrat. Conformément à ceci, le transporteur qui se trouve dans

³⁸⁵ Id.

³⁸⁶ La clause e du paragraphe 5 de l'article 4 dispose que : «Ni le transporteur ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par le présent paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ».

³⁸⁷ L'article 8 (1) des Règles de Hambourg stipule que :“Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ce dommage ou ce retard résulte soit témérairement et en sachant que cette perte ce dommage ou ce retard en résulterait probablement”.

une telle situation n'a plus les bénéfices du contrat et de la loi. Ainsi, c'est le sens purement géographique qui avait été considéré par les pays de common law.

Plus tard, avec l'adoption de la Convention de Bruxelles de 1924, il y a eu des changements importants concernant le déroutement. En effet la Convention de 1924 n'a pas défini le déroutement, mais elle a uniquement cité dans son article 4 (4) les cas où il ne s'agit pas de déroutement. Autrement dit, les situations où celui-ci est justifié et permis. L'article 4 (4) stipule qu' «aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction aux présentes Règles ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant». Ces cas ne font pas échec à la limitation légale de responsabilité. Cette même disposition a été insérée dans la majorité des législations internes notamment celles du commonwealth et repris par les Règles de La Haye-Visby. Par ailleurs, la jurisprudence anglaise a jugé, à titre d'exemple, que le déroutement du navire pour approvisionner en combustible est raisonnable³⁸⁸, ainsi que la "deviation" pour éviter la grève³⁸⁹. Ainsi, les déviations qui se font dans des circonstances semblables sont jugées raisonnables par les tribunaux de common law. Néanmoins, la common law impose un fardeau lourd sur le transporteur à la suite d'une "déviations". En effet, pour se disculper, le transporteur doit prouver que la perte ou le dommage est causé par force majeure ou un vice propre à la marchandise, ou encore il doit prouver que la perte ou le dommage seraient, de toute façon, survenus, même s'il n'y avait pas eu "déviations"³⁹⁰. C'est uniquement dans ce sens que la jurisprudence britannique et ses alliés, ont traité la doctrine de la "deviation". Mais celle-ci est, dans le sens américain, proche du "fundamental breach" anglais.

³⁸⁸ *Toronto Elevators v. Colonial S.S. LTD*, [1950] EX. C. R 371. Dans cette affaire la Cour a décidé que le retard dû à la déviation pour approvisionner en pétrole était justifié et par conséquent ne faisait pas obstacle à la limitation de responsabilité du transporteur.

³⁸⁹ *G. H. Rendon & Co v. Palmyra Trading*, [1956] 2 Lloyd's Rep. 379. La loi canadienne Cogwa 1936 permet le déchargement dans un autre port en cas d'épidémie, grève et dans des circonstances semblables. Dans cet arrêt le port de déchargement était à Longton et Hull, mais les deux ports étaient en grève, le navire avait déchargé au port de Hambourg.

³⁹⁰ *James Morison v. Chau, Savill and Albion Co*, [1916] 2 K. B, 783. Dans cette affaire le transporteur n'a pas pu prouver que la perte aurait eu lieu même s'il n'avait pas dévié.

Quant aux États-Unis, ils ont adopté le même article dans leur loi interne "Cogsa" de 1936 en ajoutant un paragraphe explicatif qui dispose que : « Provided, however, that if the deviation is for the purpose of loading or unloading cargo or passengers, it shall prima facie be regarded as unreasonable ».³⁹¹

C'est ainsi qu'aux États-Unis, l'interprétation de la notion de "deviation" a été élargie, notamment après l'adoption de la loi américaine Cogsa en 1936. Désormais, cette notion ne désigne plus exclusivement le sens purement géographique traditionnellement connu par les pays de common law. Elle s'applique également à "tout fait du navire qui tend à modifier ou à augmenter le risque inhérent aux marchandises"³⁹². Ainsi, la "deviation" s'étend à toute inexécution d'une obligation essentielle du contrat par le transporteur maritime et par conséquent le contrat sera rompu. Par ailleurs, ce terme renferme, actuellement, un ensemble de fautes qui privent le transporteur de la limitation de responsabilité telles que la non-livraison (no delivrey), l'arrimage en pontée (deck stowage), le transport d'une marchandise en dehors de son port de destination et à un port différent de celui-ci (over carriage), certains retards de nature exceptionnelle dans la livraison (delay)³⁹³, ou encore le transport en pontée (deck carriage), qui est souvent considéré comme une déviation. La cour dans l'affaire *Flying Clipper* a noté que le « Deck stowage where under deck stowage is required, is more than negligence, it is a deviation with resulting abrogation of the contract »³⁹⁴ etc.

³⁹¹ À défaut d'une définition claire du déroutement injustifié, les interprétations doctrinales sont divergentes. Généralement, les tribunaux américains distinguent entre la "deviation" raisonnable et la "deviation" injustifiée. En effet, le caractère raisonnable du déroutement est un principe de la common law adopté par la Convention de 1924 dans son article 3 (4) qui stipule qu' «un tel connaissance vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément aux alinéas 3, a, b et c ».

³⁹² Constantin KATSIGERAS, Le déroutement en droit maritime comparé, 1970, n° 24, p. 45.

³⁹³ *Id.*, p. 46. C'est l'exemple de l'arrêt *Ailantic Mutual* "La cargaison devait être transportée de Chicago à Anvers, mais n'a pas été déchargée à Anvers. Elle fut transportée à Hambourg et déchargée là, c'est seulement dix huit mois plus tard que la livraison a été faite. La Cour estima qu'il s'agit d'un déroutement déraisonnable".

³⁹⁴ *Jones & Guerrero c. The Flying Clipper*, (1954) A.M.C. 259. Voir, également, l'arrêt *General Electric Company v. Nancy-Lykes*, C.A. New York, 20 avril 1983, 1983 AMC 1947 ; et les observations de Bonassies sur cette décision dans (1983) D.M.F. 760. Dans le même sens, voir POURCELET, op. cit., note 12, p. 152.

Il semble que l'interprétation de cet article a amené certains auteurs à assimiler le déroutement injustifié à la faute lourde du droit français. En ce sens, Seriaux a noté que : « la déviation n'a pour effet d'écarter les clauses limitatives de responsabilité que si elle peut être qualifiée de « unraisonnable ». Or, si nous savons que cela équivaut à l'absence de faute si la déviation est absolument injustifiée, ne pourra-t-on la qualifier de faute lourde ? »³⁹⁵. Alors, quelles sont les chances du transporteur de bénéficier de la limitation de responsabilité légale alors qu'il est en présence d'un déroutement injustifié ?

Les Règles de La Haye de 1924 sont muettes à propos de cette question. L'interprétation de l'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles de 1924 n'est pas évidente vu l'ambiguïté de celui-ci, notamment la formule "in any event", et la divergence des explications doctrinales et jurisprudentielles. De plus, le caractère raisonnable est une notion qui n'est pas assez claire ni dans la Convention de 1924 ni dans les lois internes. À ce sujet, le professeur Katsigeras affirme qu'il est " impossible de parvenir à une définition théorique précise du déroutement raisonnable, l'examen concret de chaque cas spécial facilite la preuve de ce caractère"³⁹⁶. Autrement dit, chaque cas du déroutement nécessite une étude à part pour arriver à caractériser la nature du déroutement.

Quant à la jurisprudence, depuis plus d'un siècle et avant l'adoption des Règles de La Haye de 1924, les tribunaux américains et anglais s'accordaient sur le fait que la "deviation" injustifiable de la route habituelle du voyage et le "fundamental breach", écartaient les clauses justificatives d'exonérations prévues dans le contrat du transport. En ce sens, le transporteur maritime est tenu responsable de la totalité du dommage. Cependant, après la Convention de Bruxelles de 1924 la jurisprudence américaine a essayé de clarifier le caractère raisonnable du déroutement. Par ailleurs, les tribunaux ont notifié

³⁹⁵ A. SERIAUX, *op. cit.*, note 379.

³⁹⁶ C. KATSIGERAS, *op. cit.*, note 392, p. 47.

des cas de déroutement, telle la grève qui était toujours appréciée comme une "deviation" raisonnable et tolérée³⁹⁷.

En revanche, là où la déviation injustifiée est en question, les tribunaux américains se sont divisés en deux approches. Ceux qui estiment que les Règles de La Haye de 1924 présentent une continuité des règles antérieures à celles-ci. Par conséquent on peut les appliquer en cas de lacune dans la Convention de 1924 ; c'est l'approche majoritaire. Il y a, aussi, ceux qui trouvent que l'interprétation des Règles de 1924 doit être différente puisque le but de la Convention est de renouveler la loi et les normes afin d'harmoniser les législations des différents systèmes juridiques. Il s'agit de l'approche minoritaire.

Depuis l'année 1936, date d'adoption du Cogsa, les tribunaux américains, réputés plus stricts que les tribunaux britanniques concernant le caractère raisonnable du déroutement, estiment qu'il n'est justifié que pour une cause valable. En effet, en droit américain, un déroutement pour réparation du navire n'est pas une déviation raisonnable tant que la réparation est due à un manque de diligence exigée du transporteur au début du voyage comme l'illustre l'affaire *Louise*³⁹⁸.

Par ailleurs, la Cour d'appel dans l'affaire *Ruth Ann*³⁹⁹ a jugé que le déroutement en question est injustifié. Dans cette affaire le déchargement de la marchandise est fait au Puerto au lieu de la Havane vu l'instabilité de la situation politique à Cuba. La Cour a jugé que la situation politique était connue par les parties au moment de la signature du connaissement et a déclaré que : "Nor was such deviation excused by bill of lading clauses

³⁹⁷ *Manx Fisher*, [1954] A.M.C. 177. Dans cette affaire la Cour a jugé raisonnable la déviation du navire vers un autre port à cause de la grève (strike).83, p. 47.

³⁹⁸ 54 F. supp. 157. Dans cet arrêt la Cour a tenu ce propos "Where a vessel sails in flagrantly unseaworthy condition and is forced to return to port for repairs, she is guilty of a deviation and is not entitled to retain prepaid freight, the bill of lading providing that freight shall be retained ship lost or not lost is displaced".

³⁹⁹ *Cuba v. The Ruth*, 192 F. supp. 607. Dans cette affaire le déchargement de la marchandise est fait au Puerto au lieu de la Havane. La Cour a dit "Nor was such deviation excused by bill of lading clauses permitting calls at ports out of usual order, or discharging goods into a safe place in order to prevent

permitting calls at ports out of usual order, or discharging goods into a safe place in order to prevent Seizure or detention».

Ainsi on remarque que, généralement, les tribunaux ne considèrent pas tant les clauses qui permettent la “deviation”, que les faits qui déterminent son caractère raisonnable. En plus, ils tiennent compte de la relation entre le déroutement et le dommage subi par la marchandise.

En revanche, la jurisprudence américaine se caractérise par une divergence entre les cours d'appel concernant les effets du déroutement au sens du Cogsa de 1936. Cette situation est à l'origine de l'émergence de deux approches.

D'un côté, on trouve l'approche majoritaire qui a suivi la décision rendue par le juge Weinfeld, du tribunal fédéral du District de New York, dans l'arrêt *Jones v. Flying Clipper* en 1953⁴⁰⁰. Dans ce cas, il s'agissait de transporter 20 colis contenant des automobiles des États-Unis à l'île de Guam à l'Est de l'océan Pacifique. Bien que le connaissement délivré oblige le transporteur de charger la cargaison dans la cale, 8 colis se sont endommagés durant le voyage par l'eau de la mer. Le transporteur admet qu'il a commis une «deviation » mais il prétend que sa responsabilité ne dépasse pas le plafond légal prévu dans l'article 4 (5) du Cogsa. La Cour a rejeté cet argument en déclarant que le transporteur ne bénéficie pas de la limitation de responsabilité à la suite d'un déroutement injustifié. La Cour a déclaré que : «when there is such a departure from the contract of carriage as to amount to an unjustifiable deviation, the bill of lading and all its terms go. So too the statutory limitation would be vitiated unless the act specifically keeps it alive»⁴⁰¹.

Dans sa décision la Cour s'est basée sur l'arrêt anglais *Stag line*⁴⁰². C'est dans ce sens que la plupart des tribunaux américains se sont orientés, à l'exemple de la Cour du

⁴⁰⁰ 116 F. supp. 386. Ce cas soulève le problème du chargement en pontée de la marchandise. La Cour a décidé que le chargement en pontée est une déviation injustifiée. C'est la première décision ayant statué en matière de la limitation de responsabilité depuis l'adoption du Cogsa.

⁴⁰¹ 116 F. supp. 386 -388.

⁴⁰² (1931) 41 L.L.R. 165.

troisième circuit ainsi que celle du neuvième circuit qui a noté les nuances entre les circuits mais qui a adopté la solution prononcée par le deuxième Circuit. En effet, l'approche majoritaire affirme, d'une part, que le Congrès n'a pas donné une grande importance à la formule "in any event" de l'article 4 (5) de la loi de 1936 et, d'autre part, il n'a pas manifesté une intention de modifier la loi "précogsa" concernant la limitation de responsabilité⁴⁰³.

D'un autre côté, une autre approche estime que le déroutement injustifié ne fait pas obstacle au plafond légal de la limitation de responsabilité du transporteur. Cet avis a été rendu en 1963 par la Cour d'appel du septième circuit dans l'affaire *Atlantic Insurance Company v. Posidon*⁴⁰⁴. Dans ce cas, la cargaison a été chargée de Chicago pour être transportée à Anvers. Mais, la marchandise est arrivée et a été déchargée à Hambourg. Pour cette raison, le transporteur n'a livré la marchandise que dix-huit mois après la date de livraison convenue entre les parties. La Cour a admis qu'il s'agit d'un déroutement injustifié, mais elle a conclu que la limitation de la responsabilité est applicable.

Cette décision rendue par la Cour du septième circuit n'a été adoptée que par deux tribunaux. La Cour du district de Floride, après qu'elle a discuté les deux arrêts *Flying Clipper* et *Atlantic Mutual* a trouvé que l'analyse du deuxième cas est plus convaincante. La Cour d'appel de la Californie, à son tour, a adopté la même solution en déclarant que la déviation n'élimine pas, dans tous les cas, le plafond légal de la responsabilité prévu dans le Cogsa.

Cette approche minoritaire a critiqué la position de la plupart des tribunaux. D'une part parce qu'ils n'ont pas tenu compte ni de l'intention des rédacteurs internationaux pour l'unification du droit du transport maritime, ni du but visé par l'adoption du Cogsa et

⁴⁰³ J. Hoke PEACOCK III " Deviation and the package limitation in the Hague Rules and the carriage of goods by sea act: An alternative approach to the interpretation of international uniform acts". 1990 Texas L.R. 977.

⁴⁰⁴ 313 F. 2d. 872.

d'autre part, parce qu'ils citent la loi "précogsa" ou l'arrêt *Flying Clipper* dans lequel la loi "précogsa" est appliquée⁴⁰⁵.

Les différences notées entre ces décisions clés de la jurisprudence américaine depuis la promulgation du Cogsa, sont dues à l'interprétation et à l'importance que donne chaque Cour à l'expression "in any event".

En résumé, malgré les diverses interprétations des auteurs et de la jurisprudence, les juridictions anglo-saxonnes retiennent que "la deviation" «faisant en quelque sorte sortir le transporteur du contrat de transport, lui interdit de se prévaloir de la limitation de responsabilité »⁴⁰⁶.

Les décisions les plus récentes concernant le déroutement se rapprochent de l'approche minoritaire. En fait, les tribunaux refusent d'étendre le déroutement à d'autres fautes commises par le transporteur⁴⁰⁷. Il essaye, en effet, de maintenir des limites bien déterminées pour cette notion⁴⁰⁸. En conséquence, la «deviation » ne sera plus considérée comme la seule cause qui est toujours susceptible de priver le transporteur de son droit à la limitation⁴⁰⁹.

Conclusion du chapitre 1

Ainsi, la déchéance de la limitation légale demeure une question complexe. Notamment, lorsqu'il s'agit de déterminer la cause qui prive le transporteur de bénéficiaire

⁴⁰⁵ J. H. PEACOCK III, *loc. cit.*, note 404, 993.

⁴⁰⁶ Pierre BONASSIES, " droit maritime étranger" (1966) 18 *D.M.F.*117.

⁴⁰⁷ Tuxpan, tribunal fédéral de New York, BONASSIES, (1992) *D.M.F.* 728, n° 29.

⁴⁰⁸ *Id.*

⁴⁰⁹ *Id.*, 729. Dans un arrêt du 16 décembre 1985, la Cour d'appel de New York observe que la promulgation du Cogsa n'a pas modifié la règle de la common law selon laquelle le transporteur est pleinement responsable lorsqu'il trompe le chargeur sur son propre comportement quant au chargement des marchandises à bord du navire, alors même qu'il n'a agi ni frauduleusement ni intentionnellement.

de la limitation soit dans le système civiliste soit dans le système anglo-saxon. Par ailleurs, les difficultés sont loin d'être toutes disparues même après les modifications apportées par le Protocole de Visby de 1968. Parce que, d'une part, la variante de faute citée n'est pas aussi claire que la notion de la faute lourde et que, d'autre part, la notion de «deviation» dans les juridictions anglo-saxonnes est, toujours, une notion ambiguë.

Quant à l'unification des règles de droit maritime, relative aux effets des comportements fautifs sur la limitation de responsabilité du transport maritime, elle est confrontée, principalement, au problème de la diversité des systèmes juridiques appliqués dans chaque pays. Cela rend la réalisation de l'harmonisation une tâche difficile malgré le souhait des rédacteurs des Conventions. En fait, on a vu que la doctrine et la jurisprudence n'ont pas réussi à atteindre une uniformité, même à l'intérieur d'un même pays et encore beaucoup moins à travers le monde⁴¹⁰.

Si la déchéance légale du bénéfice de la limitation de responsabilité du transporteur a été à l'origine de plusieurs problèmes et controverses, la déchéance conventionnelle n'a pas soulevé autant de difficultés.

⁴¹⁰ J. H. PEACOCK III, *op. cit.*, note 394, 1001.

Chapitre 2 : La déchéance conventionnelle

La limitation de responsabilité du transporteur, prévue dans la Convention internationale de 1924 telle que modifiée par le Protocole de 1968 et celle de Hambourg de 1978, ainsi que dans certaines législations internes, peut être écartée de deux façons. En effet, les parties ont, d'une part, le droit d'établir, par convention, un montant différent du plafond légal qui doit être versé par le débiteur en cas d'inexécution de son obligation. Cette alternative est prévue par l'article 4 (5) 3 de la Convention de Bruxelles qui énonce que : « Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé ». Ce paragraphe a été repris par le Protocole de 1968 dans l'article 4 (5)⁴¹¹. On trouve, d'ailleurs, le même principe dans le texte de la disposition 6 (4) de la Convention de Hambourg de 1978⁴¹².

Mais, d'autre part, l'effet de la limitation de responsabilité peut être annulé par une insertion de la nature et de la valeur de la marchandise au connaissance, avant l'embarquement. Cette option est connue sous le nom de « la déclaration de valeur » qui est, en fait, un objet de notre étude.

⁴¹¹ L'article 4 (5) g énonce que : « Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) du présent paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa ».

⁴¹² L'article 6 (4) stipule que : « Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1 ».

Section 1 : La déclaration de valeur

Le chargeur qui désire obtenir une indemnité complète et éviter la limitation légale, lorsque la valeur de sa marchandise dépasse celle-ci, peut recourir à une déclaration de la nature et de la valeur de la marchandise. Cette option est établie par le premier paragraphe de l'article 4 (5) des Règles de La Haye de 1924 et l'article 4 (5)a des Règles de La Haye-Visby de 1968. Ces textes prévoient que le transporteur bénéficie d'une limitation légale «à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement»⁴¹³. Quant aux Règles de Hambourg, elles n'ont pas inséré les mêmes termes, mais, il semble que l'alinéa 4 de la disposition 6 renferme ce principe. Les législations internes ont, en majorité, repris la même formulation que la Convention de Bruxelles de 1924⁴¹⁴.

Par ailleurs, lorsque le chargeur désire faire une déclaration de valeur de sa marchandise, celle-ci ne doit pas être inférieure à la limitation légale prévue soit dans les

⁴¹³ Voir *Nabob Foods Ltd. c. Cape Corso*, (1954) 2 L.L.L.R. 40.

⁴¹⁴ En France, la loi de 1936 a repris la même disposition 4 (5) de la Convention de Bruxelles de 1924 qui prévoit dans son article 5 le droit du chargeur, qui souhaite d'être couvert entièrement, de faire une déclaration de valeur. La Cour de cassation dans l'affaire *Delmas Vieljeux* affirme que : « la limitation de responsabilité ne joue plus en faveur du transporteur lorsque la nature et la valeur de la marchandise transportée ont été déclarées par le chargeur avant l'embarquement et que cette déclaration est insérée au connaissement » Cour de Cassation ch. civ. sect. com. 25 juin 1958. (1958) D. 749. Il ressort des faits de cet arrêt qu'à la date du 24 juin 1950, les transports maritimes *Scaphos* ont expédié du port de la Rochelle-Pallice à destination du Grand-Bessam le remorqueur *Tony* d'un poids de quinze tonnes, que ce navire, chargé sur le S/S *Fronk-Delmas* de la société *Delmas Vieljeux*, a été débarqué par la dite société, mais qu'au cours de cette opération une avarie est survenue à la coque du remorqueur et que peu de temps après sa mise en eau ledit remorqueur a coulé. La société *Delmas Vieljeux*, agissant à titre de transporteur, a invoqué la limitation de la responsabilité prévue par la loi de 1936 en sa faveur, tandis que le chargeur a réclamé un dédommagement total de la marchandise. La Cour de Cassation a retenu « que c'est à bon droit que David réclame à la compagnie *Dalmas-Vieljeux* la somme de 2.500.000 F.c. F.A (5 millions de francs métropolitains), valeur déclarée au connaissement et sans violer les textes visés »

Au Canada, la loi de 1936 a, à son tour, inséré la même disposition que celle de la Convention de Bruxelles de 1924. Par conséquent, les Cours canadiennes acceptaient la déclaration de valeur insérée dans le connaissement avant l'embarquement par le chargeur en vertu de la loi *Cogwa* de 1936. Actuellement, la loi applicable au Canada est celle adoptée par les Règles de La Haye-Visby de 1968 qui a, en effet, repris la même disposition.

Aux États-Unis, la valeur du montant de la limitation (\$500 U.S par colis) prévu par la loi *Cogsa* de 1936 a baissé à la suite de l'inflation, affirme *Tetley*. Selon ce dernier, les tribunaux américains sont devenus réticents quant au fait d'imposer la limitation légale. Par ailleurs, ils insistent que les chargeurs doivent avoir l'opportunité de déclarer la valeur de leur marchandise quand elle dépasse le montant de la limitation. Voir *W. TETLEY, op. cit.*, note 58, p. marine cargo claims third edition.

conventions internationales soit dans les législations nationales. Une telle somme sera déclarée nulle et sans effet, car elle aura pour objet de fixer la limitation de responsabilité du transporteur à un montant plus bas que celui du plafond déjà établi. Il faut noter que cette règle est d'ordre public et que toute clause de ce genre est frappée de nullité.

Ainsi, la déclaration acceptée lie les parties et la marchandise est réputée valoir ce qui a été déclaré. À la suite de la perte ou d'une avarie de la cargaison, le transporteur est tenu à indemniser l'ayant droit intégralement. En effet, le transporteur est responsable de «la déclaration de valeur pour le cas de perte totale du colis ; mais, s'il y a perte partielle ou avarie, il faut accorder une indemnité proportionnelle, et c'est là une différence avec la limitation légale »⁴¹⁵.

Selon Ripert, cette déclaration de valeur «ne doit pas être considérée comme une clause pénale »⁴¹⁶. Il s'agit, en fait, d'une «présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester »⁴¹⁷. Autrement dit, le transporteur a, toujours, la possibilité de remettre en question l'exactitude de la déclaration notée au connaissance⁴¹⁸.

En outre, la déclaration de valeur exige deux conditions d'application. En effet, l'une est prévue par le texte de la Convention, à savoir la nécessité d'insérer la déclaration dans le connaissance (paragraphe 1). Tandis que l'autre est le résultat d'un usage du transport international appelé «ad valorem » (paragraphe 2).

⁴¹⁵ G. FRAIKIN, *op. cit.*, note 8, p. 295. voir G. RIPERT, *op. cit.*, note 79, n° 1818, p. 712. et M. POURCELET, *op. cit.*, note 12, n° 119, p. 150. pour la règle de proportionnalité d'indemnisation.

⁴¹⁶ G. RIPERT, *op. cit.*, note 85, n° 1818, p. 711.

⁴¹⁷ L'alinéa 2 de l'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles.

⁴¹⁸ voir section 2 de ce chapitre.

Paragraphe 1 : La nécessité d'insérer la déclaration dans le connaissement

Les termes de l'article 4 (5) des Règles de La Haye exigent explicitement que le chargeur inscrive la nature et la valeur de la cargaison dans le connaissement. Cependant, cette disposition a soulevé quelques problèmes d'interprétation. En effet, faut-il prendre le mot connaissement à la lettre ? Autrement dit, la déclaration insérée dans un document autre que le connaissement est-elle valide et peut-elle être prise en considération par les tribunaux ?

Avant l'adoption des Règles de La Haye-Visby, la jurisprudence n'était pas unanime quant au fait que la déclaration de la nature et de valeur de la marchandise pourrait se faire à un autre document que le connaissement. En fait, certains tribunaux soutenaient qu'aucun document ne peut remplacer le connaissement et par conséquent la déclaration ne doit avoir lieu que dans celui-ci. C'est la solution adoptée par la Cour française à Alger en 1950 quand elle a retenu que «la limitation légale de la responsabilité de l'armateur ne joue pas lorsque la nature du colis est précisée dans l'avis d'expédition de l'armateur »⁴¹⁹.

Cependant, d'autres tribunaux sont d'avis que si un connaissement n'est pas délivré, l'insertion peut en être faite dans le titre que l'on délivrera à la place de celui-ci. C'est dans ce sens que la majorité des tribunaux français ont rendu leurs décisions. C'est le cas de la Cour Commerciale de Rouen⁴²⁰ ainsi que celles de Marseille⁴²¹ et d'Aix⁴²².

⁴¹⁹ (1950) D.M.F. 348

⁴²⁰ (1950) D.M.F. 604.

⁴²¹ (1959) D.M.F. 370.

⁴²² Cour d'Aix, 11 avril 1967, (1967) D.M.F. 27.

Plus tard, sous l'autorité de la loi de 1966, modifiant la loi originale de 1936, une disposition analogue à celle de la loi de 1936 a été introduite. En effet, l'article 28 (2) b prévoit que le transporteur devra payer plus que le plafond légal «en cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur ». Avec l'entrée en vigueur de cette disposition, la doctrine française semble être unanime quant à l'idée que le terme connaissement comprend tout document qui fait preuve du contrat de transport. Selon Rodière, le connaissement n'est pas le seul document qu'il faut prendre en considération. En fait, cette «déclaration de valeur doit être explicitement portée comme telle sur le titre qui fait preuve du contrat de transport et de ses conditions, de façon que les parties sachent bien que cette déclaration de valeur s'insère dans le contrat »⁴²³.

La jurisprudence française, à son tour, a accepté la même interprétation. Par ailleurs, la Cour d'appel de Rouen, dans l'affaire *Navire Pierre-Vieljeux*⁴²⁴, a maintenu la validité de la déclaration de valeur insérée à la note de chargement.

Dans ce cas, il s'agissait de la perte d'une caisse contenant une bobineuse-découpeuse. Cette caisse devait être expédiée à Douala mais elle disparut avant d'être embarquée. Le transporteur Sermacoa n'a pas contesté sa responsabilité, mais a prétendu qu'il ne remboursait que la somme de 2000 F correspondant à sa limitation. Il a ajouté que le plafond légal doit être respecté pour deux raisons : parce que, le transport maritime a déjà commencé et que le connaissement ne comportait aucune déclaration de valeur, la déclaration figurant sur la note de chargement n'étant pas opposable au transporteur maritime ni à son préposé. Cependant, la Cour de cassation a confirmé le jugement antérieur en affirmant que «c'est à bon droit que les premiers juges ont estimé que la déclaration de valeur insérée à la note de chargement devait exclure le bénéfice de la limitation de responsabilité » bien qu'elle ait refusé d'assimiler la note de charge au connaissement⁴²⁵.

⁴²³ R. RODIÈRE, *op. cit.*, note 21, p. 314.

⁴²⁴ *Sermacoa c. Norwich Union et cinq autres compagnies d'assurances*. Cour d'appel de Rouen. 2 ch. Civ. (1986) 38 D.M.F. 33, note R. Achard.

⁴²⁵ Voir également les arrêts de la Cour d'Aix-en-Provence qui a voulu voir dans la note de chargement un titre supplétif du connaissement. (1984) D.M.F. 291., note P. Bonassies et (1982) D.M.F. 23., note R. Achard.

De même, aux États-Unis, dans l'affaire *Brazil Oiticica* le connaissement ne contenait pas une déclaration de valeur mais la Cour n'a pas appliqué la limitation de responsabilité prévue par la loi Cogsa de 1936 et elle a considéré la valeur de l'huile « in the event of short deliveries on the usual and customary basis for measure of damages in the absence of a different controlling provision »⁴²⁶.

Au Canada, le tribunal de première instance a pris la même décision dans l'affaire *Anticosti Shipping*. Dans ce cas, le dommage était survenu à un tracteur de valeur \$4,222. Le transporteur a invoqué la limitation de responsabilité de \$500 Can prévue par la loi Cogwa de 1936. Mais, la Cour a retenu que le transporteur était responsable de la totalité de la valeur du tracteur. En fait, le juge a déclaré que : « the defendant could not invoke Art. IV, Rule 5, of the water Carriage of Goods Act, 1936, because the Mack truck was obviously of a value well in excess of \$500.00 and therefore the shipper was not required to declare the value of the truck »⁴²⁷. Ainsi, la Cour était d'avis que : « lorsque la compagnie peut connaître, comme dans le cas actuel, la nature de la marchandise et en apprécier la valeur, elle n'a aucune justification pour demander l'application de l'article 4 (5) »⁴²⁸. Cependant, la Cour d'appel a rejeté ce raisonnement.

Il est unanimement admis, de nos jours, que lorsque la déclaration de valeur est faite au connaissement sans que le transporteur note des réserves, celui-ci est tenu de verser au débiteur la totalité de la valeur de la marchandise. En fait, le tiers a, également, tout le droit de la réclamer puisque le connaissement est, en général, un document négociable⁴²⁹.

⁴²⁶ E. SELVIG, *op. cit.*, note 18, p. 220. ce cas est déjà étudié note 97.

⁴²⁷ *Anticosti Shipping*, [1959] 1 Lloyd's Rep. 352 – 353.

⁴²⁸ *Id.*, voir l'analyse de E. SELVIG, *op. cit.*, note 18, p. 221.

⁴²⁹ Pour plus de détails sur le caractère négociable du connaissement, voir Charles DEBATTISTA, *Sale of goods carried by sea*, Butterworths, 1990, p. 19 et 20.

Par ailleurs, il serait intéressant de connaître la valeur d'une déclaration faite dans un autre document que le connaissement comme la facture, par exemple, vis à vis au tiers. En d'autres mots, le tiers qui détient une facture où la valeur de la marchandise est indiquée, peut en bénéficier⁴³⁰.

Paragraphe 2 : Le fret supplémentaire (ad valorem)

L'article 4 (5) de la Convention de 1924 tel que modifié par le Protocole de 1968 prévoit explicitement que le chargeur bénéficie du droit d'insérer une déclaration de valeur, mais il n'indique pas si celui-ci doit payer pour l'exercice de ce droit. De même, la Convention de Hambourg n'a ajouté aucun détail ni précision concernant cette question tout en permettant à l'expéditeur de déclarer la nature et la valeur de sa marchandise. Par conséquent, et, conformément à ces Règles, rien n'oblige le chargeur à payer un fret plus élevé, appelé « ad valorem », qui donne le droit au transporteur d'exiger une telle taxe.

Mais, il est d'usage que le chargeur qui fait une déclaration de valeur soit obligé de verser un fret plus élevé (ad valorem) qui est en général fixé à un pourcentage supérieur à la valeur de marchandises⁴³¹. Encore une fois, l'imprécision de ce texte est à l'origine de controverses. À cet égard, on note une divergence doctrinale concernant la validité de ce fret supplémentaire calculé « ad valorem » qui a été l'objet de plusieurs critiques.

Certains auteurs pensent que ceci est un droit prévu par la Convention de Bruxelles en faveur du chargeur qui peut l'invoquer en tout temps sans qu'il soit obligé de verser un excès de fret. En ce sens, Mendelsohn argumente que « in the absence of an explicit provision on ad valorem rates the shipper should obtain the benefit of the « unless clause » for free »⁴³². Selon Sturley et Grover, bien que cette interprétation de l'article 4 (5) soit

⁴³⁰ Ce problème n'est pas l'objet de notre étude. Voir sur ce sujet C. DEBATTISTA, Sale of Goods Carried by Sea, Butterworths, 1990.

⁴³¹ Les connaissements, rapport du secrétariat de la CNUCED, TD/BC/C.4/ISL/6/REV.1, no 278 p. 50.

⁴³² Michael f. SSTURLEY and Steven f. GROVER, « Ad valorem rates under article 4(5) of the Haye Rules: A response to Mendelsohn and Degurse ». (1992) 23 J. of Maritime law and commerce 623.

plausible, « the legislative history makes abundantly clear that the shipper must pay for this extra protection »⁴³³.

D'autre, estiment que cette procédure d'ajustement a, en général, un effet négatif sur la déclaration de valeur, parce que cet usage décourage les chargeurs de procéder à une telle pratique et fait qu'ils préfèrent assurer leurs marchandises sous une police d'assurance ordinaire puisqu'elle s'avère plus économique⁴³⁴. D'ailleurs, c'est l'objectif des transporteurs, d'une part, de faire renoncer les chargeurs à l'exercice de ce privilège établi par la Convention de Bruxelles de 1924, comme l'affirme Selvig⁴³⁵. Et, d'autre part, de se protéger contre les déclarations exagérées «que pourrait faire le propriétaire des marchandises »⁴³⁶. Ce qui peut causer, dans certains cas, l'enrichissement sans cause des transporteurs.

Ainsi, malgré les critiques et les oppositions signalées à propos du versement d'un fret supplémentaire, il est admis, pour tous, qu'une telle déclaration donne, automatiquement, le droit au transporteur de charger un fret supplémentaire «ad valorem ». Ceci dit, nous pensons que ce fret (ad valorem) diminue la pratique de la déclaration de valeur de la marchandise, ce qui donne la possibilité d'appliquer la limitation de responsabilité du transporteur plus souvent.

⁴³³ *Id.*, p. 629.

⁴³⁴ E. SELVIG, *op. cit.*, note 18, p. 200.

⁴³⁵ *Id.*

⁴³⁶ Rapport du secrétariat de la CNUCED, *op. cit.*, note 10, p. 50.

Section 2 : La déclaration d'une fausse valeur

Dans certains cas, le chargeur insère une valeur inexacte de la marchandise. À la suite d'une telle déclaration, le transporteur conserve le droit de prouver que la marchandise a une valeur différente de celle qui est déclarée, ou une autre nature que celle qui est annoncée, en vertu de l'article 4 (5) f qui dispose que «cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester ». Il s'ensuit qu'à la suite d'une pareille déclaration, l'expéditeur perd toute indemnité et tout droit de recours. Cette sanction est prévue par la Convention de Bruxelles de 1924 approuvée par un certain nombre des législations nationales qui ont repris les mêmes termes de l'article 4 (5) stipulant que : « Ni le transporteur ni le navire ne seront, en aucun cas, responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fausse de leur nature ou de leur valeur ». Ce texte ne distingue pas entre le cas où la déclaration de valeur est supérieure à la valeur réelle (Paragraphe 1) et celui où elle lui est inférieure (Paragraphe 2). Cependant, la doctrine ainsi que la jurisprudence font une distinction entre les deux.

Paragraphe 1 : Déclaration d'une valeur supérieure

La déclaration d'une valeur supérieure à la valeur réelle «est généralement faite pour obtenir du transporteur, en cas de survenance d'un sinistre, une indemnité supérieure au montant du préjudice»⁴³⁷, affirme Fraikin. Il est unanimement admis que ce comportement prive le transporteur de toute indemnité. En effet, les tribunaux considèrent un tel acte comme étant frauduleux et basé sur la mauvaise foi. Pour attaquer l'exactitude d'une telle déclaration, le transporteur «est autorisé à insérer dans le connaissement des réserves motivées»⁴³⁸. Selon Ripert, «l'effet de ces réserves est de mettre à la charge de

⁴³⁷ G. FRAIKIN, *op. cit.*, note 8, n° 311, p. 294.

⁴³⁸ G. RIPERT, *op. cit.*, note 85, n° 1818 ter., p. 712.

l'expéditeur ou du réceptionnaire la valeur réelle »⁴³⁹.

Ainsi, dans l'hypothèse où la valeur déclarée faite sciemment est supérieure à la valeur réelle, le chargeur perdra tout recours et sera privé de tout droit de remboursement conformément à l'alinéa 3 de l'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles de 1924 repris dans certaines législations internes.

Paragraphe 2 : Déclaration d'une valeur inférieure

Dans le cas où la valeur déclarée dans le connaissement serait inférieure à la valeur réelle, deux interprétations de l'article 4 (5) s'imposent. D'une part, certains auteurs pensent que les termes édictés par l'article 4 (5) a jouent «aussi bien dans le cas de déclaration de valeur supérieure ou inférieure à la valeur réelle »⁴⁴⁰. En effet, une telle déclaration est atteinte par la disposition 4 (5)a, défendant au chargeur de faire une déclaration sciemment fautive relative à la valeur de la marchandise⁴⁴¹. C'est dans ce sens que la Cour de cassation française a rendu son jugement dans l'affaire *Agence Maritime Strauss c. Royal Mail Lines Ltd*. La Cour a estimé que «le sens de la loi, tel qu'il résulte de sa rédaction, n'est ni obscur, ni ambigu et doit par conséquent être tenu pour certain »⁴⁴². Elle a appliqué l'article 6 de la loi française de 1936 qui a reproduit la même sanction prononcée, dans le dernier paragraphe de l'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles, contre le chargeur et qui ne distingue pas entre les deux hypothèses⁴⁴³.

⁴³⁹ Id.

⁴⁴⁰ M. POURCELET, op. cit., note 12, p. 150.

⁴⁴¹ G. RIPERT, op. cit., note 85. n° 1818 bis, p. 712.

⁴⁴² (1944) D. 97.

⁴⁴³ Id., la Cour s'est référée aux travaux préparatoires de la Convention internationale. La proposition faite par les délégués français et italiens d'insérer dans le protocole de signature une disposition réservant aux États contractants le droit «de préciser que l'article 4 (5) dernier paragraphe, ne s'applique pas au cas où le chargeur aurait déclaré une valeur inférieure à la valeur réelle ». Cette réserve a été supprimée, à la suite d'un accord intervenu entre divers gouvernements, dans le texte définitif.

Cependant, selon Fraikin, la sanction établie pour une déclaration supérieure «ne saurait s'appliquer en pareille hypothèse, puisque aussi bien le chargeur n'aurait pas été en faute s'il avait expédié sa marchandise sans aucune déclaration de valeur»⁴⁴⁴. Telle interprétation est adoptée par la majorité des auteurs⁴⁴⁵.

Pour finir, nous remarquons, d'une part, que la multiplicité des pratiques des chargeurs pour assurer leurs marchandises, rend sans valeur la déclaration de valeur prévue dans les conventions internationales. D'autre part, il nous semble que si la déclaration de valeur devient une pratique fréquente, la limitation de responsabilité ne joue plus puisque, dans ce cas, le transporteur est obligé de réparer la totalité de la marchandise perdue ou avariée. D'où on se demande sur l'importance et le rôle de la limitation de responsabilité du transporteur maritime à cet égard.

⁴⁴⁴ G. FRAIKIN, *op. cit.*, note 8, n° 311, p. 294.

⁴⁴⁵ Ripert, Cheveau.

CONCLUSION

Pour conclure cette étude, nous allons, d'abord, résumer brièvement les différentes étapes par lesquelles la limitation de responsabilité du transporteur maritime est passée tout en évaluant l'importance des modifications apportées par les Convention internationales. Par la suite, nous exposerons les points communs entre les dispositions relatives à la limitation de responsabilité du transporteur prévues dans les autres moyens de transport et entre celles qui sont relatives au transport maritime.

La principale règle de la limitation concerne la base du calcul. On a vu que la version initiale de la Convention de Bruxelles a établi une limitation de 100 livres sterling par colis ou unité. Ces deux concepts prévus par la Convention de 1924 ont été la source de beaucoup de difficultés. Par ailleurs, la notion de colis a soulevé des problèmes d'interprétation. Quant au terme unité, il était particulièrement ambigu. D'ailleurs, la jurisprudence et la doctrine distinguent entre deux approches traitant du mot unité : l'unité d'expédition et l'unité de fret. Afin de moderniser les dispositions de la Convention de 1924, le Protocole de Visby de 1968 a instauré une option de calcul entre 10.000 francs Poincaré par colis ou unité ou une limite de 30 francs Poincaré kilogramme⁴⁴⁶. Bien que cette nouvelle alternative soit un peu complexe dans sa nature, elle paraît utile particulièrement aux marchandises transportées en vrac. Ce même système du calcul de la limitation a été plus tard adopté par les Règles de Hambourg de 1978. Toutefois, ces Règles ont résolu les différences entre les conceptions du terme unité en adoptant l'unité d'expédition⁴⁴⁷.

Les difficultés posées par la conteneurisation ne peuvent pas, également, être ignorées par les modifications apportées à la Convention de 1924. En fait, au sein des Règles de La Haye, un conteneur ou une palette est considéré comme un seul colis, sans aucune considération au nombre de colis ou des cartons qui y sont logés. Mais avec l'adoption de l'article 4 (5) c du Protocole de 1968, une solution adéquate a été établie . En effet,

⁴⁴⁶ Article 4 (5) a.

⁴⁴⁷ Article 6 (1), ``unité de chargement``.

désormais, le chargeur peut réclamer une indemnisation pour chaque colis mis dans le conteneur lorsque le connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat énumère le nombre de colis en question. Cette solution a été reprise par la disposition 6 (1) de la Convention de Hambourg en prévoyant que lorsque le connaissement mentionne le nombre de colis contenu dans un conteneur, ce conteneur lui-même est considéré comme une unité distincte⁴⁴⁸.

À cet égard, nous estimons que cette modification est la plus importante puisqu'elle a tout le mérite de résoudre le problème des conteneurs et de mettre fin, d'un côté, à des jugements contradictoires même entre les tribunaux d'un même pays et, d'autre côté, aux limites ridiculement basses que ceux-ci fixent. En fait, cette modification est, certainement, en faveur des propriétaires de la marchandise, notamment lorsque le connaissement énumère le nombre de colis chargés au conteneur.

Par ailleurs, la Convention de 1924 a prévu une limitation de 100 livres sterling qui a été dépassée par la réalité économique en raison de l'inflation monétaire. Pour adapter le montant de la limitation, le Protocole de 1968 a augmenté, remarquablement, cette somme pour atteindre 10.000 francs Poincaré par colis, « qui représentait un accroissement de plus de 100 % en livres britanniques⁴⁴⁹. Mais, depuis que le Protocole de DTS est entré en vigueur en 1979, la limitation, pour les pays membres du Fond Monétaire International et qui ont adhéré à ce Protocole, est égale à 666,67 DTS par colis ou unité et 2 DTS par kilogramme, la limite la plus élevée étant applicable. Tout en conservant la même unité de compte, la Convention de Hambourg a prévu une limitation légèrement en hausse par rapport à celle qui a été fixée par le Protocole de 1979, à savoir 835 DTS par colis ou unité ou 2.5 DTS par kilogramme pour tous les États qui l'ont ratifié et cela depuis le premier novembre 1992⁴⁵⁰.

En outre, cette étude nous a permis d'exposer les difficultés relatives à la possibilité des préposés du transporteur de se prévaloir de la limitation prévue à celui-ci. Bien qu'on croyait que ce problème ne pourrait être résolu, en grande partie, qu'avec l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de

⁴⁴⁸ Article 6 (2) a, précité.

⁴⁴⁹ Nations Unies, *op. cit.*, note 19, p. 10.

⁴⁵⁰ Consulter l'annexe I.

terminaux de transport dans le commerce international de 1991, notamment lorsqu'il s'agit d'accorder le bénéfice de la limitation au stevedore, il est admis, actuellement, par la jurisprudence des pays, particulièrement ceux de la common law que c'est le principe suivant qui s'applique: toutes les personnes mentionnées dans la clause Himalaya, prévue par le connaissement et participant aux opérations du chargement, de l'arrimage, du déchargement ou à toute autre opération dans l'exécution du contrat de transport, peuvent bénéficier des exonérations prévues pour le transporteur, entre autres, la limitation de responsabilité. Il nous semble que la clause Himalaya est de plus en plus acceptée et interprétée plus largement par les tribunaux, notamment les cours américaines⁴⁵¹. L'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies du 19 avril 1991 demeure, à notre avis, le moyen le plus efficace pour réduire les difficultés et les controverses entourant cette question.

Nous arrivons, enfin, au problème de la déchéance de la limitation du transporteur. La première lecture de l'article 4 (5) de la Convention de 1924 nous permet de dire que la limitation opère dans tous les cas, sauf en cas de déclaration de la nature et de la valeur de la marchandise. En fait l'expression «en aucun cas» laisse supposer que même quand le transporteur commet une faute très grave, il peut bénéficier de la limitation. Or l'interprétation de cet article par les tribunaux n'était pas aussi évidente. En réalité, ils se sont confrontés à plusieurs problèmes concernant la nature de la faute qui empêche le transporteur d'invoquer la limitation de responsabilité.

Actuellement, il est admis que la faute lourde ne peut pas entraîner la déchéance de la limitation parce que la gravité de cette faute ne présente pas une cause valable qui peut faire échec au droit du transporteur de se prévaloir de ce privilège. En essayant d'éviter les difficultés et les controverses qui ont surgi au sein de la Convention de 1924, le Protocole de 1968 ainsi que la Convention de Hambourg ont adopté le même degré de faute, dite faute inexcusable. Cependant, cette notion de faute, comme moyen de déchéance de la limitation de responsabilité du transporteur, n'est pas vraiment précis pour réduire les problèmes, notamment dans les pays anglo-saxons où l'appréciation de la faute «breach of contract» se fait sur une conception objective contrairement à la notion de la faute qui renferme toujours un élément subjectif. Mais, la limitation peut être également dépassée

⁴⁵¹ P. BONASSIES, (1995) *D.M.F.* p. 68.

par une déclaration de la nature et de valeur de la marchandise. Cette option n'a pas soulevé beaucoup de problèmes.

Après l'examen des dispositions énoncées dans les trois Conventions internationales de 1924, 1968 et 1978, nous pouvons conclure que les textes relatifs à la limitation de responsabilité, notamment l'article 4 (5) de la Convention de Bruxelles de 1924 tel que modifié par le Protocole de 1968 ainsi que par les articles 6 et 8 de la Convention de Hambourg, se rapprochent. En fait, à l'exception de certaines différences édictées par le développement technique et économique, particulièrement celles qui parlent de la conteneurisation, les réformes apportées sont mineures. D'ailleurs, aux dires du professeur Rodière «les Règles de Hambourg reprennent à peu de choses près et on verra même qu'elles sont calquées sur le texte initial de la Convention de 1924, les dispositions de la Convention de 1924, modifiée par le Protocole de 1968 »⁴⁵².

Cependant, si les Règles de Hambourg n'ont ajouté que des changements minimes en ce qui concerne la limitation de responsabilité du transporteur, elles ont tout le mérite d'avoir réalisé des modifications considérables pour d'autres questions qui ont, longtemps, préoccupé les juristes maritimes⁴⁵³. En outre, il ne faut pas nier que ces Règles ont réellement la qualité de réaliser, en grande partie, le besoin de l'harmonisation internationale du droit maritime qui définit clairement les obligations de chaque partie ainsi que ses responsabilités. Toutefois, la question de l'unification des règles du droit maritime a été atteinte depuis l'adoption des Règles de La Haye de 1924. En effet, bien que ces Règles aient compris plusieurs lacunes, elles ont servi le droit maritime pendant de longues années.

Ceci dit, il reste que l'imprécision et l'ambiguïté des textes prévoyant la limitation de responsabilité du transporteur maritime, sont à l'origine de la plupart des difficultés qui ont entouré cette question. Ajoutons à cela la diversité des systèmes juridiques qui ont

⁴⁵² René RODIÈRE, « La responsabilité du transporteur suivant les Règles de Hambourg de 1978 », (1978) 30 D.M.F. 451.

⁴⁵³ Les principales modification introduites par les Règles de Hambourg sont les suivantes :

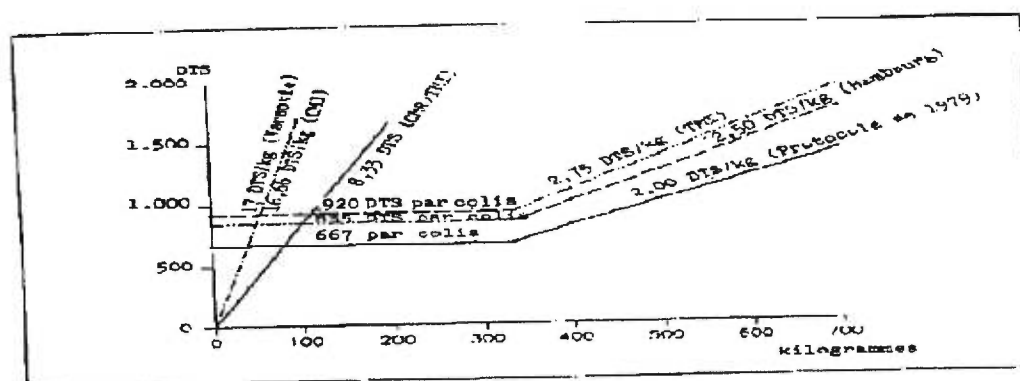
- « Extension du champ d'application de la réglementation et prolongation de la période couverte
- Suppression d'une grande partie des cas d'exonération
- Affirmation d'un principe de responsabilité

rendu l'interprétation des dispositions des conventions internationales, relatives à la limitation, non uniformes.

Étant donné que le principe de la limitation de responsabilité du transporteur ne concerne pas uniquement les marchandises voyageant par voie maritime, il est également prévu dans les autres moyens de transport qu'ils soient terrestres ou aériens. En fait, les règles traitant de la limitation de responsabilité du transporteur maritime ont été beaucoup influencées par leurs équivalents dans les autres moyens de transport :

1- Tout d'abord, le calcul du montant de la limitation dans les différentes législations internationales relatives au transport se fait en fonction du poids, à savoir le kilo, et en utilisant la même unité de compte, à savoir le franc Poincaré, [transport maritime (le Protocole de 1968)⁴⁵⁴, terrestre (CMR⁴⁵⁵, CIM⁴⁵⁶) et aérien (convention de Varsovie)]⁴⁵⁷.

Limites de responsabilité fixées
dans certaines conventions relatives aux transports



- règlement d'un certain nombre de questions importantes en pratique et ignorées par la Convention de Bruxelles ». Michel ATLER, Droit des transports terrestres, aériens et maritimes internes et internationaux, troisième édition, 1996, p. 21.

⁴⁵⁴ Article 4 (5)a : 30 francs Poincaré par kilogramme

⁴⁵⁵ Article 23.3 : 25 francs Germinaux par kilogramme

⁴⁵⁶ Article 31.1 : 100 francs Germinaux par kilogramme

⁴⁵⁷ Article 22.2 : 250 francs Poincaré par kilogramme

2- Ensuite, les mêmes termes de l'article 25 A paragraphe 1, 2, et 3 ont été repris par l'article 4 bis paragraphe 2, 3 et 4 concernant l'application des exonérations et limitations au bénéfice du transporteur⁴⁵⁸. De même, cette règle est instaurée dans le domaine du transport routier (CMR) et ferroviaire (CIM).

3- En outre, comme la Convention de Varsovie, le Protocole de 1968 ainsi que la Convention de Hambourg de 1978 ont écarté la faute lourde comme une cause de déchéance de la limitation de responsabilité du transporteur, et ont adopté la même variation de faute à savoir la faute inexcusable pour faire échec à la limitation établie par leur disposition⁴⁵⁹.

4- Enfin, la déclaration de valeur présente un point commun entre les conventions internationales régissant le transport. En fait, qu'il s'agisse d'un transport maritime, aérien ou terrestre, on trouve une disposition qui permet au chargeur de faire une déclaration de valeur⁴⁶⁰.

⁴⁵⁸ L'article 25A énonce que : « (1) Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agit dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article 22.

(2) Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses proposés ne doit pas dépasser les dites limites.

(3) Les dispositions des alinéas (1) et (2) du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement ». On a vu dans le chapitre 3 de ce mémoire qui traite la clause Himalaya le texte de l'article 4 bis qui reproduit mot à mot cette disposition. Par ailleurs, la Convention de Varsovie de 1929 telle que modifiée par le Protocole de La Haye de 1955 a, beaucoup, inspiré les rédacteurs des conventions relatives au droit maritime, notamment le Protocole de 1968

⁴⁵⁹ Voir les articles relatifs au droit de la mer, IV bis du Protocole de 1968 et 8 de la Convention de Hambourg ainsi que l'article 25 relatif au droit aérien.

⁴⁶⁰ Vu ce rapprochement des éléments fondamentaux constituant la limitation de responsabilité dans le domaine du transport, M. Ramberg déclare que l'harmonisation des législations internationales relatives aux transports est possible en proposant d'une part, de modifier progressivement les conventions internationales de façon à rapprocher leurs dispositions. Mais Ramberg a fait remarquer que cette méthode consistant à modifier graduellement les dispositions des différentes conventions applicables au transport de marchandises s'avère embarrassante. Il ajoute, d'autre part, qu'une autre alternative plus adaptée reposant sur le fait d'élaborer une loi internationale pour régir l'ensemble des transports de marchandises en général, «qu'ils soient effectués par la voie maritime ou par la voie ferroviaire, routière, fluviale ou aérienne ». Jan

Donc, on peut souligner que la limitation de responsabilité du transporteur est passée par plusieurs phases de la Convention originale de 1924 prévoyant un montant de 100 livres sterling à la limite actuelle. Toutefois, nous pensons que le montant de la limitation relative au transport de marchandises par mer, prévu, soit dans les différentes conventions internationales soit dans les législations nationales, n'est pas satisfaisant puisqu'il ne s'accorde pas avec l'érosion monétaire actuelle.

Bien que les Règles de Hambourg assurent une protection plus raisonnable et supérieure à celle de 1979, elles ne peuvent plus le garantir en raison de l'inflation mondiale qui a considérablement réduit la valeur du DTS⁴⁶¹. Il en découle que les limites prévues soit dans le Protocole de 1979, soit dans les Règles de Hambourg, ne représentent plus leur valeur initiale⁴⁶². Par conséquent ces Règles ne réussiront pas à diminuer la nécessité de recourir aux assurances⁴⁶³. Que dire alors des pays qui appliquent encore la limite de 100 livres sterling des Règles de La Haye de 1924⁴⁶⁴.

RAMBERG, « The law of carriage of goods attempts at harmonization », (1974) vol. 9 Droit Européen de transport p. 2. Traduction empruntée à G. AUCHTER, *op.cit.* note 40, p. 461.

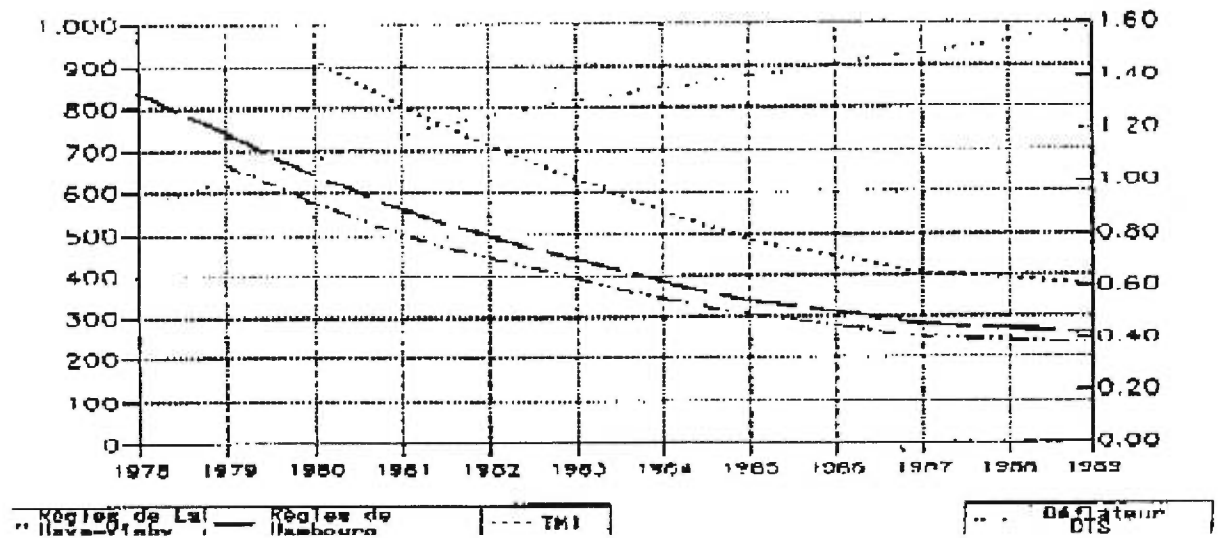
En ce sens, la Convention internationale sur le transport multimodal de marchandise répond à cette suggestion. En fait, le projet de cette Convention a été soumis à l'approbation des représentants des États participants à la Conférence en novembre 1979. Cette législation «constitue un premier pas vers une éventuelle harmonisation des règles juridiques applicables à l'ensemble des transports internationaux de marchandises ». Elle était adoptée en 1980, mais, jusqu'à présent, elle n'est pas entrée en vigueur. Cependant, l'avenir nous montrera si cette Convention répond, d'une part, aux exigences du transport combinés de marchandises étant donné la complexité des problèmes qui peut surgir. Et, d'autre part, aux soucis de ceux qui sont à l'origine de l'idée d'avoir une législation internationale régissant le transport de marchandises en général. Comme le déclare le professeur Legendre, à cet égard : « le droit est une chose et la pratique en est une autre ». Claire LEGENDRE, « La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer », (1978) D.M.F. 395.

⁴⁶¹ « le déflateur du Fond monétaire international (FMI), fondé sur la valeur relative des monnaies constituant le panier du DTS, est passé de 1 en 1979 à 1,4936 en 1987. En d'autres termes, les 667 DTS du Protocole de 1979 ne valaient plus à la fin de 1987 que 447 DTS de 1979, soit 67 % seulement de leur valeur initiale ». Nations UNIES, *op.cit.*, note 19, p. 11. Voir pour plus de détails les statistiques financières internationales du FMI.

⁴⁶² En fait l'inflation a réduit la valeur du montant de la limitation fixé par les Règles de Hambourg à un niveau inférieur à la valeur établie par le Protocole de 1979. En fait, les limites de la Convention de Hambourg a tombé de 62 % de leur valeur originale, soit à 518 DTS. *Id.*, p. 12.

⁴⁶³ *Id.*, p. 5.

⁴⁶⁴ *Id.*, p. 13. La limite prévue par les Règles de La Haye de 1924 est applicable, jusqu'à présent, par quelques États. Sa valeur correspondait au début de 1991 à 135 DTS seulement.



Nation Unies, *op. cit.*, note 19, p 12.

Selon ces données, les propriétaires de marchandise ne bénéficieraient plus d'une protection adéquate. C'est ce qui pousse les chargeurs à faire, souvent, recours à la déclaration de valeur ou à prendre une assurance privée, ce qui rend la limitation de responsabilité du transporteur sans grande valeur. C'est pour cette raison que nous pensons que la seule façon de reconsidérer l'application de la limitation, est de procéder à des modifications au montant de la limitation pour qu'elle soit plus représentative et plus adaptée à la réalité. Autrement dit, les rédacteurs des lois internationales doivent, en particulier, augmenter le montant de façon à ce qu'il réponde réellement à la réalité monétaire actuelle. De même, les législations nationales qui ont fixé des limitations en leurs monnaies, notamment les États-Unis n'ont pas le choix que d'accélérer la révision du montant de la limitation de 500 dollars établie par la loi de 1936.

Bibliographie

Textes internationaux

Les Règles de La Haye, 1924, Conventions internationales pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles, signée à Bruxelles le 25 août 1924, TD3B3C.4/ISL/6/Rev.1, p.59.

Protocole de Bruxelles, 1968, Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signé à Bruxelles, le 25 août 1924, 23 février 1968, TD3B3C.4/ISL/6/Rev.1, p. 63.

Protocole de Bruxelles de 1979 (Protocole de DTS) portant modification du Protocole de Visby de 1968, signé à Bruxelles le 21 décembre 1979.

Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978, Hambourg, 31 mars 1978, Doc. O.N.U. A/CONF. 89/14.

Conventions des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, Vienne, 17 avril 1991, Doc. O.N.U. A/CONF. 152/13.

Convention des Nations Unies du transport International multimodal des marchandises, 1980, signée à Genève le 24 mai 1980, TD/ MT/ CONF/ 16.

Textes Nationaux

Textes canadiens

Carriage of Goods by Water Act, R.S.C. 1985, c. C-27.

Loi sur le transport des marchandises par eau, L. C. 1993, c. 21.

Textes britanniques

Carriage of Goods By Sea Act, 1971, (1971) U.K.c. 19, modifié par Merchant Shipping Act 1979, (1979) U.K.c. 39 et par Merchant Shipping Act 1981, (1981) U.K.c. 10.

Textes américains

Carriage of Goods by Sea Act, 1936 (COGSA), 46 U. S. Code Appendix 1300-1315.

Harter Act, 1893, 46 U. S. Code Appendix 190-196.

United States Code Annotated, title 46 shipping 1101 to End 1304(46).

Textes français

Loi relative aux transports des marchandises par mer, 2 avril 1936.

Loi no 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes,

Loi no 79-1103 du 21 décembre 1979 modifiant les articles 22, 28 et 30 de la loi no 66-420 du 18 juin 1966,

Loi no 86-1292 du 23 décembre 1986 modifiant la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, modifiée par la loi du 21 décembre 1979,

Décret no 67-268 du 23 mars 1967 portant fixation des limites de responsabilité du transporteur maritime,

Décret no 79-1111 du 21 décembre 1979 modifiant le décret no 67-268 du 23 mars 1967 portant fixation des limites de responsabilité du transporteur maritime,

Décret no 86-1065 du 24 septembre 1986 modifiant le décret no 67-268 du 23 mars 1967 portant fixation des limites de responsabilité du transporteur maritime,

Décret no 87-825 du 5 octobre 1987 modifiant le décret no 67-268 du 23 mars 1967, portant fixation des limites de responsabilité du transporteur maritime, J. O. 1^{er} avril, p. 3194

Publications officielles des Nations Unies

Rapport du secrétariat de la CNUCED, Étude sur les transports maritime, po ONU TD/B/C.4/TRANS.

Rapport du secrétariat de la CNUCED, «les connaissances», TD/B/C.4/ISL/6/Rev.2, Nations Unies, New York, no de vente 72.II.D.2, 1972.

Incidences Économiques et Commerciales de l'entrée en vigueur des Règles de Hambourg et de la Convention sur le transport Multimodal, TD/B/C.4/315/Rev. 1.

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT, les transports maritimes et l'économie mondiale, poONU TD/B/C.4/17/Rev. 1.

Monographies

- ATLER, Michel, Droit des transports terrestres, aériens et maritimes internes et internationaux, troisième éditions, Paris, 1996.
- ASSONITIS, Georges, Réglementation Internationale Des Transports Maritimes Dans le Cadre De La CNUCED, PUF, Genève, 1991.
- AUGUSTE-RAYNALD, Werner, Traité de droit maritime général. Genève 1964.
- CARVER, Th. G., Carver's Carriage by Sea. «British Shipping Laws», Thirteenth Edition, par R. Clinvaux, 1 vol., Londres, Stevens, 1982.
- CHAUVEAU, Traité de droit maritime, Paris, 1958.
- CONSTANTINESCO, Léontin-Jean, Inexécution et faute contractuelle en droit comparé. 1960.
- DAVID René et David PUGSLY, Les contrats en droit anglais. Paris 1985.
- DEBATTISTA, Charles, Sales of Goods by Sea, Butterworths, 1990.
- FAKHRY, Aref, Responsabilité de l'entrepreneur de manutention maritime au Canada, mémoire de maîtrise, université de Montréal, 1996.
- FRAIKIN, Traité de la responsabilité du transporteur maritime. Paris 1957.
- GRANT, Gilmore-charles L. Black Jr, The law of admiralty. Second Edition.
- KATSIGERAS, Constantin, Le déroutement en droit maritime comparé. 1970.
- LAVERGNE, Léon, Les transports par mer, Paris, 1975.
- MANKABADY, Samir, The Hamboutg Rules on the carriage of goods by sea, A. W. Sijthoff-Leyden, 1978.
- PINEAU, Jean, Le contrat de transport terrestre, maritime, aérien, Montréal, Edition Thémis, 1986.
- POURCELET, Michel, Le transport maritime sous connaissance, droit canadien, américain et anglais, Montréal, 1972.
- PUTZEYS, Jacques, Droit des transports et droit maritime, Bruxelles, 1993.
- REMOND-GOUILLOUD, Martime, Droit maritime, 2^e éd. Paris, Pedonne, 1993.
- RIPERT, Georges, Droit maritime, 2 vol, 4 édition Rousseau et Cie, Paris 1952.
- RODIÈRE, R, Traité général du droit maritime, affrètements et transports, tome 3, Dalloz, 1970.

- RODIÈRE, R, Traité général du droit maritime t. 2, Dalloz, 1968.
- RODIÈRE, R, Traité général du droit maritime, mise à jour au 10 juin 1978, Dalloz, 1978
- RODIÈRE, R., et E. Du PONTAVICE, droit maritime, 11^e éd., Paris, Dalloz, 1991.
- SCRUTTON, Th. E., Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 19^e éd. Par A.A. Mocatta, M.J. Mustill et S. C. Boyd, Londres, Sweet & Maxwell, 1984.
- SELVIG, Erling, Unit limitation of carrier's liability: the Hague Rules art. IV (5). London, 1968.
- SELVIG, Erling, Six Lectures On the Hague Rules, Göteborg, 1967.
- SERIAUX, Alain, La faute du transporteur. Economica 1984.
- TETLEY, William, Marine cargo claims, Second Edition, édition Blais, Montréal,
- TETLEY, William, Marine cargo claims, Third Edition, édition Blais, Montréal, 1988.
- TETLEY, William, International Conflict of Laws : Common, Civil and Maritime. Montreal International Shipping Publications, 1994.

Articles de revues

- ACHARD, R., «nouveaux commentaires sur la clause ``said to contain``», (1981) D.M.F. 67
- ASSER, T.M.C., «Golden limitations of liability in international transport Conventions and the currency crisis». (1974) 5 J of M. Law & Commerce 645.
- AUCHTER, Gérard, «La Convention des nations Unies sur le transport des marchandises par mer de 1978 (Règles de Hambourg, 1978) », (1979) Droit Européen de transport 215
- AULOY, Jean Calais, «Armateurs et acconiers, bénéficiaires de la loi du 18 juin 1966», (1966) D. Chronique 117
- BAUER, R. Glenn, «Conflicting liability regimes : Hague-Visby v. Hambourg Rules- a case by case analysis», (1993) 24 J. M. L. C. 53
- BONNASSIES, Pierre, «Droit maritime étranger, Grande-Bretagne », (1963) D.M.F. 242
- BONNASSIES, Pierre, «Droit maritime étranger». (1966) 18 D.M.F. 117
- BONNASSIES, Pierre, «États-Unis d'Amérique jurisprudence 1979-1982», (1984) D.M.F. 427

BONNASSIES, Pierre, « le droit positif français en 1985 », (1986) D.M.F. 3

BONNASSIES, Pierre, « Chronique de jurisprudence américaine II (1985 – 1991) » (1992) 44 D.M.F. 726.

BONNASSIES, Pierre, « Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité » (1993) 45 D.M.F. 95.

BONNASSIES, Pierre, « Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité » (1994) 46 D.M.F. 595.

BONNASSIES, Pierre, « Chronique de jurisprudence américaine (1992-1993) » (1995) 47 D.M.F. 68

BONNASSIES, Pierre, « Droit maritime étranger », (1995) D.M.F. 69

BONNASSIES, Pierre, « entreprises de manutention », (1995) D.M.F. 842

BONNASSIES, Pierre, « Le droit positif français en 1995 » (1996) 48 D.M.F. 133.

BONNASSIES, Pierre, « Soixante ans après – un nouveau CGSA américain » (1996) 48 D.M.F. 613

CHANDLER, George F. III, « A comparison of ``COGSA``, the Hague/Visby Rules, and the Hambourg Rules », 15 J. M. L. C. 233

DEBATTISTA, Charles, « Fundamental breach and deviation in the carriage of goods by sea », (1989) The Journal of Business Law 22

DEGURSE, John L., « The ``container clause`` in article 4(5) of the 1968 Protocol to the Hague Rules », (1970-71) 2 J.M.L.C. 131

DEORCHIS, M. E., « The container and the package limitation – the search for predictability », (1974) 5 J.M.L.C. 251 et 533.

DIAMOND, Anthony Q.C., « The Hague-Visby Rules », (1978) Lloyd's Maritime Law and Commercial Quartley 225

DIEDERIKS-VERSHOO, I.H. Ph. « Somme observations regarding the liability of the carrier in air and maritime law » (1973) E.T.L. 250.

EDELMAN, Paul S., « Cargo claims and limitation of liability », (1982) 17 The Forum 719.

Frédéric D. C., « Political participation and legal reform in the international maritime rule making process : from the Hague Rules to the Hambourg Rules » (1991) vol. 22 J.M.L. & Com 81.

GOLD, Joseph, « The Fund Agreement in the Courts », (1979) 4 E.T.L. 568.

HELLER, Paul P., «The value of the Gold franc- A different point of view », (1974-75) 6 J.M.L.C. 73.

KLEIN, Mark P., «\$500-per-package limitation in Cogsa inapplicable Due to deviation; on-deck stowage construed », (1969-70) 1 J.M.L.C. 473.

LATRON, P., «Va-t-on vers une responsabilité nouvelle du transporteur maritime de marchandises?» (9176) D.M.F. 131.

LARSEN, Paul B., Joseph C. SWEENEY, Patrick J. FALVEY and Joanne ZAWITOSKI, «The Treaty On Terminal Operator Liability in international Trade» (1994) 25 J. M. L. C. 339.

LÉGENDTRE, Claire, «La Conférence Diplomatique de Bruxelles, 11th Session » (1961) DMF 387.

LÉGENDTRE, Claire, «La Conférence Diplomatique de Bruxelles 1968 » (1968) D.M.F. 387.

LÉGENDTRE, Claire, «La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer » (1978) D.M.F. 387.

KINDRED, Hugh M., «From Hague to Hambourg : international regulation of the carriage of goods by sea»,(1983) 7 Dalhousie Law Journal 585.

LUREAU, Pierre, “Dol, faute lourde et responsabilité du transporteur”. 1956 D.M.F. 67

MCEWEN, David F., B.A, LL.B., MESSRS. Ray, Wolfe, CONNELL, LIGHTBODY & REYNOLDS, VANCOUVER, B. C., «Per package limitation- A diverging Approach in Canadian Courts » (1976) Lloyd’s Mar. and Com. Law. Quarterly 269.

MENDELSON, Allan I., «The value of the Poincaré Gold Franc in limitation of liability Conventions» (1973) 5 J of M Law & Commerce 125.

MENDELSON, Allan I., «Why the U.S. did not ratify the visby amendments», (1992) 23 J. of Maritime Law and Commerce 29.

MULLER, W., «Vers un nouveau Harter Act» (1972) D.M.F. 323.

NICOLAS, P. Y., «La conversion du « franc » des Conventions internationales de droit privé maritime». (1980) 31 D.M.F. 579.

NICOLAS, P. Y., «Les Règles de La Haye peuvent-elles encore s’appliquer aux transports internationaux de marchandises par mer stipulés aux départ ou à destination des ports français?», (1982) D.M.F. 579.

PEACOCK HOKE III, J. "Deviation and the package limitation in the Hague Rules and the carriage of Goods by sea act, An Alternative Approach to the interpretation of international Uniform Acts". 1990 Texas. L. R 977.

POWLES, D.G., BARRISTER, LECTURER in law, U.W.I.S.T., «The Himalaya clause», (1979) Lloyd's Maritime and Commercial Law Quartley 331.

RAMBERG, Jan «The law of carriage of goods attempts at harmonization», (1974) vol. 9 Droit Européen de transport 2.

RODIÈRE, René, "La limitation légale de responsabilité du transport maritime". (1960) 12 DMF 331.

RODIÈRE, René, «entrée en vigueur du Protocole de modification de la Convention de Bruxelles » (1977) Bull. Transp. 291.

RODIÈRE, René, "La responsabilité du transporteur maritime suivant les règles de Hambourg". (1978) 30 DMF 451.

RODIÈRE, René, «Une nouvelle Convention sur le transport par mer les Règles de Hambourg », (1978) Bull. Transp. 294.

RÖHREKE, H. G., «Combined transport and the Hague Rules », (1975) E. T. L. 628.

SAUVAGE, Francis, "La faute lourde et les limitations légales de responsabilité en matières du transports maritimes et terrestres" (1950) 2 Gaz-pal doct 12.

SASSON, D. M., Liability of the international Carriage of goods by sea, land and air » (1979) vol. 3 J. M. L. & com. 759.

SCOWCROFT, Jerome C., «Recent developments concerning the package limitation», (1989) 20 J. M. L. C. 403.

SILARD, Stephen A., «Carriage of the goods by sea : the unit of account of the Hambourg Rules», (1978) 10 J. M. L. C. 35.

SIMON, Sey-Mour, «The law of shipping containers part I and II», (1973-74) 5 J. M. L. C. 507.

SIMON, Sey-Mour, «Clause treating container as single package for purposes of Cogsa limitation of liability invalid», (1970-71) 2 J.M.L.C. 190

STURLEY, Michael f. and Steven f. GROVER, «Ad valorem rates under article 4 (5) of the Hays Rules: A response to Mendelsohn and Degurse». (1992) 23 J. of Maritime law and commerce 623.

STURLEY, Michael F., «Uniformity in the law governing the carriage of goods by sea» (1995) 26 J. of Maritime law and commerce 553.

STURLEY, Michael F., GROVER, Steven F. «Ad valorem rates under article 4 (5) of the Hague Rules : a response to Mendelsohn (and DeGurse) (Discussion of Why the U.S. did not ratify the Visby Amendments. A. I. Mendelsohn 23 J. M. L. C. 29-53 Ja'92)», (1992), 23 J. M. L. C. 621.

SWEENEY, J. C., «Les Règles de Hambourg, point de vue d'un juriste anglo-saxon » (1979) D.M.F. 323.

TETLY, William, “ Selected Problems of maritime law under the Hague rules”. (1963) 9 Mac. Gill. L. J. 53-56.

TETLY, William, “ nullité du contrat suivant les règles de La Haye”. (1965) 17 D.M.F. 67.

TETLY, William, « Inexécution fondamentale du contrat suivant les Règles de La Haye, Visby, Unicitral » (1977) D.M.F. 600.

TETLY, William, «Canadian Comments on the proposed Unicitral Rules », (1979) vol. 10 J.M.L. & Com. 256.

TETLY, William, «Acceptance of higher Visby liability limits by U.S. courts», (1992) 23 J. M. L. C. 55.

TETLY, William, «Package & Kilo limitations and the Hague, Hague/visby and Hambourg Rules & gold», (1995) 26 J. M. L. C. 133.

Chatterjee, S. K., «The UN Convention on the liability of Operators of Transport Terminals in International Trade : the End of the Himalaya clause?», (1994) 25 J. M. L. C. 109.

VINY, Génévieve, “ Remarques sur la distinction entre faute intentionnelle, faute inexcusable et faute lourde”. (1975) D chron. 263.

WARD, Les, «The SDR in transport liability Conventions: Somme clarification » (1981) 13 J of M Law & Commerce. 1 à 20.

WIJIFFELS, R.J., «Aspects juridiques du transport par containers», (1967) E. T. L. 330.

WOODS, James R., «The Container Revolution», (1972) J. W. T. L. 663.

ZAWITOSKI, J., «Limitation of liability for stevedores and terminal operators under the carrier bill of lading and Cogs», (1985) 16 J. M. L. C. 337.

Autre

Repertoire de droit civil, “ Classifications et qualifications des fautes”. VIII prop- SEQ.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE POUR LE DROIT INTERNATIONAL, Colloque du Mans, aspects actuels du droit international des transports, Paris, Éditions A. Pedone, 1980.

La JURISPRUDENCE CITÉE

Jurisprudence du commonwealth

- Adler v. Dickson*, [1954] 3 All E. R. 397-413 (C. A.), [1954] 2 Lloyd's Rep. 267
- Alexandr Serafimovich*, [1976] 1 C. F. 35
- Anticosti Shipping Co c. Viateur Saint-Amand*, [1959] R. C. S. 372
- Baltic Shipping Co c. Cie Le Monde*, (1983) 35 D.M.F. 296
- Brunswick Railway c. British and French Trust Corporation*, [1939] C. A. 1
- Canadian General Electric Co. c. Pickford & Blak, Ltd.*, [1972] 2 Lloyd's Rep. 81 (Cour suprême du Canada)
- Canadian Steamship Lines Ltd. v. The King*, [1952] A.C 192-214 (Conseil privé)
- Consumers Distributing Co. Ltd c. Dart Containerline Co. Ltd.*, [1980] 31 N.R. 181 (C.A)
- Eissen und metal A. G. v. Cers Stevedoring Co. Ltd. and Canadian Overseas Shipping Ltd.*, [1977] 1 Lloyd's Rep. 665 (Cour d'appel de Montréal)
- Flacombridge Nikels Mines c. Chimo Shipping*, [1974] R. C. S. 933
- Foscolo, Mango & Co., Ltd. v. Stag Line, Ltd.*, (1931) 41 Ll.L.R. 165 (Chambre des Lords)
- G. H. Renton & Co. Ltd., v. Palmyra trading Co.*, [1956] 2 Lloyd's Rep. 379 (Chambre des Lord)
- Gilbert Stokes & Kerr Prop. Ltd. v. Dalgety Co. Ltd*, (1947) 81 Ll.L. Rep. 337-343 (S. C. N. S. W.)
- Hallal Shipping Co. Ltd. v. Securities Brenne Allgemeri*, [1965] E.A. 690
- Herrick v. Leonard & Dingley Ltd.*, [1975] 2 N. Z. L. R. 566
- ITo-International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 R. C. S. 752-801
- J. A. Johston Ltd v. The Ship Tindelfell*, [1973] F.C. 1003
- James Morisson & Co. Ltd. v. Chau, Savill and Albion Co. Ltd.*, [1916] 2 K.B. 783 (C.A)

- Lufty Ltd v. Canadian Pacific Railway Co.*, [1973] F.C. 1115
- Mersery Shipping & Transport Company, Ltd. v. Rea, Ltd.*, (1925) 21 Ll.L. Rep. 375-378 (K. B. Div. (Div. Ct))
- Midland Silicones v. Scruttons*, [1961] 2 Lloyd's Rep. 365-386 (Chambres des Lords)
- Moyer Stainless & Alloy Co. Ltd. v. Canadian Overseas Shipping Ltd, and Ceres Stevedoring*, [1973] 2 Lloyd's Rep. 420 (Cour Supérieure de Montréal)
- Nabob foods, Ltd. v. «Cape Corso»*, [1954] Ll.L.R. 40 (Exchequier Court of Canada)
- New Zealand Shipping Company Limited v. A.M. Satterwaite & Company Limited (The `Eurymendon`)*, [1974] 1 Lloyd's Rep. 534 (Conseil privé)
- N.S. Tractors & Equipment et al. v. Tarros Gage*, 1986 AMC (Cour fédérale du Canada)
- Paterson, Zochonis & Co., Ltd. v. Elder Dempster & Co Ltd.*, (1924) 18 Ll.L. Rep. 319- (Chambre des Lords)
- Quebec Liquor Board c. M.S. Dart Europe*, (1980) 15 E. T. L. 145 (Cour fédérale du canada)
- Salmond and Spraggon (Australia) Pty. Ltd. v. Port Jackson Stevedoring Pty. Ltd. (The `New York Star`)*, [1980] 2 Lloyd's Rep. 317-324 (Conseil privé)
- Sept-îles Express Inc. c. Clément Trembly*, (1964) Ex. C.R. 213
- S.S. Pharmaceutical Co. Ltd v. Quantas Airways Ltd.*, [1989] 1 Lloyd's Rep. 319 (S. C. N. S. W)
- Studebaker Distributors Ltd. v. Charlton Steam Shipping Co.*, (1937) 59 Ll.L.R. 23 (K. B. D)
- The «Suleyman Stalskiy»*, [1976] 2 Lloyd's Rep. 609 (Cour suprême de la Colombie Britannique)
- The « Rosa's »*, 21 juillet 1988, [1988] 2 Lloyd's Rep 574 (K.B.)
- Toronto Elevators Ltd.v. Colonial S.S. Ltd.*, [1950] EX. C. R 371
- Trading Co. v. Dalgety Co.*, [1951] 2 Lloyd's Rep. 385 (S. C. N. S. W.)
- Waters Trading Co, Ltd. v. Dalgety & Co, Ltd*, [1951] 2 Lloyd's Rep. 385-395 (S. C. N. S. W.)

La jurisprudence américaine

Allied International v. Yang-Ming, 1981 AMC 2757, 1984 DMF 436 (C. A. New York)

- Alois Rupp v. International Terminal Operating Co. "The Mormacstar"*, 479 F. 2d 674, [1973] 2 Lloyd's 485 (Cour d'appel du 2^e circuit 1973)
- Allstate Ins. Co. v. Inversiones Navieras Imparca*, 646 F. 2d 166 (Cour d'appel du 5^e circuit, 1981)
- Aluminios Pozuelo Ltd., v. S.S. Navigator*, 407 F. 2d 152, (Cour d'appel du 2^e circuit)
- American Legion*, 16 décembre 1974, (1976) E.T.L. 80, (Cour d'appel du 2^e circuit).
- Associated Metals & Minerals Corp. v. M/V Lumbr*, 1993 AMC 700.
- Atlantic Mutual Insurance v. Poseidon*, 313 F. 2d. 872 (Cour d'appel du septième circuit, 1963).
- Bernard Screen Printing v. Meyer Line*, 464 F. 2d 934 (Cour d'appel du 2^e circuit, 1971)
- Binladen v. M/V Nedloyd Rotterdam*, 1985 AMC 1113, 1992 DMF 726 (Cour fédérale de New York)
- Brazil Oiticia v. The Bill*, 1944 AMC 883, 55 F. Supp. 780 (D. Ma. 1944)
- Carle & Montanari Inc. v. American Export Isbrandtsen Lines Inc*, [1968] 1 Lloyd's Rep. 260 (Cour de district de New York, 1967)
- Collins v. Panama*, 1952 AMC 2054 (Cour d'appel de New York)
- Cuba v. The Ruth Ann*, 192 F. Supp 607 (Cour de district)
- Defibrator v. Atlantic Star*, [1973] 2 Lloyd's Rep. 197, (Chambre des Lords).
- De Laval Turbine Co. Inc. v. West India Industries Inc.*, 502 F 2d 259 (Cour d'appel du 3^e circuit 1974)
- Eaton Corporation v. Galeona*, 1979 AMC 2253, 1984 DMF 438 (Cour de district de New York)
- Fiat v. American Export Lines*, 1965 AMC 384.
- FMC Corporation v. SS Majorie-Lykes*, 1988 AMC 2113 (Cour d'appel.)
- Ford Motors Company v. Jarka Corporation*, 1954 AMC 1095 (Cour municipale de New York)
- Freedman & Slater v. M/V Tofevo*, 1963 AMC 1525 (Cour de district de New York, 1963)
- Geber Bellmer K. G. v. Terminal Services Houston Inc*, 523 F. Supp 941 (Cour de district), l'appel, F. 2d 622 (Cour d'appel du 5^e circuit)
- General Electric Company v. Nancy-Lykes*, 1983 AMC 259 (Cour d'appel de New York, 20 avril 1983)
- General Motors Corp. v. Moore McCormack Lines*, 451 F.2d 24 (Cour d'appel du 2^e circuit, 1971)

- Grace Lines Inc. v. Todd Shipyards Corp.*, 500 F. 2d 361 (Cour d'appel du 9^e circuit, 1974)
- Gulf Italia v. American Export Lines*, 1958 AMC. 439
- Indian Supply Mission v. S.S. Overseas Joyce*, 1966 AMC 66, DMF 1968 20 (Cour de district de New York)
- Instel Corp v. M/V Antonia Johnson*, 549 F. Supp 526 (Cour du district de Washington 1982)
- Insurance v. M/V. Lash-Italia*, 1989 AMC 133
- Inter-American Foods v. Coordinated Caribbean Transport*, 313 F. Supp. 1334 (Cour de district, 1970)
- International Milling Co. v. "The Perseus"*, 1958 AMC 526 (Cour fédérale de Michigan)
- Jones & Guerrero v. The Flying Clipper*, 1954 AMC 259 ,116 F. Supp 386-388 (Tribunal fédéral de district de New York)
- Koppers Co. Inc. v. S/S. Defiance*, 704 F. 2d 518 (Cour d'appel du 4^e circuit, 1983)
- La Ssalle Machine Tool Inc.v. Maher Terminals Inc.* 452 F. Supp 217 (Cour de district)
- Leather's Best Inc. v. Mormaclynx*, 313 f. Supp. 1373 (Cour d'appel du 2^e circuit)
- Lloyd's and Marine Insurance Companies v. Barber Blue Sea Line*, 675 F. 2d 266 (Cour d'appel du 11^e circuit, 1982)
- Louise*, 1945 AMC 363, 54 F. Supp. 157.
- Manx Fisher*, [1954] AMC 177.
- Matsushita & Electric Co. of America v. S.S. Aegis Spirit*, 414 F. Supp. 894 (Cour de district).
- Miller Yacht Sales Inc. v. M/V Vishva shobha*, 494 F. Supp 1005 (Cour du district de New York, 1980).
- Mitsubishi International Corp. v. S.S. Palmetto State and States Marine Corp.*, 311. F. 2d 382 (Cour d'appel du 2^e circuit, 1962).
- Mitsui & Co. v. M/V Glory River*, 464 F. Supp. 1004 (Cour de district Washington, 1978)
- Monica Textiles*, 1992 AMC 609 (C.A. New York).
- "The Mormacson"*, [1971] 2 Lloyd's Rep. 351 (Cour d'appel du 2^e circuit, 1971).
- Nichimen Company Inc. v. V.M.V. Farland*, , 462 F. 2d. 319 (Cour d'appel du 2^e circuit).
- Peter Rosenbruch v. American Export Isbrandtsen Lines Inc.*, 543 F. 2d. 967 (Cour d'appel du 2^e circuit, 1976).
- Petition of Isbrandtsen Company Inc. v. United States "The Edmund Fanning"*, 1953 AMC 86, 201 F. 2d 281, 1960 DMF 188 (Cour d'appel du 2^e circuit, 1953).

- Robert C. Herd & Co. Inc. v. Krawill Machinery Corporation*, [1959] 1 Lloyd's Rep 311, (Cour suprême des États-Unis).
- Royal Typewriter Co. v. M/V Kulmerland and Hamburg Amerika Line*, 346 F. Supp. 1019 (Cour de district), l'appel [1973] 2 Lloyd's Rep. 428 (Cour d'appel du 2^e circuit).
San diego, 1945 AMC 436. (Cour d'appel du 2^e circuit).
- Secrest Machine Co. v. S.S. Tiber*, 450 F. 2d 285 (Cour d'appel du 5^e circuit, 1971).
- Sing v. Saoudi Diryah*, 1993 AMC 26 36 (Cour fédérale de Houston).
- Smythgreyhound v. Eurygenes*, 1980 AMC 2269 (Cour du district de New York).
- Sperry Rand Corp. v. Norddeutscher Lloyd ``The Bischofstein``*, [1974] 1 Lloyd's Rep. 122.
- S.P.M Corporation v. Ming Moon*, 1992 AMC 2409 (Cour d'appel de Philadelphie).
- Standard Electrica v. Hambourg Sudamerikanische*, 375 F. 2d 943 (Cour d'appel du 2^e circuit).
- Suisse Atlantic Société d'Armement Maritime S.A. v. N. V. Rotterdamsche Klen Centrale*, [1967] 1 A.C. 361.
- Tessler Bros Ltd. v. Itaipacific Line*, 1974 AMC 937, [1975] 1 Lloyd's Rep. 210 (Cour d'appel du 9^e circuit, 1974).
- Tokio Marine & Fire Insurance Co. Ltd. v. Nippon Yusen Kaisha Lines Ltd.*, 466 F. Supp 212 (Cour du district de Washington, 1979)
- Toyomenka Inc. v. S.S. Tosaharu Maru*, 523 F. 2d 518 (Cour d'appel du 2^e circuit, 1975)
- Trans World Airlines Inc. v. Franklin Mint Corp. and others*, [1984] 2 Lloyd's Rep. 432 (Cour suprême des États-Unis)
- Tuxpan*, 31 mai 1991, 1991 AMC 2432, (Tribunal fédéral de New York), (1992) DMF 711, note P. Bonassies.
- Virgin Island v. Merwin lighterage Co.*, 1959 AMC 2133.
- United Purveyors Inc. v. Motor Vessel, « New Yorker »*, 1966 AMC 321, (Cour du District de Floride).

La jurisprudence française

Cour d'appel d'Aix, 1 décembre 1967, (1968) D.M.F. 515

Cour d'appel d'Aix, 16 mai 1975, (1976) D.M.F. 288

Cour d'appel d'Aix, janvier 1976, (1978) D.M.F. 10

Cour d'appel d'Aix, 13 octobre 1978, (1978) Bull. Transp. 600, (1980) 32 D.M.F. 79

- Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 18 décembre 1980, (1981) 33 D.M.F. 552
- Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 8 octobre 1980, (1981) 33 D.M.F., note R. Achard
- Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 31 octobre 1980, (1982) 34 D.M.F. 23, note R. Achard
- Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 16 mars 1982, (1984) 36 D.M.F. 291, note Bonassies
- Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 6 décembre 1984, (1985) 35 D.M.F. 737
- Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 6 juillet 1987, (1988) D.M.F. 390.
- Cour d'appel d'Aix-en-Provence, (1986) 38 DMF. 23, note R. Achard.
- Cour d'appel de Bordeaux, 22 novembre 1966, (1968) 20 D.M.F. 408.
- Cour d'appel de Lyon, 18 mai 1978, (1980) 32 D.M.F. 7.
- Cour d'appel de Montpellier, 27 janvier 1966, (1967) 19 D.M.F. 29.
- Cour d'appel de Montpellier, 10 novembre 1966, (1968) 20 D.M.F. 18.
- Cour d'appel de Paris, 26 janvier 1953, (1953) D.M.F. 265, «*Port en Bessin* ».
- Cour d'appel de Paris, 24 octobre 1966, (1967) 19 D.M.F. 23.
- Cour d'appel de Paris, 18 avril 1974, (1974) 26 D.M.F. 524.
- Cour d'appel de Paris, 31 janvier 1980, (1980) 32 D.M.F. 285.
- Cour d'appel de Paris, 26 janvier 1987, (1987) 39 D.M.F. 657.
- Cour d'appel de Paris, 25 octobre 1989, (1991) 43 D.M.F. 590.
- Cour d'appel de Rennes, 15 mai 1981, (1982) 34 D.M.F. 275.
- Cour d'appel de Rennes, 10 février 1983, (1983) 35 D.M.F. 429.
- Cour d'appel de Rouen, 3 juin 1966, (1967) 19 D.M.F. 98.
- Cour d'appel de Rouen, 10 février 1967, (1967) 19 D.M.F. 675.
- Cour d'appel de Rouen, 16 mars 1973, (1973) Droit. Europ. Transp. 491.
- Cour d'appel de Rouen, 14 février 1975, (1975) D.M.F. 473.
- Cour d'appel de Rouen, 22 octobre 1976, (1976) D.M.F. 234.
- Cour d'appel de Rouen, 2 décembre 1982, (1983) D.M.F. 295, note R. Achard.
- Cour d'appel de Rouen, 2 décembre 1982, (1983) 35 D.M.F. 295.
- Cour d'appel de Rouen, (1986) D.M.F. 33, note R. Achard.
- Cour d'appel de Saint- Denis, (1995) D.M.F. 842, observations P. Bonassies.
- Cour de Cassation, 27 décembre 1943, (1944) D. 97.
- Cour de cassation, 28 avril 1947, (1949) DMF. 11, «*Transports Maritimes de l'État* ».
- Cour de cassation, 31 mai 1949, (1950) D.M.F. 116, Navire : «*Oasis* ».
- Cour de cassation, 6 juillet 1954, (1954) DMF. 714. «*Strabourgeois* ».
- Cour de Cassation, 25 juin 1958, (1958) D. 749 (ch. Civ. Sect. Com).

- Cour de Cassation, 11 mars 1960, (1960) D. 277 (Chambres réunies) note R. Rodière.
- Cour de Cassation, 12 octobre 1964, (1965) 17 D.M.F. 18.
- Cour de Cassation, 29 janvier 1980, J.C.P. II 1980 19388, note R. Rodière.
- Cour de Cassation, 5 décembre 1967, (1968) II J.C.P. 15350.
- Cour de Cassation, 24 mai 1994, (1994) 46 D.M.F. 598.
- Tribunal du Com. Rouen, 5 juin 1950, (1950) DMF. 604, Navire; « Matelot Bécuwe »
- Tribunal du Com. D'Oran, 10 août 1950, (1951) DMF. 444.
- Tribunal du Com. De Marseille, 11 février 1958, (1959) D.M.F. 370.
- Tribunal du Com. Havre, 18 septembre 1970, (1971) D.M.F. 293.
- Tribunal du Com. Marseille, 17 février 1976, (1976) D.M.F. 427.
- Tribunal du Com. Marseille, 4 octobre 1991, (1993) D.M.F. 146.
- Tribunal du Com. Paris, 14 mars 1973, 1974 Bull Transp. 274.
- Tribunal du Com. Paris, 21 juin 1977, 1977 Bull Transp. 459.
- Tribunal du Com. Havre, 5 novembre 1974, (1975) D.M.F. 352.

ANNEXE I

PACKAGE AND KILO LIMITATION UNDER THE HAGUE, VISBY AND HAMBOURG RULES¹

*-- Presumably £100 gold

**-- Thus approximately \$8500 U.S.

Country	Hague Rules (1924) (In force)	Visby-Rules (1968) (In force)	SDR Protocol (1979) (In force)	Hamburg Rules (1978) (In force)	Package and Kilo Limitation	Appr. U.S.\$ equivalen ts
Algeria	Oct.13, 1964				*	**
Angola	August 2, 1952				*	**
Antigua	June 2, 1931				*	**
Argentina	In force October 19, 1961	Some provisions of Visby are incorporated into national legislation		Not adopted	100 pounds Gold	\$8500
Australia	Revoked (eff. April 16, 1993)	October 31, 1991	Adopted Oct. 16, 1993	Yes for 1997, unless statute is adopted	666.67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
Austria				Adopted; In force Aug. 1, 1994	835 SDR 2.5 SDR	\$1188 \$3.52
Bahamas	June 2, 1931				*	**
Barbados	Acceded to December 2, 1930- Since revoked	Not adopted	Not adopted	Nov. 1, 1992	835 SDR 2.5 SDR	\$1177 \$3.52
Barbuda	June 2, 1931				*	**
Belgium	June 2, 1931	December 6, 1978	February 14, 1984	Not adopted	666.67 SDR 2 SDR 17500 B.F where H/V does not apply	\$940 \$2.82 \$480
Belize	June 2, 1931				*	**
Bolivia	Nov. 28, 1982				*	**
Botswana	Never adopted	Never adopted	Never adopted	(possibly effective Nov. 1, 1995)	835 SDR 2.5 SDR	\$1177 \$3.52
Brazil	National legislation	Never adopted	Never adopted	Not adopted		
Burkina Faso	Never adopted	Never adopted	Never adopted	Nov. 1, 1992	835 SDR 2.5 SDR	\$1177 \$3.52
Cameroon	June 2, 1931			In force Nov. 1, 1994	835 SDR 2.5 SDR	\$1177 \$3.52
Canada	1936 (COGWA) since repealed	May 6, 1993 (Nat. leg)	May 6, 1993 (Nat. leg)	will be considered in 1999	666.67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
Cape Verde Islands					*	**
Chile	Never adopted	Never adopted	Never adopted	In force Nov. 1, 1992	835 SDR 2.5 SDR	\$1177 \$3.52
China	Never adopted	Most of the provisions are incorporated into The Maritime Code as of July 1, 1993	incorporat ed into The Maritime Code, July 1, 1993	Some principles are incorporated into The Maritime Code	666.67 SDR 2 SDR but the exchange rate is set by the P.R. .C.	
Colombia	Never adopted	Never adopted	Never adopted	Not adopted		

¹ William TETLEY, «Package & Kilo limitations and the Hague, Hague/Visby and Hambourg Rules & gold », (1995) 26 J. M. L. C. 133.

Côte d'Ivoire	June 15, 1962				£250	\$400
Croatia	Oct. 8 1991	Adopting	Adopting	Not adopted	667.67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
Cuba	Jan. 25, 1978	Not adopted	Not adopted	Not adopted	\$100 Cuban	\$152
Cyprus	June 2, 1931					
Danmark	Revoked (eff. March 1, 1985)	June 23, 1977	Feb. 14, 1984	Not adopted	666.67 SDR 2 SDR	
Dominican Republic	June 2, 1931	Not adopted	Not adopted			
Ecuador	Sept. 23, 1977	June 23, 1977			10,000 P.g.f. 30 P.g.f. (Gold)	
Egypt	In force May 1, 1944	In force April 30, 1983	Adopted	Adopted with reserve Nov. 1, 1992	835 SDR 2.5 SDR 666.67 SDR 2 SDR with H/V States (some courts however, apply Poincaré gold francs)	\$1177 \$3.52 \$940 \$2.82
fiji	Feb. 6, 1931	Not adopted	Not adopted	Not adopted	\$236 (Fiji)	\$157
Finland	Revoked (eff. March 1, 1985)	March 1, 1985	March 1, 1985	Not adopted	666.67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
France	July 4, 1937 June 18 1966 (Domestic law)	June 23, 1977	Feb. 18, 1987	Not adopted	666.67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
Gambia	June 2, 1931				*	**
Germany	January 1, 1940 (National Law)	July 25, 1986 (National Law)	Yes (National Law)	Not adopted	666.67 SDR 2 SDR 666.67 SDR only for Hague Rules countries	\$940 \$2.80 \$940
Ghana	June 2, 1931				*	**
Goa	Aug 2, 1972				*	**
Greece		Adopted June 23, 1993	Adopted June 23, 1993	Not adopted	666.67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
Grenade	June 2, 1931				*	**
Guinea	Never adopted	Never adopted	Never adopted	Nov. 1, 1992	835 SDR 2.5 SDR	\$1177 \$3.52
Guinea-Bissau	August 2, 1952				*	**
Guyana	June 8, 1931				*	**
Hungary	June 2, 1931	Not adopted	Not adopted	Nov. 1, 1992	835 SDR 2.5 SDR	\$1177 \$3.52
India		Not adopted	Not adopted		L100 sterling gold market value of gold	\$8486
Iran	Oct. 26, 1966				*	**
Ireland	July 30, 1962	Not adopted	Not adopted	Not adopted	100 pounds	\$135
Israel	March 5, 1960	Adopted	Adopted	Not adopted	666.67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
Italy	Revoked (eff. Nov. 22, 1985)	November 22, 1985	November 22, 1985	Not adopted	666.67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
Jamaica	June 2, 1931				*	**
Japan	Revoked June 1, 1933	June 1, 1993	June 1, 1993	Not adopted	666.67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
Kenya	June 2, 1933			Nov. 1, 1992	835 SDR 2.5 SDR	\$1177 \$3.52
Kribati	June 2, 1931				*	**
Korea (South)		In force Jan. 1, 1993 in national Law	Adopted into national Law	Not adopted	500 SDR per package no kilo limit	\$705
Kuwait	Jan. 25, 1970				*	**
Lebanon	Revoked Jan. 1, 1926	Revoked		Nov. 1, 1992	835 SDR 2 SDR	\$1177 \$3.52
Lesotho	Never adopted	Never adopted	Never adopted	October 26, 1989	835 SDR 2 SDR	\$1177 \$3.52

Liberia		July 8, 1982 (Domestic legislation)	(Domestic legislation)	Not adopted	666,67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
Luxembourg	August 18, 1991	May 18, 1991	May 18, 1991		666,67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
Malagasy Republic	January 13, 1966				*	**
Malawi	Never adopted	Never adopted	Never adopted	Nov.1, 1992	835 SDR 2.5 SDR	\$1177 \$3.52
Malaysia	June 2, 1931				*	**
Mauritius	March 12, 1968				*	**
Mexico		Adopted	Adopted	Not adopted	666,67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
Monaco	October 15,1931				*	**
Morocco	Never adopted	Never adopted	Never adopted	Nov. 1, 1992	835 SDR 2.5 SDR	\$1177 \$3.52
Mozambique	August 2, 1952				*	**
Nauru	Jan. 4, 1961				*	**
Netherlands	Revoked (eff. April 26, 1983)	July 26, 1982	May 18, 1986	Not adopted	666,67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
New Zealand	National law	Not adopted	Not adopted	Not adopted	NZ \$200	\$108
Nigeria	June 2, 1931	Not adopted	Not adopted	Nov. 1, 1992	835 SDR 2.5 SDR	\$1177 \$3.52
North Borneo	June 2, 1931				*	**
Norway	Revoked March 3, 1985	June 23, 1977	Jan. 3, 1984	Not adopted	666,67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
Panama	Not adopted (Domestic legislation)	Not adopted	Not adopted	Not adopted		
Papua New Guinea	Jan. 4, 1956				*	**
Paraguay	May 22, 1968				*	**
Peru	April 29, 1965	Not adopted	Not adopted	Not adopted	L100 gold Value	\$220 or the market value of gold
Philippines	April 22, 1936 adopted U.S. COGSA	Not adopted	Not adopted	Not adopted	\$500 US or its peso equivalent	\$500
Poland	April 26, 1937, codified 1961 (since revoked)	May 12, 1980	October 6, 1984	Not adopted	666,67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
Portugal	June 24, 1937	Not adopted	Not adopted	Not adopted 100.000 Escudos	\$625	
Romania	February 4, 1938 (& Revoked)	Not adopted	Not adopted	Nov. 1, 1992	835 SDR 2.5 SDR	\$1177 \$3.52
Russia	Adopted, 1929				250 rubles	\$200
Sao Tome & principe	August 2, 1952				*	**
Sarawak	May 3, 1932				*	**
Senegal	August 14, 1978 (&Revoked)	Not adopted	Not adopted	Nov.1, 1992	835 SDR 2.5 SDR	\$1177 \$3.52
Seychelles	June 2, 1931				*	**
Sierra-Leone	June 2, 1931 (& Revoked)	Not adopted	Not adopted	Nov. 1, 1992	835 SDR 2.5 SDR	\$1177 \$3.52

Singapor	June 2, 1931	June 23, 1979	Not adopted		666,67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
Slovenia	October 17, 1959 (as part of Yugoslavia)	Not adopted	Not adopted	Not adopted		\$4.00
Solomon Islands	June 2, 1931				*	**
Somalia	June 2, 1931				*	**
South Africa		July 4, 1986 Domestic legislation only	Not adopted	Not adopted	10.000 Pgf 30 Pgf (Gold)	\$5690 \$175
Spain	June 6, 1931	February 14, 1984	February 14, 1984	Not adopted	666,67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
Sri Lanka	June 2, 1931	Jan. 21, 1982			10.000 Pgf 30 Pgf (Gold)	
St Lucia	June 2, 1931				*	**
St Christopher and Nevis	June 1931				*	*
St Vincent & Grenadines	June 2, 1931				*	**
Sweden	Revoked March 1, 1985	June 23, 1977	February 14, 1984	Not adopted	666,67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
Switzerland	Nov. 28, 1954	April 20, 1988	April 20, 1988		666,67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
Syria	Feb. 1, 1975	June 23, 1977			10.000 P.g.f. 30 P.g.f. (Gold)	
Tanganyika	Dec. 9, 1963				*	**
Tanzania	December 9, 1963	Not adopted	Not adopted	Nov. 1, 1992	835 SDR 2.5 SDR	\$1177 \$3.52
Timores	Audust 8, 1959				*	**
Tonga	June 2, 1931	Sep. 13, 1978			10.000 P.g.f. 30 P.g.f. (Gold)	
Trinidad and Tobago	June 2, 1931				*	**
Tunisia	Never adopted	Never adopted	Never adopted	Nov. 1, 1992	835SDR 25 sdr	\$1177 \$3.52
Turkey	January 4, 1956	Never adopted	Never adopted		100 livres sterling	
Tuvalu	June 2, 1931				*	**
Uganda	Never adopted	Never adopted	Never adopted	Nov. 1, 1992	835 SDR 2.5 SDR	\$1177 \$3.52
United Kingdom	Revoked June 13, 1988	June 23, 1977	Feb. 14, 1984	Not adopted	666,67 SDR 2 SDR	\$940 \$2.82
United States	Dec. 29, 1937	Not adopted	Not adopted	Not adopted	\$500	\$500
Venezuela	Not adopted (Domestic legislation)	Not adopted	Not adopted	Not adopted		
Zaire	Jan. 17, 1968				*	**
Zambia	Never adopted	Never adopted	Never adopted	Nov. 1, 1992	835 SDR 2.5 SDR	\$1177 \$3.52

ANNEXE II

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER, 1978

Préambule

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION, AYANT RECONNU l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles relatives au transport de marchandises par mer, ONT DÉCIDÉ de conclure une convention à cet effet et sont convenus de ce qui suit :

PARTIE I

DISPOSITONS GÉNÉRALES

Article premier

Définitions

Dans la présente Convention :

1. Le terme « transporteur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.
2. Les termes « transporteur substitué » désignent toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée.
3. Le terme « chargeur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou par le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.
4. Le terme « destinataire » désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.
5. Le terme « marchandises » doit s'entendre également des animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme « marchandises » doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il est fourni par le chargeur.
6. Les termes « contrat de transport par mer » désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.
7. Le terme « connaissance » désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.
8. L'expression « par écrit » doit s'entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment.

Article 2

Champ d'application

1. Les dispositions de la présente Convention s'applique à tous les contrats de transport par mer entre deux États différents lorsque :
 - a) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant; ou
 - b) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant; ou
 - c) l'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport de mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un État contractant; ou
 - d) le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un État contractant; ou
 - e) le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.
2. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.
3. Les dispositions de la présente Convention ne s'applique pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affrèteur.
4. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'applique.

Article 3

Interprétation de la Convention

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.

PARTIE II

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 4

Durée de la responsabilité

1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.
2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur :

- a) à partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :
 - (i) du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte, ou
 - (ii) d'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;
- b) jusqu'au moment où il en effectue la livraison :
 - (i) en remettant les marchandises au destinataire, ou
 - (ii) dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement; ou
 - (iii) en remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires respectifs.

Article 5

Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement 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'événement et ses conséquences.

2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les 60 jours consécutifs qui suivent l'expiration d'un délai de livraison conforme au paragraphe 2 du présent article.

4. a) Le transporteur est responsable

- (i) des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires,
- (ii) des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

b) Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pratique des transports maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.

5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Si le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte, en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

7. Lorsqu'une faute ou une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à livraison, le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

Article 6

Limites de la responsabilité

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalente à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer.

c) En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa a) du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité dont il est indiqué au connaissance, si un connaissance est émis, ou sinon dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer qu'il est contenu dans cet engin. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

3. Par unité de compte, on entend l'unité de compte visée à l'article 26.

4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.

Article 7

Recours judiciaires

1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre le transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises faisant l'objet du contrat de transport par mer, ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ces fonctions, est habilité à se prévaloir des

exonérations et des limitations de la responsabilité que le transporteur peut évoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par le transporteur et les personnes visées au paragraphe 2 du présent article ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 8

Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage, ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Article 9

Marchandises en pontée

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou usagers du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire, qui est détenteur de bonne foi du connaissement.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, il est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions de l'article 6 ou de l'article 8 de la présente Convention, selon le cas.

4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale est considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.

Article 10

Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confié à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer, 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 effectuée par le transport substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses proposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Toutes les dispositions de la présente Convention régissent la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport par lui effectué. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur substitué.
3. Tout accord particulier par lequel le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou renonce à des droits qui lui sont conférés par la présente Convention est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas accepté expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cet accord, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier.
4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.
5. Le montant total des réparations dues par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention.
6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 11

Transport par les transporteurs successifs

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique ledit contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui a eu lieu alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si aucune procédure judiciaire ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 21. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison a été causé par ledit événement.
2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

PARTIE III RESPONSABILITE DU CHARGEUR

Article 12

Règle générale

Le chargeur n'est pas responsable préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, de ses préposés ou du mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ce préjudice ni de ces dommages, à moins qu'il ne résultent de leur faute ou de leur négligence.

Article 13

Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

1. Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.

2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer le transporteur ou le transporteur substitué, selon le cas, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises:

- a) le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises; et
- b) les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues offensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

4. Si, dans les cas où les dispositions de l'aliéna b) du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce que exigent les circonstances, sans qu'ils y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 5.

PARTIE IV

DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 14

Émission du connaissement

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit, sur demande du chargeur, émettre un connaissement.

2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.

3. La signature apposée sur le connaissement peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis.

Article 15

Contenu du connaissement

1. Le connaissement doit contenir, entre autres, les indications suivantes:

- a) la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;
- b) l'état apparent des marchandises;
- c) le nom et l'établissement principal du transporteur;
- d) le nom du chargeur;

- e) le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;
- f) le port de changement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge de marchandises au port de chargement;
- g) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer;
- h) le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs;
- i) le lieu d'émission de connaissement;
- j) la signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;
- k) le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;
- l) la mention vise au paragraphe 3 de l'article 23;
- m) l'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée;
- n) la date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties; et
- o) la ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elle sont fixées d'un commun accord conformément au paragraphe 4 de l'article 6.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, le transporteur doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissement « embarqué » qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit indiquer que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés ainsi que la date ou les dates de chargement. Si le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou toute autre document donnant droit ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, lui restituer ce document en échange d'un connaissement

« embarqué ». Pour satisfaire à la demande d'un connaissement « embarqué » de la part du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié contienne tous les renseignements qui doivent être contenus dans un connaissement « embarqué ».

3. Le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissement à condition toute fois de satisfaire aux conditions exigées au paragraphe 7 de l'article premier.

Article 16

Connaissement : réserves et force probante

1. Si le connaissement contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représente pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prise en charge ou, si un connaissement « embarqué » a été émis, les marchandises qu'il a effectivement mises à bord ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur ou la dite personne doit faire dans le connaissement une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ces soupçons ou l'absence des moyens de contrôle suffisants.

2. Si le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom n'y fait pas mention de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent

3. À l'exception de indications pour les quelles une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article à été faite et dans les limites de cette réserve:

- a) le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissement « embarqué », de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement;
- b) la preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée dans le connaissement.

4. Un connaissement qui ne mentionne pas le fret, comme prévu au paragraphe 1, à l'alinéa k) , de l'article 15, ou n'indique pas d'une autre manière le fret est dû par le destinataire ou qui n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire constitue une présomption., sauf preuve contraire, qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement.

Article 17

Garanties données par le chargeur

1. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur doit indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur reste tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnisation de limite en aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport par mer envers toute personne autre que le chargeur.

2. Toute lettre de garantie ou tout accord par lequel le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur, ou par une personne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est sans effet à l'égard de tous tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

3. Cette lettre de garantie ou cet accord est valable à l'égard du chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris un destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises données au connaissement. Si, dans ce dernier cas, la réserve émise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'a droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu de l'article 17 du présent article.

4. Dans le cas de lésion intentionnelle visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente convention, de tous préjudices subis par un tiers, y compris un destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises données au connaissement.

Article 18

Documents autres que les connaissements

Si le transporteur émet un document autre qu'un connaissement pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport par mer et de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

PARTIE V

DROITS ET ACTIONS

Article 19

Avis de perte, de dommage ou de retard

1. À moins que le destinataire ne donne par écrit au transporteur un avis de perte ou de dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si aucun document de transport n'a été émis, qu'elles ont été livrées en bon état.
2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas écrit dans un délai de 15 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.
3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.
4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre des colis.
5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 60 jours consécutif à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.
6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis qui lui est donné en vertu du présent article a le même effet que s'il avait été donné au transporteur et tout avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné au transporteur substitué.
7. Si un avis de perte ou de dommage, spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage, n'est pas donné par écrit au chargeur par le transporteur ou transporteur substitué dans les 90 jours consécutifs suivant la plus éloignée des deux dates ci-après: celle à laquelle la perte ou le dommage s'est produit ou celle à laquelle la livraison des marchandises a été effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 4, il est présumé, sauf preuve contraire, que le transporteur ou transporteur substitué n'a subi aucune perte ni dommage dû à une faute ou négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.
8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant au nom du transporteur ou du transporteur substitué, y compris le capitaine ou l'officier ayant la charge du navire, ou à une personne agissant au nom du chargeur, est réputé avoir été donné au transporteur, au transporteur substitué ou au chargeur, respectivement.

Article 20

Prescription des actions

1. Toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.
2. Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elle auraient dû l'être.
3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.
4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de Prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'état où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

Article 21

Compétence

1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'état dans le quel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après :
 - a) l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;
 - b) le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;
 - c) le port de chargement ou le port de déchargement;
 - d) tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport par mer.
2. a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un État contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet État de droit international. Toutefois, en pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions visées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes somme qui pourraient être adjugées au demandeur;

b) Le tribunal du port ou lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si dans quelle mesure la garantie est suffisante.
3. Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu de la présente convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des États contractant en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.
4. a) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les même parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée.

b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action.

c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'alinéa a) du paragraphe 2 du présent article, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.
5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer est valable.

Article 22

Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandise en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.
2. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du connaissement.
3. La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur :
 - a) soit en un lieu sur le territoire d'un État dans lequel est situé :
 - (i) l'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle, ou
 - (ii) le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu, ou
 - (iii) le port de chargement ou le port de déchargement;
 - b) soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissaire.
4. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.
5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissaire, et toute dispositions de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.
6. Aucune disposition du présent article n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer.

PARTIE VI

DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES

Article 23

Clauses contractuelles

1. Toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer dans un connaissement ou tout autre document faisant preuve de contrat de transport par mer est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.
2. Nonobstant les disposition du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.

3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis, ce document doit contenir une mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappe de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.
4. Lorsque l'ayant droit aux marchandises a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention visée au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit aux marchandises, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'État où la procédure a été engagée.

Article 24

Avaries communes

1. Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport par mer ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.
2. À l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

Article 25

Autres conventions

1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.
2. Les dispositions des articles 21 et 22 de la présente Convention ne s'opposent pas à l'application des dispositions obligatoires d'une autre convention multilatérale déjà en vigueur à la date de la présente Convention [31 mars 1978] et se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des États parties à cette autre convention. Cependant, le présent paragraphe n'affecte pas l'application du paragraphe 4 de l'article 22 de la présente Convention.
3. Il n'y a pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploit d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage :
 - a) en application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommage nucléaire; ou

- b) en vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la convention de Vienne.
4. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison subi par des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention internationale ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer des passagers et de leurs bagages.
5. Aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un État contractant d'appliquer une autre convention internationale qui est déjà en vigueur à la date de la présente Convention et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport portant essentiellement sur un mode de transport autre que le transport par mer. Cette disposition s'applique également à toute révision ou modification ultérieure de la ladite convention internationale.

Article 26

Unité de compte

1. L'unité de compte visée à l'article 6 de la présente Convention est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont convertis dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transaction. La valeur en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un état contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de façon déterminée par cet État.
2. Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fond monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peuvent, au moment de la signature ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées à :
12 500 unités monétaires par colis ou par unité de chargement ou 37,5 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises.
3. l'unité monétaire visée au paragraphe 2 du présent article correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'État en cause.
4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou lorsqu'ils se prévalent de l'option offerte au paragraphe 2 du présent article, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans le résultat de la conversion, les États contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 3 du présent article, selon le cas.

PARTIE VII

CLAUSES FINALES

Article 27

Dépositaire

Le secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente convention.

Article 28

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les États, jusqu'au 30 avril 1979, au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.
2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les États signataires.
3. Après le 30 avril 1979, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les États qui ne sont pas signataires.
4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation et d'adhésion seront déposés auprès du secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 29

Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 30

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour tout État qui deviendra État contractant à la présente Convention après la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit État.
3. Chaque État contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport par mer qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 31

Dénonciation d'autres conventions

1. Au moment où il deviendra État contractant à la présente Convention, tout État partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, (Convention de 1924) notifiera au gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention, en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.
2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article 30, le dépositaire de la présente Convention, notifiera au gouvernement belge en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, la date de cette entrée en vigueur ainsi que les noms des États contractants à l'égard desquels la Convention est entrée en vigueur.
3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* aux États parties au protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924.
4. Nonobstant les dispositions de l'article 2 de la présente Convention, aux fins du paragraphe 1 du présent article, un État contractant pourra, s'il le juge souhaitable, différer la dénonciation de la Convention de 1924 et de la convention de 1924 modifiée par le protocole de 1968 pendant une période maximum de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention. Dans ce cas, il notifiera son intention au Gouvernement belge. Pendant cette période transitoire, il devra appliquer aux États contractants la présente Convention à l'exclusion de toute autre.

Article 32

Révision et amendements

1. À la demande d'un tiers au moins des États contractant à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des États contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.
2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 33

Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire

1. Nonobstant les dispositions de l'article 32, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 6 et au paragraphe 2 de l'article 26 ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1 et 3 de l'article 26 par d'autres unités, sera convoquée par le dépositaire conformément au paragraphe 2 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.
2. Une conférence de révision sera convoquée par le dépositaire à la demande d'un quart au moins des États contractants.

3. Toute décision de la Conférence sera prise à la majorité des deux tiers des États participant. L'amendement sera communiqué par le dépositaire à tous les États contractants pour acceptation et à tous les États signataires de la Convention pour information.
4. Tout amendement adopté entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'année écoulée à compter de son acceptation par les deux tiers des État contractant. L'acceptation sera effectuée par le dépôt d'un instrument formel à cet effet auprès du dépositaire.
5. Après l'entrée en vigueur d'un amendement, un État contractant qui aura accepté l'amendement sera en droit d'appliquer la convention telle qu'elle aura été amendée dans ses relations avec les État contractants qui, dans un délai de six mois après l'adoption de l'amendement, n'auront pas notifié au dépositaire qu'ils ne sont pas liés par ledit amendement.
6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention qu'elle aura été amendée.

Article 34

Dénonciation

1. Tout État contractant peut à tout moment dénoncer la présente Convention par la notification écrite adressée au dépositaire.
2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification.

FAIT à Hambourg, le trente et un mars mil neuf cent soixante-dix-huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentique.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectif, ont signé la présente Convention.

CONSENSUS ADOPTÉ PAR LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

Il est entendu que la responsabilité du transporteur en vertu de la présente Convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Cela signifie qu'en règle générale, la charge de la preuve incombe su transporteur mais que, dans certains cas, les dispositions de la convention modifient cette règle.