

AVIS

L'auteur a autorisé l'Université de Montréal à reproduire et diffuser, en totalité ou en partie, par quelque moyen que ce soit et sur quelque support que ce soit, et exclusivement à des fins non lucratives d'enseignement et de recherche, des copies de ce mémoire ou de cette thèse.

L'auteur et les coauteurs le cas échéant, conservent néanmoins la liberté reconnue au titulaire du droit d'auteur de diffuser, éditer et utiliser commercialement ou non ce travail. Les extraits substantiels de celui-ci ne peuvent être imprimés ou autrement reproduits sans autorisation de l'auteur.

L'Université ne sera aucunement responsable d'une utilisation commerciale, industrielle ou autre du mémoire ou de la thèse par un tiers, y compris les professeurs.

NOTICE

The author has given the Université de Montréal permission to partially or completely reproduce and diffuse copies of this report or thesis in any form or by any means whatsoever for strictly non profit educational and purposes.

The author and the co-authors, if applicable, nevertheless keep the acknowledged rights of a copyright holder to commercially diffuse, edit and use this work if they choose. Long excerpts from this work may not be printed or reproduced in another form without permission from the author.

The University is not responsible for commercial, industrial or other use of this report or thesis by a third party, including by professors.

Université de Montréal

**La responsabilité du transporteur maritime international
de marchandises sous connaissement : causes d'exonération et limitation légales.**

Par
Hind ADIL

Faculté de Droit

**Mémoire présentée à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de maître en droit.
Option : droit des affaires**

**Décembre, 2005
© Hind ADIL, 2005**



Université de Montréal
Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé

La responsabilité du transporteur maritime international de
marchandises sous connaissement : causes d'exonération et
limitations légales

présenté par :

HIND ADIL

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Nabil Antaki
Président-rapporteur

Guy Lefebvre
Directeur de recherche

Emmanuel Darankoum
Membre du jury

REMERCIEMENTS

Qu'il me soit permis de présenter mes grands remerciements et toute ma gratitude à mon professeur et directeur de recherche Guy LEFEBVRE pour son encadrement et ses conseils précieux, afin de réaliser le présent mémoire.

J'exprime également ma grande reconnaissance à mes parents, mon frère Yassir, à ma famille et mon ami Mohamad pour leur soutien, leur aide et encouragements continus.

Ma gratitude va aussi à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce mémoire dans les meilleures conditions.

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
REMERCIEMENTS.....	i
INTRODUCTION.....	1
PREMIERE PARTIE – LES CAUSES D’EXONERATIONS DU TRANSPORTEUR MARITIME INTERNATIONAL SOUS CONNAISSEMENT RESULTANT DES CONVENTIONS INTERNATIONALES.....	12
CHAPITRE PRELIMINAIRE – Les conditions d’application du régime de responsabilité du transporteur maritime des règles LA Haye/ Haye-Visby et les règles de Hambourg.....	12
SECTION 1 – La notion de chargement et de déchargement.....	12
SECTION 2 – Les conditions relatives aux marchandises transportées.....	19
CHAPITRE I – Les causes d’exonération de la responsabilité du transporteur maritime à travers la Convention de Bruxelles de 1924 sous le nom des règles la HAYE.....	24
SECTION 1 – Les causes d’exonération relatives au navire.....	24
Paragraphe 1 - L’innavigabilité du navire.....	24
Paragraphe 2 - La faute dans la navigation et dans l’administration du navire.....	31
Paragraphe 3 - Les vices cachés du navire.....	35

Paragraphe 4 - L'acte d'assistance ou de sauvetage des biens et le cas du déroutement.....	37
SECTION 2 – Les causes d'exonération relatives à la marchandise.....	43
Paragraphe 1 - Le vice propre et le vice caché de la marchandise.....	43
Paragraphe 2 - La freinte de route.....	45
Paragraphe 3 - La faute du chargeur	46
SECTION III - Les causes étrangères d'exonération.....	51
Paragraphe 1 - L'incendie.....	51
Paragraphe 2 - Grèves et lock-out.....	54
Paragraphe 3 - Faits étrangers au transporteur	57
A- L'acte de dieu.....	58
B- Les périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.....	59
C- Les faits de guerre et faits d'ennemis publics	64

D- Les émeutes et troubles civils	66
E- Arrêt, fait du prince ou saisie judiciaire.....	67
Paragraphe 4 - Toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou de ses préposés	68
CHAPITRE II - L'étendue de la responsabilité du transporteur maritime à travers la Convention de Hambourg du 31 mars 1978.....	71
SECTION 1 - L'abandon su système d'énumération des cas exceptés.....	71
Paragraphe 1 - L'article V.1 de la Convention de Hambourg et la suppression de la faute nautique.....	72
Paragraphe 2 : le régime de la preuve.....	73
SECTION II – Le maintien de certains cas exceptés.....	75
Paragraphe 1 - L'incendie.....	75
Paragraphe 2 - L'assistance ou la tentative de sauvetage.....	77
DEUXIÈME PARTIE – LA LIMITATION LÉGALE DU TRANSPORTEUR MARITIME SOUS CONNAISSEMENT RÉSULTANT DES CONVENTIONS INTERNATIONALES.....	84
CHAPITRE I – Les plafonds légaux de réparation.....	84

SECTION 1 – Les limitations légales édictées par la Convention de Bruxelles de 1924 et celles des amendements de La Haye-Visby de 1968.....	84
Paragraphe 1- L'interprétation de l'art. IV(5) de la Convention de Bruxelles de 1924 et le double critère de calcul des amendements de la Haye-Visby 1968.....	85
A- Le colis.....	85
B- L'unité.....	87
C- Le conteneur.....	91
Paragraphe 2 - La signification et la conversion des 100 livres sterling de la Convention de Bruxelles de 1924.....	95
Paragraphe 3 - Signification et conversion du franc Poincaré des règles de la Haye-Visby de 1968 et le droit des tirages spéciaux du Protocole de 1979.....	98
SECTION II- La limitation légale des règles de Hambourg de 1978.....	101
Paragraphe 1 - Signification et conversion des Droits de Tirages Spéciaux.....	101
Paragraphe 2 - Les bénéficiaires de la limitation	101
A- Les préposés du transporteur.....	104

B- La clause Himalaya.....	107
CHAPITRE II – La déchéance légale et la déchéance conventionnelle ...	114
SECTION 1 – La déchéance légale.....	114
Paragraphe 1 - Le dol et la Convention de Bruxelles de 1924.....	114
Paragraphe 2 - La faute inexcusable et les réformes de 1968 et de 1978.....	115
SECTION 2 – La déchéance conventionnelle.....	118
Paragraphe 1 - La déclaration de valeur.....	118
Paragraphe 2 - La déclaration d’une fausse valeur.....	119
CONCLUSION.....	122

ABREVIATIONS

A.C.	Law Reports, Appeal Cases.
A.D.M.A.	Annuaire de droit maritime et aérien.
A.L.R.	American Law Reports
A.M.C.	American Maritime Cases
All.E.R.	All England Law Reports
Aust.Y.I.L.	Australian Year Book of International Law
B.T.L.	Bulletin des transports et logistiques
Brooklyn J.I.L.	Brooklyn Journal of International Law Bull.
Cass.civ civiles	Bulletin des arrêts de la Cour de cassation, chambres
C. de D.	Cahiers de droit
C.A.	Recueils de jurisprudence du Québec, Cour d'appel
C.A.P.	Cour d'appel plus
C.F.	Recueils des arrêts de la cour fédérale du Canada
C.L.R.	Commonwealth Law Reports
C.L.T.	The Canadian Law Times
C.P.	Recueils de jurisprudence du Québec. Cour provinciale
C.R.	Criminal Reports
C.T.C.	Recueil d'arrêts sur les transports
D.L.R.	Dominion Law Reports
D.M.F.	Revue de droit maritime Français
E.T.L.	European Transportation Law
EX.C.R.	Exchequer Court Reports
Federal reporter	
F.Supp.	Federal Supplement
F.T.R.	Federal Trial Reports
Gaz.Can.	Gazette du Canada
H.L.	Law Reports, English and Irish Appeals
Harv. L.R	Harvard Law Review
Harv. I.L.J.	Harvard International Law Journal
J.M.M.	Journal de la marine marchande
J.L.S.	Journal of legal studies
J.W.T.L.	Journal of World Trade Law
K.B.	Law Reports- King's Bench Decision
L..T.	Law Times Reports
L.C.R.	Lower Canada Reports
L.Ed.	United States Supreme Court Reports, Lawyers edition
L.M.C.L.Q.	
LI.L.R.	Lloyd's Law Reports
Lloyd's Rep.	

Mal. L.J.	Malaya Law Journal
McGill L.J.	McGill Law Journal
Q.B.	Law Reports- Queen's Bench Division
R du B.	Revue du barreau
R.C.B.	Revue canadienne du barreau
R. de D.	Revue de droit
R.C.L.F.	Revue de la Common Law en Français
R.C.S.	Recueil des arrêts de la Cour suprême du Canada
R.D.C.	Revue de droit comparé de l'Association québécois pour l'étude comparative de droit
R.D.U.	Revue de droit uniforme
R.J.T.	Revue juridique Thémis
R.P.	Rapports de pratique du Québec
S.C.L.R.	The Supreme Court Law Review
S.Q.	Statuts révisées du Canada (avant 1969)
S.R.C.	Statuts révisées du Canada
S.W.	South Western Reporter
So.	Southern Reporter
T.L.R.	Times Law Reports
Texas I.L.J.	Texas International Law Journal
Tul.L.R.	Tulane Law Review
U.S.	United States Supreme Court Reports
W.L.R.	Western Law Review

INTRODUCTION

Dans l'irréversible processus de la globalisation des marchés, le transport maritime des marchandises continue à être l'un des plus grands moteurs de la croissance économique et commerciale. En effet, l'essentiel des échanges internationaux s'effectue par voie maritime. Il ressort de l'étude annuelle¹ de 2003 du secrétariat de la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED)², que le trafic maritime international s'est accru de 2.5 % par rapport à l'année 2002. Selon Terrassier, depuis 1970 jusqu'à l'an 2000, le trafic maritime international a doublé, passant de 2 506 millions de tonnes à 5 064 millions de tonnes³. Toutefois, le nombre de sinistres et d'avaries ne cesse de se multiplier avec une moyenne de la perte d'un navire de plus de cent tonneaux par jour, en raison d'intempéries, ou bien à défaut de prendre les précautions nécessaires par rapport à la nature du voyage maritime ou à la marchandise transportée⁴. La modernisation et le développement de l'industrie maritime sont parfois soumis aux forces de la nature, ou à l'erreur humaine, ou professionnelle dans l'exercice de la navigation.

Par conséquent, le besoin d'une législation supra-étatique pouvant répondre aux besoins de sécurité du secteur maritime se fait sentir par les gouvernements et les différents acteurs économiques.

Parmi les questions complexes et controversées qui focalisent, jusqu'à présent, l'esprit du législateur international est celle du régime de responsabilité du transporteur maritime des marchandises sous

¹ *Review of maritime transport 2003*, symbol : unctad/RTM/2003, n° de vente E.03.II.D.10, www.unctad.org.

² Née le 30 décembre 1964 par la résolution 1995 (XIX) des Nations Unies en tant qu'organe subsidiaire, afin de promouvoir le développement du commerce international.

³ Nicolas TERRASSIER, « Le transport maritime dans la mondialisation : globalisation et fragmentation », (2000) XVIII *A.D.M.O.* 348, 349.

⁴ René RODIÈRE, *Le droit maritime*, Presse Universitaire de France, 1980, p. 26.

connaissance. De ce fait, l'uniformisation⁵ de ce régime est devenue un besoin urgent. On observe en effet un grand effort continu de codifications à travers une « vague » de travaux⁶ et de conventions. On trouve la Convention de Bruxelles de 1924 et les Protocoles modificatifs de La Haye-Visby de 1968, la Convention de Hambourg de 1978, ainsi que le projet actuel d'instrument de la CNUDCI relatif au présent secteur.

En effet, notre étude portera principalement sur l'examen des causes d'exonération et de limitation légale du transporteur maritime à travers lesdites conventions.

On se demandera essentiellement, dans quelles conditions, la responsabilité du transporteur maritime sous connaissance sera ou non engagée. Quel est le fondement de cette responsabilité. S'agit-il d'un régime basé sur la présomption de responsabilité ou bien sur la présomption de faute? Et si le transporteur est tenu responsable des dommages subis à la marchandise, quelles sont les limites de réparation que lui offre la loi internationale à travers les différentes conventions? S'agit-il d'une base uniforme de calcul ou bien l'intérêt économique exige-t-il différents modes de calcul? Dans la recherche d'une limite de responsabilité, quels sont les critères à adopter? Dans quels cas la responsabilité du transporteur doit être « illimitée »?

Face à un sujet comme le nôtre, on a tendance à faire une étude comparative. Ici, ce n'est pas le but recherché. En effet, il nous paraît plutôt crucial d'examiner la responsabilité du transporteur maritime sous connaissance, de démontrer l'évolution juridique de son régime et l'efficacité de ses règles. On démontrera également les difficultés que rencontrent ces règles par rapport à leur applicabilité.

⁵ Martine RÉMOND-GOUILLOU, *Le contrat de transport*, Éditions Dalloz, 1993, p. 8-12.

⁶ Voir : John RICHARDSON, F.C.I.I., *A guide to the Hague and Hague-Visby Rules*, Lloyd's of London Press Ltd, 1989.

Pour les fins de cette analyse, nous exposerons, dans une première partie, les causes d'exonération légale du transporteur maritime international sous connaissance et les questions qui en découlent. En principe, on examinera deux régimes différents. Le premier régime est celui de la Convention de Bruxelles de 1924, qui est basé sur la présomption de responsabilité sous réserve d'une liste de cas exceptés et qui est maintenu par les règles de La Haye-Visby 1968. Le second régime d'exonération, vu sous un autre angle, est celui de la Convention de Hambourg de 1978, qui repose sur la preuve et la présomption de faute⁷.

Il conviendrait par la suite d'analyser, dans une deuxième partie, la limitation légale de cette responsabilité conformément aux deux différents régimes. Quel est le sort de ces limitations par rapport aux déclarations de nature ou de valeur? Jusqu'à quel point la responsabilité contractuelle du transporteur devra-t-elle dépendre de sa faute personnelle ou celle de ses préposés?

Avant d'entrer dans le vif du sujet, nous estimons important de passer en revue l'évolution historique de cette responsabilité, afin de faciliter la compréhension de notre étude.

En effet, la responsabilité du transporteur maritime trouve son origine dans le droit romain à travers les concepts du « *receptum nautarum* » et du « *receptum cauponum et stabulariorum*⁸ ». C'est l'équivalent de la responsabilité de plein droit⁹, parfois objective¹⁰, qu'on

⁷ Toutefois, les travaux préparatoires de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) semble adopter les deux régimes de responsabilité des conventions existantes; *Infra*, p. 70.

⁸ Rapport du Secrétaire de la CNUDCI, « Les connaissances », doc. TD/B/ISL/6/Rev.2, Nations Unies, New York, n° de vente 72.II.D.2, 1972, 12.

⁹ La responsabilité de plein droit impose au transporteur deux preuves : celle de sa bonne conduite et celle du dommage.

¹⁰ La responsabilité objective impose au transporteur une seule preuve, celle de sa bonne conduite, afin de se décharger de sa responsabilité. Il est donc seulement tenu d'une obligation de moyen.

trouve dûment appréciée par les pays civilistes, qui s'inspiraient fortement du droit romain.

Toutefois, conscients des risques et de la complexité de la navigation, les pays de la *common law* ont laissé prévaloir la liberté contractuelle. Le transporteur maritime, malgré qu'il fût tenu d'une obligation stricte de résultat, avait le droit d'insérer au connaissance des clauses exonératoires ou des clauses limitatives de sa responsabilité.

Ces clauses sont apparues amplement dans la pratique anglaise. On parle également de clauses abusives comme celles dites « que dit être » et « *negligence clause* »¹¹. Autrement dit, face à une responsabilité stricte de résultat¹², la pratique de la liberté contractuelle rendait la règle de principe une exception.

Au 19^e siècle, les contraintes de la pratique de la navigation ont exigé du législateur civiliste¹³ de rejoindre la conception anglo-saxonne de la liberté contractuelle. En conséquence, le transporteur maritime bénéficiait d'une protection étendue, devenue abusive par rapport à l'intérêt commun des parties au contrat de transport.

Vers la fin de la même époque, le mécontentement des pays des chargeurs se manifesta par l'adoption de nouvelles législations nationales

¹¹ Cf. Francis SAUVAGE, *La clause de négligence et les clauses de non responsabilité des fautes dans le contrat de transport par mer*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1911; Paul CHAUVEAU, *Traité de droit maritime*, Librairies Techniques, 1958, p. 527.

¹² Voir: Richard A. POSNER « *Strict liability: a comment* », (1973) 2 *J.L.S.* 205.

¹³ L'évolution du régime de responsabilité en France est un exemple significatif. Devant cette situation, le législateur français a essayé de chercher un nouveau régime de responsabilité dans le droit commun des obligations et contrats où le débiteur doit payer des dommages et intérêts en cas d'inexécution de l'obligation ou dans le cas du retard de la livraison, sauf s'il rapporte la preuve du cas de la force majeure ou du vice propre de la marchandise. C'était les deux principaux cas qui pouvaient libérer le transporteur de sa responsabilité. Cette règle offrait au transporteur un fondement contractuel de sa responsabilité. La principale obligation était alors la délivrance des marchandises à leur destination dans le même état que lors du chargement.

dans le but de mettre fin à l'usage abusif¹⁴ de cette liberté. La première loi était celle du *Harter Act* américain en 1893¹⁵, suivi du *Paramount Act* australien du 15 décembre 1904, le *Shipping and Sea Men Act* néo-zélandais de 1908 et le *Water Carriage of Goods Act* canadien en 1910¹⁶.

Par conséquent, le législateur international se voit dans le besoin d'établir un compromis entre chargeurs et armateurs, en cherchant à établir une loi internationale unifiant les différents régimes nationaux.

Suite à de longues négociations¹⁷ et travaux¹⁸ dans le cadre du Comité maritime international (CMI)¹⁹, on adopta, en 1924 à Bruxelles, une convention dont les règles sont d'ordre public, mais qui se limitent à la phase purement maritime « dans un but précis, celui de ne pas empiéter trop lourdement sur les législations nationales²⁰ ». Aussi, cette limitation dans le temps résulte du fait que, passé ce moment, le capitaine devient le seul maître à bord²¹. Il s'agit de la Convention internationale d'unification des règles relatives au connaissement, connue sous le nom de la Convention de

¹⁴ Cf. Patrick PESTEL-DEBORD, « Chargeurs, transporteurs, et "maritimistes" : réflexion sur un siècle de luttes d'influence. », (2001) D.M.F. 179.

¹⁵ Le *Harter Act* s'applique aux connaissements concernant un transport maritime interne, c'est-à-dire d'un port à un autre des États-Unis vers l'étranger. Cf. Michel POURCELET, *Le transport maritime sous connaissement : droit canadien, américain et anglais*, Les Presses de l'Université de Montréal, 1972, p. 4; Christopher B. KENDE, « Le concept de limitation de responsabilité en droit maritime américain », (1987) D.M.F. 727.

¹⁶ Jean PINEAU, *Le contrat de transport terrestre, maritime, aérien*, les Éditions Thémis, 1986, p. 166.

¹⁷ Lors de la conférence de La Haye, tenu en 1921 par l'Association de droit international, on élaborait un ensemble de règles sous forme d'un connaissement-type dont les clauses conventionnelles de limitation de responsabilité ont été généralisées; sous réserve de quelques modifications de détail, elles ont été légalisées dans la Convention de Bruxelles de 1924.

¹⁸ Cf. M. POURCELET, *op. cit.*, note 15, p. 4.

¹⁹ Créée en Belgique en 1897, organisation non-gouvernementale (à caractère privé) composée de différentes associations nationales de juristes du droit maritime. Son action contribua à l'unification des droits nationaux par l'adoption de conventions internationales ou la signature de traités ou accords internationaux. Cf. Francesco BERLINGIERI, « *The Work of the Committee Maritime International: past, present, and future* » (1982-83) 57 Tulane L.R. 1260.

²⁰ J. PINEAU, *op.cit.*, note 16, p. 220; voir : Jan LOPUSKI, « Contrats maritimes internationaux et le problème de la liberté contractuelle », (1983) D.M.F. 337.

²¹ Claude HOSNER, *La responsabilité du transporteur maritime, étude de droit suisse*, Lausanne, Nouvelle Bibliothèque, Droit et Jurisprudence, 1956, p. 80.

Bruxelles de 1924 ou sous le nom des règles de La Haye de 1924, entrée en vigueur en 1931, et qui repose sur les principes suivants :

- Le champ d'application²² de la présente convention se limite à la phase purement maritime du contrat de transport. Les phases antérieure au chargement et postérieure au déchargement sont soumises à la liberté contractuelle.
- Un régime exonératoire de responsabilité basé sur une responsabilité de plein droit à la présence d'une liste de cas exceptés, qui sont liés à l'obligation de navigabilité²³;
- L'obligation de navigabilité est liée à l'exercice d'une diligence raisonnable;
- Le transporteur est exonéré des fautes de ses préposés dans la navigation et l'administration du navire. Aucune preuve contraire n'est réservée au chargeur, si ce n'est celle d'une faute personnelle du transporteur;
- Le transporteur est exonéré des conséquences d'un incendie à bord, à moins que le chargeur ne puisse faire la preuve d'une faute personnelle de sa part. Dans les autres cas exceptés, le transporteur jouit d'une présomption de non-responsabilité, mais répond de sa faute propre et de la faute de ses préposés. La preuve contraire incombe au chargeur;
- Dans tous les autres cas où des marchandises sont endommagées, le transporteur est présumé responsable, mais il peut se dégager en prouvant que ni lui ni ses préposés n'ont commis de faute dans la survenance du dommage;
- La limitation de responsabilité repose sur la somme de 100 livres sterling par colis ou unité ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie;

²² *Infra*, chapitre préliminaire, p. 12.

²³ Les cas exceptés représentent, en fait, les exonérations conventionnelles que les transporteurs anglais avaient pris l'habitude d'insérer dans leurs connaissements. Cette règle constitue une sorte de compensation réservée au transporteur qui est désormais privé du bénéfice des clauses contractuelles, et qui a dû accepter d'élever le montant minimum de sa responsabilité.

- La Convention fait en principe du connaissance²⁴ le document formant titre²⁵ pour le transport des marchandises, et sert par la suite à constater²⁶ le contrat de transport²⁷. Cette règle s'applique aussi pour les documents similaires²⁸, c'est-à-dire pour des documents représentatifs de la marchandise et du contrat de transport.

Insatisfaits cette fois, en raison du statut légal du transporteur, les pays des chargeurs indiquent que le développement de l'industrie maritime a largement diminué les risques de navigation, et que par la suite, la protection du transporteur pour des risques qui n'existent plus n'est plus justifiée²⁹.

Après une longue révision de la Convention de Bruxelles par le Comité maritime international, on adopta le Protocole de La Haye-Visby en 1968, entré en vigueur en 1977, et ramenant les modifications suivantes³⁰ :

- L'application des règles de La Haye-Visby à tout connaissance relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux États différents, lorsque le connaissance est émis dans un État contractant ou lorsque le transport a lieu au départ d'un port d'un État contractant et aussi quand le connaissance en prévoit l'application;
- La fixation d'une limite monétaire plus élevée pour le transporteur. Il s'agit d'une somme supérieure, ou l'équivalent de 10.000 francs par colis ou unité, ou 30 francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées;

²⁴ Voir : J. PINEAU, *op. cit.*, note 16, p. 176.

²⁵ Voir: *E. Clemens Horst Co.v.Biddell Brothers*, [1912] A.C. 18.

²⁶ Cf. *The Ardennes (Owner of Cargo) v. The Ardennes (Owners)* [1950] 2 All E.R. 517; *Parsons Corp. v. C.V. Scheepvaartonderneming "Happy Ranger"*, [2002] 2 Lloyd's Rep. 357

²⁷ Cf. M. RÉMOND-GOUILLOUD, *op. cit.*, note 5, p. 19-30.

²⁸ Voir: *Nippon Yusen Kaisha v. Ramjiban Serowgee*, [1938] 2 All E.R. 285.

²⁹ Voir : Georges ASSONITTES, *Réglementation internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED*, Publication de l'Institut universitaire de hautes études internationales, Genève, Presse Universitaire de France, 1991, p. 203.

³⁰ Voir: Michael WHITE, *Australian Maritime Law*, 2000, p. 65.

- La deuxième modification du Protocole de Visby en 1979, entrée en vigueur en 1984, concerne les droits de tirage spéciaux³¹ (DTS) en tant qu'unité de compte de la limitation légale.

Néanmoins, devant les incertitudes et ambiguïtés du régime de la Convention de La Haye-Visby, jugé encore très favorable au transporteur par les pays des chargeurs, cette fois-ci, les pays en voie de développement³² ont soumis un rapport³³ au secrétariat de la CNUCED, afin de réviser les règles de La Haye-Visby.

En effet, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international affirme que la Convention de Hambourg :

[...] institue un régime juridique uniforme applicable aux droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires, dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises par mer. Elle a été élaborée sur la demande des pays en développement et son adoption par les États a été préconisée par des organisations intergouvernementales telles que la CNUCED, le Comité consultatif juridique africano-asiatique et l'Organisation des États américains. La Convention est entrée en vigueur le 1er novembre 1992³⁴.

³¹ *Infra*, p. 105.

³² Voir: G. ASSONITTES, *op. cit.*, note 29, p.13.

³³ « *The basic concerns of UNCTAD transmitted to UNCITRAL are best summarized as follows:*

(a) That a fair balance be struck of the allocation of risks, rights and obligations in the rules on liability between carriers and shippers;

(b) That lacunae, uncertainties and ambiguities exposed in the working of the Hague Rules be stemmed and corrected as far as possible;

(c) That appropriate provisions be drafted concerning the burden of proof;

(d) That the following specific areas be considered for revision and amplification:

(1) Responsibility for cargo for the entire period it is in the charge or control of the carrier or his agents;

(2) The "Scheme of responsibilities, liabilities, rights and immunities" incorporated in the Hague Rules and their Visby Protocol, and their interaction, including the elimination or modification of certain exceptions to carriers' liability;

(3) Jurisdiction;

(4) Responsibilities for deck cargoes, live animals, and transshipment;

(5) Extension of the period of limitation;

(6) Definitions;

(7) Elimination of Invalid Clauses in Bills of Lading;

(8) Deviation, seaworthiness and unit limitation of liability. » par M.J. SHAH, « *The revision of the Hague Rules on Bill of Lading within the UN system-Key issues* », dans Samir MANKABADY, *The Hamburg Rules on the carriage of goods by sea*, Boston, Sijthoff-Leyden. 1978, p. 9-10.

³⁴ www.uncitral.org

On s'attendait, selon Rodière :

[...] dans la perspective d'une convention inspirée moins encore par le souci de favoriser les chargeurs que par la haine des armateurs, aux trois principes suivants :

- 1° une responsabilité à peu près absolue des transporteurs, la liste des cas les libérant se trouvant resserrée au maximum, sinon même fermée, à la manière du Protocole de Guatemala-City en matière aérienne;
- 2° une sensible élévation des plafonds de réparation, sinon même le principe de la réparation intégrale des dommages soufferts par les ayants droit;
- 3° quant à la troisième règle, elle ne changeait pas, les solutions restent intangibles pour les transporteurs, mais sa sévérité s'accroissant par son application à des règles plus sévères pour eux³⁵.

Suite à un long examen du Groupe de travail de la CNUDCI³⁶, on adopta la Convention de Hambourg de 1978³⁷, basée sur un régime de responsabilité fondé sur la présomption de faute ou la présomption de négligence avec un régime unifié en matière de preuve incombant au transporteur, sauf pour les cas d'incendie³⁸ et d'assistance ou tentative de sauvetage³⁹ :

- L'abolition des trois phases de transport et l'élargissement de son champ d'application⁴⁰;

³⁵ René RODIÈRE, « La responsabilité du transporteur maritime suivant les Règles de Hambourg 1978 », (1978) D.M.F. 451,453.

³⁶ Voir : Recommandations sur les règles de La Haye, *proposées par le Président du Sous-Comité pour la Conférence de Hambourg de 1974*, (1974) C.M.I. 128; John D. KIMBALLI, « *Shipowner's liability and the proposed revision of the Hague Rules* », (1975) 7 J.M.L.C. 217.

³⁷ Voir : M.J. SHAH, *loc. cit.*, note 33, p. 1-25.

³⁸ L'article 4 a) énonce que « Le transporteur est responsable : i) Des pertes, dommages ou retard à la livraison causés par l'incendie s'ils résultent de sa faute ou négligence ou celle de ses préposés ou mandataires.

ii) Des pertes, dommages ou retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires dans l'adoption de toutes les mesures qui pouvaient 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 aux pratiques des transports maritimes, sur la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport d'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur ou du demandeur, selon le cas. »

³⁹ L'abandon des cas exceptés des règles de La Haye-Visby, était un gain considérable pour les chargeurs. La suppression de la faute dans la navigation et l'administration du navire était un grand secours pour les juges. Cette faute représentait un fructueux nid à procès.

⁴⁰ *Infra*, chapitre préliminaire, p. 12.

- La limitation légale a été légèrement modifiée : 835 unités de compte par colis, ou autres unités de chargement, ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées;
- L'ajout du terme « conteneur » en tant que nouvelle unité de chargement.

Néanmoins, les règles de Hambourg ont été largement critiquées⁴¹, car au lieu d'établir un régime de responsabilité clair et précis, on assiste à un régime plus complexe que le texte de La Haye-Visby.

Au terme de l'évolution, les travaux actuels de la CNUDCI⁴² sur son projet d'instrument en matière de transport maritime sous connaissance confirment le besoin d'un nouveau texte qui pourra établir un compromis général visant l'uniformité et une législation plus adaptée à la réalité commerciale⁴³ et la pratique de la navigation⁴⁴.

Il est important de retenir, à travers ce bref historique que le droit des transports maritimes sous connaissance repose essentiellement sur deux systèmes de responsabilité :

- Une responsabilité subjective lorsque la réparation du dommage est subordonnée à la preuve d'une faute du transporteur;

⁴¹ Voir : R. ACHARD, « Les Règles de Hambourg à nouveau mises en examen », (1994) D.M.F. 255.

⁴² *Infra*, p. 79.

⁴³ Yves TASSEL, « Le droit maritime - Un anachronisme? » (1997) XV A.D.M.O. 143; les auteurs Keefe et Colinard ont affirmé que: « *The Hague Rules were drafted in the early 1920; [...] many of the developing countries did not even exist when the rules were formulated. In their view the rules are an anachronism in the drafting of which they had no say and which favour the carrier-often a national of a developed country which partook in the drafting- at the expense of the developing country.* », par Patrick J.O' Keefe and R.J. Colinard, « *The Law of the Sea and the Marine Carrier's Liability* » (1976) 10 J.W.T.L. 344; Pierre BONASSIES, « Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité », (1993) D.M.F. 95, 96.

⁴⁴ Voir : Jacques PUTZEYS, « Le droit des transports au sein des Nations Unies », (2001) 2 R.D.U. 327-335.

- Une responsabilité objective lorsque le transporteur est tenu de réparer le dommage sous réserve d'une constatation matérielle de l'inexécution de ses obligations.

Il est temps de passer à la première partie de notre étude sur les causes d'exonération légale. Par la suite, nous traiterons notre deuxième partie sur la limitation légale.

Partie I - Les causes d'exonérations du transporteur maritime international sous connaissance résultant des conventions internationales

Afin de mieux mesurer le système d'exonération légal de la responsabilité du transporteur maritime, il importe d'apporter les précisions qui s'imposent quant aux conditions d'application de ce régime. On examinera dans un chapitre préliminaire le champ d'application des règles de La Haye, La Haye-Visby et celui de la Convention de Hambourg.

Chapitre préliminaire - Les conditions d'application du régime de responsabilité du transporteur maritime de la Convention de Bruxelles de 1924 et des règles de Hambourg de 1978

On invoquera, dans une première section, les notions de chargement et de déchargement, car c'est entre ces deux phases que la fréquence du risque est plus élevée. On exposera ensuite, dans une deuxième section, les conditions relatives à la nature de la marchandise transportée.

Section 1 - Les notions de « chargement » et de « déchargement »

L'article I (e) de la Convention de Bruxelles de 1924 énonce que le transport maritime de marchandise « couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire ».

L'article III (2) déclare également que le transporteur « procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement [...] et au déchargement des marchandises transportées ».

On remarque que les deux articles ne déterminent pas le sens qu'il faut apporter aux deux expressions en question : quels seraient exactement le moment de chargement et celui de déchargement⁴⁵?

Certains auteurs estiment que les périodes de chargement et de déchargement s'effectuent au moment où la marchandise est saisie par le palan du navire, au port de chargement, jusqu'au palan du navire, au port de déchargement. C'est l'opération dite « palan à palan »⁴⁶.

Dans l'affaire *Pyrene Co. Ltd. c. Scindia Steam Navigation Co. Ltd.*⁴⁷, l'expression « chargement à bord du navire » signifiait toute la phase de chargement, à savoir depuis le levage de la marchandise jusqu'au moment où elle était déposée dans le navire. Il n'y a pas de sectionnement de la période de chargement.

Par ailleurs, le chargement des marchandises en vrac⁴⁸ a posé également problème, parce que ces dernières ne sont pas mises à bord au moyen d'appareils de levage. Il est entendu que la détermination de la période de chargement pour ce type de marchandise dépend en principe des procédés utilisés⁴⁹ pour la mise à bord⁵⁰. Les mêmes règles sont valables pour le déchargement.

⁴⁵ Cf. Nicholas GASKELLE, Regina ASARIOTIS, Yvonne BAATZ, *Bills of Lading Law and Contracts*, 2000, p. 249-284; E.R. Hardy IVAMY, *Payne and Ivamy's carriage of goods by sea*, 11^e Éd., 1976, p. 114-130.

⁴⁶ Claude CHAIBAN, *Causes légales d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandises : étude en droit libanais, français et anglo-saxon*, Bibliothèque de Droit Maritime et Spatial, 1965, p. 20-27.

⁴⁷ (1954) I L.L.L.R. 321.

⁴⁸ Grains, farine et liquide, etc.

⁴⁹ Par exemple, « la prise en charge des liquides comme le vin et le mazout se fait au point de raccordement des installations portuaires fixes ou flexibles ou des camions-citernes avec les appareils fixes ou flexibles du navire. Lorsque le liquide est déversé d'un appareil fixe ou flexible extérieur au navire, directement dans les cuves, cales ou réservoirs de ce dernier, l'époque de chargement se situe au moment où le liquide pénètre dans ces contenants. », par M. POURCELET, *op. cit.*, note 15, p. 47.

⁵⁰ *Id.*, p. 47.

En pratique, la question ne se limite pas aux engins de levage ou aux procédés utilisés pour les marchandises en vrac, puisque dans la plupart des ports ont fait souvent appel à ses moyens de chargement et de déchargement, qui appartiennent aux équipements portuaires ou à des sociétés de déchargement.

La question se pose également, lorsque les conditions des ports ne permettent pas de recevoir les navires à quai⁵¹. Dans ce cas, est-ce que l'utilisation des barges, allèges ou chalands s'inscrit dans la période de transport?

En principe, la jurisprudence, en tenant compte de la pratique et les coutumes portuaires, répond par l'affirmative, puisque souvent le déchargement sur allèges est inséré dans le connaissement à travers des clauses particulières. Par exemple, dans l'affaire *East & West Steamship Co. c. Hossain Brothers*⁵², le tribunal a estimé que la marchandise ayant été endommagée par la pluie lors du transport sur allèges pour être acheminée jusqu'au quai engage la responsabilité du transporteur⁵³.

En somme, le sectionnement du contrat de transport par la Convention de Bruxelles qui ne traite, comme on l'a vu, que la phase purement maritime, n'appréciait pas les chargeurs pour deux raisons principales : le transfert des risques et le statut juridique des marchandises en attente à quai. En effet, certains auteurs nous expliquent les conséquences :

⁵¹ Exiguïté, existence de barres [...], *Id.*, p. 16-39.

⁵² (1968) 2 L.L.R. 145. Voir dans le même sens: *the Galileo*, (1915) A.C. 199; *Remington Rand c. American Export Lines*, (1955) A.M.C. 1789; *Goodwin, Ferreira c. Lamport & Holt Ltd.*, (1929) 34 L.L.R. 192; *Falconbridge Nickel Mines Ltd. c. Chimo Shipping Ltd.*, (1969) 2 L.L.R. 277; [1974] R.C.S. 933-942.

⁵³ « *It was the duty of the ship-owners to see that the lighter was seaworthy [...] there was lack of due diligence on the part of the ship-owners or their servants or agents in discharging the cargo on a lighter which was not property fitted for reception of the goods [...].* »

[...] le fait de retarder ainsi exagérément jusqu'à l'extrême limite le transfert des risques ou de responsabilité au transporteur au départ du navire, pour, à l'inverse, l'en décharger presque précipitamment à l'arrivée. D'autant plus que ce sectionnement abusif posait en pratique le problème de la condition juridique des marchandises pendant leur séjour à quai, car le transporteur prend généralement la marchandise en charge avant le chargement et la livre au destinataire bien après le déchargement et dans un lieu éloigné du quai⁵⁴.

Cependant, la position des chargeurs a eu un impact considérable sur l'aménagement de la période de responsabilité, par l'adoption de l'article IV.1 des règles de Hambourg, qui énonce que :

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 en 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 ;

2) 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 considérés 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.

On remarque que le présent article permet une extension du domaine de la responsabilité du transporteur à travers le principe de port à port, qui vient remplacer la règle du « palan à palan » de la Convention de Bruxelles de 1924. Malheureusement, les règles de Hambourg ne précisent pas la

⁵⁴ Victor-Emmanuel BOKALLI, « La protection des chargeurs à travers les Règles de Hambourg », (1997) D.M.F. 237, 246 ; Cf. Michel JUGLART, « Sectionnement ou unité du contrat de transport maritime ? », (1960) D.M.F. 451.

période pendant laquelle les marchandises sont considérées sous la garde du transporteur⁵⁵, ce qui peut créer un certain nombre de difficultés :

[...] because he [the carrier] has taken them over but not yet delivered them, and about the status of stevedores when they handle cargo for him. These uncertainties are sufficient to raise doubt as to whether the Hamburg Rules will in practice achieve their laudable reformative purposes⁵⁶.

Cependant, l'étendue d'application des règles de Hambourg correspond davantage à la réalité. Cette règle jouera un rôle important sur les deux plans juridique et économique, en mettant fin à la dualité du régime du transporteur, qui résultait du sectionnement du contrat de transport⁵⁷. La Convention de Hambourg a également abordé plus précisément la question du retard, à travers son article V, contrairement à la Convention de Bruxelles qui a marqué une certaine réticence à ce propos⁵⁸. Néanmoins, la Convention de Hambourg a établi un régime complexe en matière de retard⁵⁹.

L'article V.2 des règles de Hambourg affirme que :

⁵⁵ Cf. Hugh M. KINDRED, Ted L. McDORMAN, Mary R. BROOKS, Norman G. LETALIK, William TETLEY, Q.C. Edgar GOLD, *The future of Canadian Carriage of Goods by Water Law*, Dalhousie Ocean Studies Programme, Halifax, 1982, p.48. Consulter : <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty/unctad/#n6>.

⁵⁶ Hugh M. KINDRED et autres, *Id.*, p. 49.

⁵⁷ C. HOSNER, *op. cit.*, note 21, p. 38.

⁵⁸ La question du retard n'a pas été expressément abordée par les présentes règles, mais dans le fond, on a jugé que le dommage ou perte (physique et économique) qui proviennent du retard trouve son fondement dans l'obligation du transporteur de procéder, en vertu de l'article III.2, « de façon appropriée et soigneuse au chargement [...] et au déchargement des marchandises transportées », et aussi à travers l'alinéa 8 du même article qui rend nulle et non avenue les clauses du connaissement qui ont pour effet d'exonérer le transporteur pour tout dommage ou perte provenant de sa négligence, faute ou manquement à ses obligations en énonçant ce qui suit :

« Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité. »; voir : Joseph C. SWEENEY, « The UNCITRAL draft convention on carriage of goods by sea (part III) », (1976) 7 *J.M.L.C.* 487, 490.

⁵⁹ Voir également sur la question du retard : *Infra*, p. 106.

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.

D'après le présent article, on voit que les règles de Hambourg distinguent le retard des autres causes du dommage ou de la perte des marchandises transportées. Cette cause trouve son fondement dans le connaissement ou le contrat de transport. En général, le retard à la livraison n'engage de plein droit la responsabilité du transporteur maritime que si un délai a été prévu au contrat. En l'absence d'une clause sur le délai de livraison, le transporteur doit délivrer la marchandise dans un délai raisonnable. En principe, la charge de la preuve sur le délai de livraison et son expiration dans les 60 jours qui suivent⁶⁰, incombe au chargeur.

La critique portée sur cet article repose en principe sur ce qui suit:

[...] the question of delay will commonly depend upon what is a reasonable time for delivery. It is unclear who will have the burden of showing whether the delivery occurred within a reasonable time although it appears that the cargo owners will have to make out at least a prima facie case of delay. This article has also been criticized for the possibility that a carrier may insert in the bill of lading an expected date of arrival that bears no resemblance to the day reasonably to be expected. This type of clause would constitute an

⁶⁰ Si le destinataire n'ayant pas mis le transporteur en demeure de livrer dans le délai de 60 jours à compter de la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu, il perd par la suite la possibilité d'invoquer la faute du transporteur.

*agreement and would all but preclude the cargo owner from recovery for delay since the clause could stipulate any time at all*⁶¹.

Par ailleurs, la pratique des gens de mer maintient toujours l'application des règles de la Convention de Bruxelles de 1924, puisque la Convention de Hambourg n'est pas ratifiée par tous les pays maritimes⁶², notamment ceux qui disposent d'une industrie maritime avancée⁶³.

Il importe encore de déterminer la nature des marchandises qui peuvent être soumises aux règles de La Haye, La Haye-Visby et aux règles de Hambourg.

⁶¹ Hugh M. KINDRED et autres, *op.cit.*, note 55, p. 187. Voir: Max GANADO et Hugh KINDRED, *Marine cargo delays*, London, Lloyd's of London Press Ltd, 1990, Cf. Simon BAUGHEN, *Shipping Law*, London, Cavendish Publishing Limited, 2004, p. 157-158.

⁶² De plus il semblerait que les règles de Hambourg soient en passe d'être bientôt remplacées par une nouvelle convention internationale. Il se peut très bien qu'elle cède la place au texte final qui aboutirait du projet de la CNUDCI. Sur le présent projet, voir : *Infra*, p. 70.

⁶³ Les États-Unis, la France, le Royaume-Uni d'Angleterre, etc.

Section 2 - Les conditions relatives aux marchandises transportées

Les marchandises visées par l'article I (c) de la Convention de Bruxelles sont « les biens, objets et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants⁶⁴, et de la cargaison qui par le contrat de transport est déclarée comme mise sur le pont et en fait ainsi transportée ».

En effet, le chargement en pontée peut exposer une certaine marchandise, en raison de sa nature⁶⁵ ou de son emplacement, « aux intempéries et au péril de mer bien qu'elle ne le serait si elle avait été placée dans les cales du navire [...]»⁶⁶. Par exemple, les risques de mouillage, de rouille, de jet, etc.

La seule possibilité de transporter cette marchandise exige le consentement formel⁶⁷ du chargeur clairement indiqué dans le document de transport⁶⁸, alors que le contrat de transport sera soumis à la Convention de Bruxelles, puisque la volonté des parties est clairement exprimée⁶⁹. Le Protocole de Visby de 1968 a maintenu le même principe.

En conséquence, le chargement des marchandises en pontée, à la présence d'un connaissance net et embarqué, constitue un chargement irrégulier⁷⁰. Cependant, cette règle a posé des problèmes dans la pratique, notamment lorsqu'il s'agit du chargement des conteneurs. On se demandait

⁶⁴ Le transport des animaux vivants est d'une nature très particulière, qui nécessite des soins minutieux et un traitement spécial. Les parties sont libres dans le respect de l'ordre public de s'entendre sur les conditions de transport de cette marchandise.

⁶⁵ Il s'agira à titre d'exemple de marchandises périssables ou dangereuses.

⁶⁶ J. PINEAU, *op. cit.*, note 16, p. 175.

⁶⁷ *Grace Plastics Ltd. c. Le Bernd Wesch II*, (1971) C.F. 273. 273; Paris, 24 avril 1992, *Sté Franco-Belgian Services et autres c. Sté Aticam et autres*, Bull.Trans.L. 1992.620; *South Loyal Shipping v. DF Young Inc.*, [2000] 4 R.D.U. 841.

⁶⁸ *St-Siméon Navigation Inc. c. Couturier & Fils Ltée*, [1974] R.C.S. 1176; *Robert Guadano c. Hamburg Chicago Line*, [1973] 2 C.F. 726.

⁶⁹ Voir sur la clause Paramount : *Colonial Yach Harbour Ltd. c. Les propriétaires du navire « Octavia »*, [1980] 1 C.F. 331.

⁷⁰ *St. Johns*, [1923] A.M.C. 1131; Pour plus de précisions sur le chargement en pontée, voir : M. POURCELET, *op. cit.*, note 15, p. 69-80.

si le transport d'un conteneur en pontée sans l'autorisation expresse du chargeur constitue ou non un chargement irrégulier.

La jurisprudence s'est montrée plus ou moins sévère selon chaque cas. Dans l'arrêt *encyclopaedia Britannica v. Hong Kong Producer*⁷¹, la Cour d'appel fédérale de New York, a refusé au le transporteur, ayant chargé un conteneur en pontée sans l'avis de l'expéditeur, le bénéfice de la limitation légale. Il s'agit en effet, d'un chargement irrégulier qui a exposé la marchandise à des risques non prévus dans le contrat de transport. Par contre, la même cour s'est montrée moins sévère lorsqu'il s'agissait de l'exploitation d'un navire porte-conteneurs, en accordant au transporteur, qui a chargé un conteneur en pontée, le bénéfice de la limitation⁷². La Cour a estimé, par ce fait, que le transport en pontée pour un navire porte-conteneurs ne constitue pas une irrégularité, mais plutôt un mode normal d'exécution du contrat de transport⁷³.

Cette solution apportée par la présente cour a été suivie par la majorité des tribunaux américains⁷⁴. Il en va de même dans certains cas, lorsque c'est la coutume maritime ou les règlements qui dictent le transport en pontée. Par exemple, pour le transport de rondins de bois, des barres de fer, ou encore les matières dangereuses⁷⁵.

Par ailleurs, l'article IX des règles de Hambourg apporte les modifications suivantes :

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 aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur.

⁷¹ [1969] A.M.C. 1741; D.M.F. 1971.177, note P. BONASSIES.

⁷² *Du Pont de Nemours International v. S.S. Mormacvega*, [1947] A.M.C. 67.

⁷³ Voir : Pierre BONASSIES, « *Etats-Unis d'Amérique, jurisprudence récente* » (1974) D.M.F. 744, 749.

⁷⁴ Voir : *Rosenbruch v. American Export Isbrandtsen Lines*, [1976] A.M.C. 485.

⁷⁵ Paris, 23 mars 1988, D.M.F. 1989.230.

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 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.

On constate, d'après le présent article, que les règles de Hambourg assimilent le chargement en pontée aux moyens ordinaires de chargement avec une responsabilité plus ou moins lourde, selon la présence d'un accord explicite ou non entre les parties par rapport au mode de chargement. La responsabilité du transporteur se mesure en fonction des données de chaque cas. Cet aménagement se justifie par le développement de l'industrie maritime et l'arrivée de moyens plus sophistiqués et plus avancés de chargement et déchargement de la marchandise⁷⁶.

Après avoir démontré le champ d'application du régime de responsabilité du transporteur maritime sous connaissement, nous allons passer à notre premier chapitre sur les causes d'exonération du transporteur maritime à travers la Convention de Bruxelles de 1924, puisque les Protocoles de 1968 et 1979 n'ont pas touché le régime d'exonération et maintiennent, par la suite, celui prévu par la présente convention.

⁷⁶ Notons cependant que le transporteur peut unilatéralement charger en pontée s'il a préalablement estimé que la marchandise soit acheminée dans les meilleures conditions qui soient sans subir le moindre dommage. Si dans ce cas, la marchandise arrive effectivement en bon état à bon port, la responsabilité du transporteur ne devrait pas pouvoir être recherchée au seul titre qu'il a procédé à un chargement en pontée, type de chargement dont rien n'interdisait à l'origine.

Notre deuxième chapitre sera consacré, comme on l'a déjà annoncé, au régime d'exonération des règles de Hambourg de 1978.

Chapitre I - Les causes d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime à travers la Convention de Bruxelles de 1924 sous le nom des règles de La Haye

On examinera, tout d'abord, les causes d'exonération légale relatives au navire (section 1), ensuite, celles relatives à la marchandise (section 2) et enfin, celles relevant d'une cause étrangère au transporteur (section 3).

Section I - Les causes d'exonération relatives au navire

Nous envisageons ici cinq cas distincts : l'innavigabilité du navire (para. 1), la faute dans la navigation et dans l'administration du navire (para. 2), les vices cachés du navire (para. 3), les actes d'assistance et de sauvetage (para. 4) et enfin, le cas du déroutement (para. 5).

Paragraphe 1 - L'innavigabilité du navire

En vertu de l'article IV de la Convention de Bruxelles, l'innavigabilité du navire constitue un cas exonératoire, « à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité [...]. »

L'exonération pour innavigabilité suppose en effet, de la part du transporteur l'application de l'article III (1) qui édicte que :

Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

- a) mettre le navire en état de navigabilité;
- b) approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et préservation.

Il s'agit de l'obligation primordiale de navigabilité dont l'exécution est liée à l'exercice de la diligence raisonnable. L'obligation de la navigabilité du navire signifie, en principe, la mise du navire en bonne condition, afin de charger la marchandise en toute sécurité et la tenir en bon état durant le voyage, selon sa nature, jusqu'au port de déchargement.

La navigabilité du navire suppose en fait deux conceptions. La première conception de navigabilité concerne la sécurité du navire, qui signifie que le bâtiment doit non seulement pouvoir naviguer dans des conditions climatiques hostiles sans laisser pénétrer l'eau dans la coque, mais aussi être équipé de moyens de propulsion et d'appareils appropriés. De plus, il faut que l'on retrouve à bord un équipage suffisant et compétent⁷⁷.

Il s'agit de l'aspect nautique de l'état de navigabilité du navire, qui exige :

- La bonne condition de la coque⁷⁸, du pont, des moyens de propulsion et de direction⁷⁹;
- L'armement qui nécessite un équipage suffisant⁸⁰ et compétent⁸¹, ainsi que la communication des renseignements relatifs au navire⁸²;
- L'équipement à travers les engins et les instruments indispensables à la navigation⁸³.

⁷⁷ M. POURCELET, *op. cit.*, note 15, p. 61; *Robin Hood Flour Mills Ltd. c. N.M. Patersons & Sons Ltd.*, (1967) 2 L.L.L.R. 276.

⁷⁸ *Canadian Industries Ltd. v. Continental Explosions Ltd.*, (1964) 83 C.R.T.C. 332; *States Steamship United States*, 259 F. 2d 458; *Peter Paul inc. v. The M/S Christer Salem*, 152 F. Supp. 410.

⁷⁹ *U.S.A. v. Easmont Shipping Co.*, [1974] A.M.C. 1183; *Yamata Iron and Steel v. Anthony*, [1975] A.M.C. 1602.

⁸⁰ Voir: *Horn v. Cia. De Navigacion Fruco S.A.*, 404 F. 2d 422; *United States v. MV Marilena*, 433 F. 2d. 785.

⁸¹ *Robin Hood Flour Mills Ltd. v. N.M. Paterson*, précitée, note 77.

⁸² *Standard Oil Company of New York v. Clan Line Steamers Ltd.* [1924] A.C. 100.

La deuxième conception de navigabilité concerne la capacité du navire à recevoir, transporter et conserver la cargaison. C'est le caractère commercial de l'obligation de navigabilité. Il s'agit essentiellement du bon état des cales⁸⁴, des chambres froides et frigorifiques⁸⁵, des systèmes de ventilation⁸⁶, du vaigrage et du fardage⁸⁷. Les tribunaux sont même allés plus loin : il a été jugé que le transporteur n'a pas rempli son obligation de navigabilité, suite au dommage causé à la marchandise transportée, à cause du retard dans leur acheminement à destination, lors d'une saisie pratiquée sur le navire en raison des dettes dues par l'armateur à des créanciers⁸⁸.

En somme, la navigabilité du navire est une règle impérative, mais n'est pas une obligation stricte de résultat⁸⁹. Le transporteur est exonéré par l'exercice de son obligation de diligence raisonnable⁹⁰, à moins qu'il s'agisse de sa faute personnelle.

Autrement dit, il doit agir comme un transporteur soigneux et un « bon père de famille », par rapport à son obligation de navigabilité.

Par ailleurs, on s'entend⁹¹ pour dire que l'exercice de la diligence raisonnable doit être apprécié selon la nature du voyage et celle de la

⁸³ *Fisons Fertilizers, Ltd. v. Thomas Watson (shipping) Ltd.*, [1971] 1 Lloyd's Rep. 141.

⁸⁴ *Interstate Steel v. Crystel Gem*, [1970] A.M.C. 617; *M.D.C Ltd. v. N.V. Zeevaart Maats Beursstraat*, [1962] 1 L.L.L.R 180; *The Cornelia*, 15F. 2d 245; *Navire Minkata N'*, (1963) D.M.F. 407.

⁸⁵ *Hunt Foods c. Matson Navigation Co.*, [1966] A.M.C. 1495.

⁸⁶ *The Jean Bart*, 197 F. 1002.

⁸⁷ *Grace Lines Inc. v. Central Gulf Steamship Corp.*, 416 F. 2d 977 (5 Cir., 1969); *Diethelmand and Co. v. SS. Flying Trader*, 141 F. Supp. 271.

⁸⁸ *Morrissey et al. c. SS. A. & J. Faith*, [1966] A.M.C. 71.

⁸⁹ Voir: William TETLEY, *Marine cargo claims*, les Éditions Yvon Blais, 1988, p. 553.

⁹⁰ « La navigabilité est moins une qualité objective du navire que le produit des diligences du fréteur » par René RODIÈRE, « Le bon état de navigabilité du navire affrété », (1965) D.M.F. 387, 391.

⁹¹ Raoul COLINVAUX, *Carver's Carriage of goods by sea*, 13em Edition, London, Stevens & Sons, 1982, p. 181; C. CHAIBAN, *op. cit.*, note 46, p. 103.

marchandise, c'est-à-dire, en tenant compte des usages maritimes⁹² dans les différents secteurs et circonstances connues ou auxquelles on doit normalement s'attendre dans la pratique de la navigabilité. Dans l'affaire *the Good Friend*⁹³ :

[...] the obligation to make a ship seaworthy itself includes an obligation to see that the ship is fit for cargo service. Where the particular service is specified in the contract, it is an obligation to see that the ship is fit to carry the specified cargo on the specified voyage.

Dans ce cas, le recours aux expertises⁹⁴ est indispensable pour évaluer les causes du dommage.

Après avoir examiné l'obligation de la diligence raisonnable à mettre le navire en bon état de navigabilité, il importe d'examiner la durée de cette obligation. Cette question est considérée comme l'une des questions les plus controversées soulevées par les règles de La Haye⁹⁵.

La Convention de Bruxelles limite l'exercice de la diligence raisonnable quant à la navigabilité du navire « avant et au début du voyage ». Cependant, elle ne détermine ni la signification du mot « voyage »⁹⁶ ni les périodes « avant » et au « début » du voyage.

Dans l'affaire *Makedonia*⁹⁷, on a décidé que le mot « voyage » devait être interprété, selon une marchandise bien déterminée et non pas

⁹² Cf. Klaus Peter BERGER, « *The relationship between the Unidroit Principles of international commercial contracts and the new lex mercatoria* », (2000) 1 R.D.U. 153; Consulter : www.lexmaritima.org

⁹³ [1984] 2 Lloyd's Rep. 586-592; Cf. *Steel v. State Line Steamship Co.*, (1877) 3 App. Cas. 72.

⁹⁴ Cf. Julien LECLERE, *L'expertise et l'arbitrage en matière maritime et fluviale*, Paris, Librairies techniques, 1964.

⁹⁵ J. PINEAU, *op. cit.*, note 16, p. 197.

⁹⁶ Voir: TEMPERLEY et VAUGHAN, *Carriage of goods by Sea Act*, 4^e Éd., 1932, p. 25; B.S. SHAH, « *Seaworthiness – A comparative Survey* », (1966) 8 Malaya L.R. 95.

⁹⁷ [1962] 2 A11 E.R. 614, le juge Hewson avait confirmé dans cette affaire que : « ... *I see no obligation to read into the word "voyage" a doctrine of stages, but a necessity to define the word itself... "voyage", in this context, means what it has always meant; the contractual voyage from the port of loading to the port of discharge as declared in the appropriate bill of lading.* », p. 616.

selon le trajet total accompli par un navire au cours de son itinéraire. Donc, il faut faire la distinction entre trajet et voyage. Dans un trajet, il y aura autant de voyages et de débuts de voyages. Par conséquent, l'état de navigabilité du navire se mesure en fonction de l'endroit précis⁹⁸ où chaque chargeur a remis sa marchandise au transporteur⁹⁹.

Or, on est en présence d'une convention qui traite le transport des marchandises sous connaissance. Il s'agit en fait de contrats de transport. Malheureusement, l'interprétation des juges ne va pas dans ce sens. On aurait dû parler de plusieurs contrats de transports au lieu de parler de plusieurs voyages.

Le raisonnement de Lefebvre nous paraît fondé à ce propos, en affirmant que :

Selon nous, la prétention qu'il existe autant de « voyages » que d'escales et que l'on doit évaluer le bon état de navigabilité à chacune de ces étapes pour l'ensemble des marchandises, donc en assumant qu'il y a alors un seul contrat de transport, va directement à l'encontre d'une interprétation logique des Règles¹⁰⁰.

L'examen du début du voyage est aussi important à examiner, puisque le transporteur est exonéré de sa responsabilité au commencement du voyage. En effet, le début du voyage commence au moment où le navire entre en action, c'est-à-dire se met en mouvement, à l'aide d'un remorqueur ou de ses propres machines¹⁰¹. Il s'agit donc du moment où se termine l'exercice de la diligence.

⁹⁸ *Biccard v. Shepherd*, (1861) 14 Moo. P. C. 471; *Leesh River Tea Co. v. British India Steam Navigation Co.*, [1967] 2 Q.B. 250.

⁹⁹ Pour plus d'explication, voir : Guy LEFEBVRE, « L'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissance », (1990) 31 *C.D.* 81; E.R.H IVAMY, *op. cit.*, note 45, p. 92.

¹⁰⁰ G. LEFEBVRE, *Id.*, 106; Selon IVAMY, le mot voyage signifie: « [...] the contractuel voyage from the port of loading to the port of discharge as declared in the bill of lading. », *op. cit.*, note 44, p. 85.

¹⁰¹ Cf. William TETLEY, *op.cit.*, note 89, p. 380; Georges MARAIS, *Les transports internationaux de marchandises par mer et la jurisprudence en droit comparé*, Paris,

Cependant, malgré qu'il existe une unanimité pour dire que le navire doit être en état de navigabilité, « au moment où les opérations de mise à bord de la marchandise vont être commencées¹⁰² », on ne s'entend pas sur la durée de cette obligation. Ainsi, on trouve chez la doctrine britannique¹⁰³, un double exercice de la diligence raisonnable à mettre le navire en état de navigabilité. L'obligation cesse au début du chargement (avant), et réapparaît ensuite, au départ du navire (début du voyage). Ce raisonnement permet au transporteur d'invoquer les cas exceptés entre les deux moments.

Or, dans la célèbre affaire *Maxine Footwear Co. v. Canadian Merchant Marine Ltd*¹⁰⁴, le Conseil privé a estimé que le transporteur doit assurer la navigabilité du navire depuis le début du chargement jusqu'au départ du navire. C'est d'ailleurs l'esprit de la Convention de Bruxelles, qui a abandonné la doctrine des « stages¹⁰⁵ », et celle d'une grande partie de la doctrine, qui se résume par Pineau comme suit :

[...] le transporteur a une obligation de mettre son navire en bon état de navigabilité, tant sur le plan nautique que commercial, « avant et au début du voyage », c'est-à-dire, dit-on, entre le moment du chargement de la cargaison et le moment où le navire commence son voyage vers le port de destination de cette cargaison¹⁰⁶.

Cette brève analyse sur l'étendue dans le temps de l'obligation de diligence raisonnable, quant à la navigabilité du navire du transporteur, nous

Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1949, p. 51; Voir aussi : *SS.Del. Sud*, [1959] A.M.C. 2413.

¹⁰² G. LEFEBVRE, *loc. cit.*, note 99, 106.

¹⁰³ Mac LACHLAN, *Merchant shipping*, Londres, 1932, p. 370; Voir sur la doctrine des étapes: G. LEFEBVRE, *loc.cit.*, note 99, 106-107; *The Vortigern*, [1895-9] All E.R. Rep. 387; *The Makedonia, Owners of Cargo Laden on Ship or Vessel Makedonia v. Owners of ship or Vessel Makedonia*, [1962] 2 All. E. Rep. 614-617.

¹⁰⁴ [1959] A.C. 589: le juge Somervell avait confirmé ce qui suit: « *The doctrine of stages had its anomalies, and some important matters were never elucidated by authority. When the warranty was absolute it seems at any rate intelligible to restrict it to certain points of time. It would be surprising if a duty to exercise due diligence ceased as soon as loading began only to reappear later shortly before the beginning of the voyage.* »; Dans le même sens, voir : *Western Can. SS. Co. v. Can. Commercial Corp.*, [1960] R.C.S. 632; *Riverstone Meat Co. v. Lancashire Shipping Co.*, [1961] 1 Lloyd's Rep. 57; *The Amstelot*, [1963] 2 Lloyd's Rep. 223.

¹⁰⁵ C. CHAIBAN, *op. cit.*, note 46, p. 104.

¹⁰⁶ J. PINEAU, *op. cit.*, note 16, p. 198.

invite à mesurer l'étendue de cette obligation par rapport aux préposés et tiers au contrat de transport.

La question est celle de savoir si le transporteur peut déléguer son obligation de navigabilité à ses préposés¹⁰⁷.

Dans les affaires *International Packers London Ltd. c. Ocean Steam Ship Co., Ltd.*¹⁰⁸, et *Riverstone Meat Co. c. Lancashire Shipping Co.*¹⁰⁹, on a décidé que l'obligation d'exercer la diligence raisonnable à mettre en bon état la navigabilité du navire est une obligation personnelle, qui engage la responsabilité entière du transporteur.

En effet, on s'entend pour dire que l'exercice de la diligence raisonnable à mettre le navire en bon état de navigabilité constitue un acte personnel¹¹⁰.

Chaiban affirme à ce propos :

En effet, l'obligation mise par la Convention à la charge du transporteur n'est pas d'exercer une diligence raisonnable dans la fourniture d'un navire en bon état de navigabilité, mais d'exercer cette diligence pour mettre le navire en bon état de navigabilité. La Convention exige donc que la diligence raisonnable soit exercée dans l'acte lui-même; cette diligence est autrement dit requise, non seulement chez le transporteur maritime, mais aussi chez ses préposés et mandataires à qui le soin de mettre le navire en bon état est confié; toute autre interprétation entraînerait l'exonération du transporteur qui prouve avoir confié le travail à une personne de bonne renommée, même si cette personne n'a pas en fait exercé la diligence raisonnable, ce qui ne

¹⁰⁷ En pratique, les préposés devront eux-mêmes s'assurer de la navigabilité du navire et feront diligence à cet effet. La situation des préposés directs ne pose pas problème, puisqu'il s'agit d'appliquer la règle générale du droit commun qui engage la responsabilité du transporteur pour le préjudice causé aux tiers par ses préposés. C'est le statut des préposés indirects ou entrepreneurs indépendants qui n'a jamais fait l'unanimité.

¹⁰⁸ Dans cette affaire, il a été précisé que « *The obligation imposed by Art. III r. 2 like the obligation imposed by Art III, r. 1, to exercise due diligence to make the ship seaworthy, is an obligation imposed upon the ship-owner himself which he can not escape on proof that he employed a competent independent contractor who was in fact negligent.* », [1955] 2 Lloyd's Rep. 218-236.

¹⁰⁹ Précitée, note 104, 57-76; *Seguros "Illimani" S.A. v. M/ Popi P.*, [1991] A.M.C 2432; *Associated Metals & Minerals Corp. v. M.V. Arktis Sky.*, [1993] A.M.C. 509.

¹¹⁰ En droit britannique, le transporteur peut déléguer cette obligation par l'inclusion de clauses au connaissement comme celles de « *Free in and out* », « *free in liner out* », « *free in and out, stowed* » et « *free in and out stowed and trimmed* ».

saurait être soutenu; en effet, l'adjonction des termes diligence raisonnable ne peut suffire pour changer le principe de droit commun qui veut que le commettant ou le mandant soit responsable des fautes de ses préposés ou mandataires¹¹¹.

Par conséquent, le transporteur doit prouver l'exercice de sa diligence raisonnable à mettre le navire en bon état de navigabilité¹¹², afin de bénéficier des cas exceptés. Un rapport de causalité entre le défaut de diligence raisonnable et l'innavigabilité, cause du dommage, est obligatoire pour engager la responsabilité du transporteur¹¹³. En outre, certains auteurs estiment que le transporteur doit non seulement prouver l'exercice de sa diligence raisonnable quant à la navigabilité du navire, mais aussi prouver que le dommage ne provient pas de sa faute¹¹⁴, alors que d'autres refusent au chargeur¹¹⁵ d'apporter cette preuve, en se basant sur l'exception d'incendie¹¹⁶.

Chaiban affirme sur ce point que :

[...] la preuve négative de l'absence de faute [est difficile à réaliser dans la pratique] se ramenant le plus souvent à la preuve d'une cause déterminée du dommage exclusive de toute faute. [...], la conviction des juges sera très dure à remporter [...]¹¹⁷.

En résumé, l'obligation primordiale de navigabilité est une condition qui précède l'exonération. Les cas d'innavigabilité, les plus souvent rencontrés, rentrent dans le cadre du deuxième aspect de la navigabilité précité.

¹¹¹ C. CHAIBAN, *op. cit.*, note 46, p. 118.

¹¹² *Gosse Millerd Ltd. v. Canadian Government. Merchant Marine Ltd., The Canadian Highlander*, [1928] A.C. 589 (H.L.); *Borthwick v. New Zeland Shipping* (1934) 49 Ll. L.R. 19, 24; *Phillips v. Clan Line*, (1943) 76 Ll. L. R. 58.

¹¹³ Sur le régime de la preuve, cf. G. LEFEBVRE, *loc. cit.*, note 99, 111.

¹¹⁴ « Le cas excepté ne peut produire d'effet exonératoire que s'il est la cause du dommage », par P. CHAUVEAU, *op. cit.*, note 11, p. 546.

¹¹⁵ G.H. LAFAGE, « La preuve de la faute dans les cas exceptés énumérés à l'article 4 de la Convention internationale de Bruxelles », (1961) 14 D.M.F. 323.

¹¹⁶ *Infra*, p. 45.

¹¹⁷ C. CHAIBAN, *op. cit.*, note 46, p. 64, para. 140.

Par ailleurs, la faute dans l'administration du navire constitue également un fait exonérateur pour le transporteur. Ce cas excepté a fait couler beaucoup d'encre, à travers une jurisprudence abondante, mais largement opposée.

Paragraphe 2 - La faute dans la navigation et dans l'administration du navire

En vertu de l'article IV.2 (a) de la Convention de Bruxelles, le transporteur ne sera pas responsable des dommages résultant « des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ».

La faute dans la navigation du navire peut être définie comme toute faute, erreur ou omission technique du capitaine, qui entrave le bon fonctionnement du navire. Autrement dit, c'est une erreur qui touche en premier lieu le navire en soi.

Dans l'affaire *Gosse, Millerd, Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine*¹¹⁸, le juge canadien qualifie de faute dans la navigation, tout acte du capitaine émanant de son manque de diligence à prendre soin du navire.

La jurisprudence américaine a également qualifié de faute dans la navigation tout acte concernant la sécurité du navire¹¹⁹.

Il a été qualifié, par exemple, de faute nautique l'opération de remplissage des ballasts¹²⁰ lorsque l'ingénieur de bord chargé de l'opération

¹¹⁸ 1 K.B 717 (1926); Cf. Eun Sup LEE et Seon Ok KIM, « A Carrier's Liability for Commercial Default and Default in Navigation or Management of the Vessel », (2000) 27 T.L.J., 211.

¹¹⁹ *The Germanic* 196 U.S. 589 (1905); *Leon Bernstein Co. v. S. Wilhelmsen* 232 F.2d 771-773, [1956] A.M.C. 754-756 (5 Cir. 1956); *General Foods Corp., Maxwell House Div. v. The Mormacsurf*, 276 F. 2d. 722-724, [1960] A.M.C. 1103-1104 (2 Cir. 1960); *General Cocoa Co.v. S.S. Lindenbank* [1979] A.M.C. 283-295 (S.D.N.Y 1978).

a commis une faute de manœuvre permettant à l'eau de s'infiltrer et d'endommager la marchandise ou l'échouage d'un navire sur des récifs, par suite d'une erreur d'interprétation des cartes marines¹²¹, ou par le fait de reprendre la mer dans des conditions de sécurité insuffisantes¹²², ou encore par le fait d'effectuer une fausse manœuvre engendrant la collision avec un autre navire¹²³.

Par contre, la faute dans l'administration du navire était difficile à cerner : la traduction du terme « *the error of the management of the ship* » a constitué une tâche lourde pour la plupart des auteurs français.

M.L. Dor a déclaré à ce propos ce qui suit : « [...] comment nous allons traduire en français « *navigation and management* ». Je m'y suis essayé pendant dix ans au moins, je n'y suis pas parvenu¹²⁴. »

Par ailleurs, la faute dans l'administration du navire peut être définie, selon Manca, comme suit :

The ship, either in navigation or not, must be kept in condition of efficiency and working and then it is necessary to steadfastly care her maintenance, having as an object the ship considered in herself, in an autonomous way, and prescind from the existence of a cargo on board. Furthermore, in order to be able to navigate, the ship, with or without cargo, must be properly equipped so that the maintenance of the spaces destined to the crew enters into the "management of the ship"¹²⁵.

¹²⁰ *Orient Ins. Co. v. United S.S. Co.* [1961] A.M.C. 1228 (S.D.N.Y. 1961); *Leon Bernstein Co. v. Wilhelmsen* 232 F.2d. 771-772, [1956] A.M.C. 754-756 (5 Cir.1956); *McKinnon Co. v. Moore-McCormack Lines* [1959] A.M.C. 1842 (S.D.N.Y. 1959); Trib. Com. Marseille, 7 juillet 1950, D.M.F. 1951. 398.

¹²¹ Trib. com. Marseille, 7 février 1975, D.M.F. 1976. 43.

¹²² Trib. com. Havre, 3 octobre 1977, D.M.F. 1978. 356.

¹²³ *Insurance Company of North America c. S.S. Flying Trader*, [1970] A.M.C. 432.

¹²⁴ Cité par G. MARAIS, *op. cit.*, note 101, p. 140 ; Voir : R. COLINVAUX, *op.cit.*, note 93, p. 222 ; Cf. René RODIÈRE, « Faute nautique et faute commerciale devant la jurisprudence française », (1961) D.M.F. 451; André CHAO, « Transport maritime : la faute nautique, une notion en perdition », (1991) Bull.Trans.L. 367.

¹²⁵ Plinio MANCA, *International maritime law*, publié par Europa Transport Law, Belgium, 1970-1971, p. 203.

Cependant, le juge Sumner¹²⁶ estime que la faute d'administration doit être qualifiée comme telle selon les circonstances de fait :

Error of management of the ship'' has no precise legal meaning and that its application depends on the facts, as appreciated by persons experienced in dealing with steamers.

En somme, la faute dans la navigation et dans l'administration du navire, durant le voyage maritime, signifie tout acte se rapportant au navire et ayant pour but la protection de celui-ci, ainsi que la cargaison des risques de la navigation.

En revanche, lorsqu'on est en présence d'opérations effectuées au cours du transport, concernant le bon fonctionnement du navire, mais dont le but principal est celui de garantir la conservation de la marchandise, le transporteur est entièrement responsable. Il s'agit d'une faute dans la conservation de la cargaison, en vertu de l'article III. 2 de la Convention de Bruxelles, qui impose au transporteur de procéder « de façon appropriée et soigneuse au chargement [...] et au déchargement des marchandises transportées ».

Autrement dit, la faute commerciale constitue toutes les fautes commises dans l'exécution des tâches intéressant la cargaison, tout en risquant de compromettre la sécurité du navire.

La jurisprudence illustre plusieurs cas à ce propos. Citons, à titre d'exemple, le manque de réfrigération dû à un manque de provisions en électricité du navire¹²⁷, puisqu'il s'agit d'opérations effectuées au cours du transport dont le but principal est de garantir la conservation de la marchandise. Par conséquent, elles ne concernent pas le navire en soi.

¹²⁶ *Suzuki & Co Ltd. v. J. Beynon & Co Ltd.*, (1926) 42 T.L.R. 269-274 (H.L); *The Dagny Skou* [1980-1981] 1 S.L.R. 200 (Singapore C.A.).

¹²⁷ *Foreman & Ellams Ltd.v.Federal Steam Navigation Co.*, (1928) 30 Ll. L. Rep. 52-62; *The Isla Fernandina*, [2000] Lloyd's Rep. 15; *Heinz Horn-Marie Horn.*, [1968] A.M.C. 2548.

On trouve aussi, les fautes de chargement¹²⁸, d'arrimage¹²⁹, de désarrimage et de déchargement¹³⁰. Par exemple, le fait d'avoir volontairement bouché un tuyau d'évacuation qui permettait de protéger la marchandise dont l'obstruction éventuelle pouvait être évitée par un meilleur arrimage¹³¹, puisque l'arrimage, dans ce cas, intéresse la conservation de la marchandise. En effet, dans l'affaire *The Anthony II*¹³², le transporteur a été tenu responsable de la perte de grues élévatrices dû à un arrimage défectueux.

On constate donc que la distinction entre la faute dans l'administration du navire et celle dans l'administration de la cargaison repose sur la question suivante : le but premier de l'acte a-t-il été fait pour le navire ou pour la cargaison¹³³?

Rodière ajoute un deuxième critère, celui de la destination de la chose utilisée ou maniée¹³⁴. Ce dernier critère est pertinent, puisqu'il a permis aux tribunaux de pallier les difficultés de distinction¹³⁵ ou celles dû au cumul des deux fautes¹³⁶.

¹²⁸ *Édouard Materne c. S.S. Leerdam*, [1956] A.M.C. 1977.

¹²⁹ Il serait clair que lorsqu'une faute dans l'opération d'arrimage intéresse seulement l'équilibre du navire, on est toujours dans le cadre de la faute nautique.

¹³⁰ Voir : W. TETLEY, *op. cit.*, note 89, p. 43.

¹³¹ Trib. com. Papeete, 24 février 1950, *Gouverneur des Etabl. Français de l'Océanie c. Cie Messageries Maritimes*, D.M.F. 1951.93.

¹³² (1966) 2 L.L.L.R. 432; *Santa Malta.*, (1967) 2 L.L.L.R. 391.

¹³³ *N.M. Paterson & Sons c. Robin Hood Floor Mills Ltd.*, précitée, note 77.

¹³⁴ René RODIÈRE, *Traité général de droit maritime-affrètements et transports*, t. II, Paris, Dalloz, 1976, n° 622; POURCELET illustre ce critère par l'exemple suivant :

« Si la cargaison est inondée à la suite de l'utilisation défectueuse des appareils en vue du ballastage du navire pour le stabiliser en prévision d'une tempête, ou en raison d'une fuite d'eau résultant d'une négligence dans la fermeture du robinet de circulation d'eau du condenseur du navire; si la cargaison est mouillée par suite de l'introduction d'eau de mer, en vue du ballastage du navire, dans un réservoir destiné à recevoir la marchandise ou en raison d'une manipulation négligente d'un appareil destiné à régler le degré de ventilation de la cargaison, la faute n'est pas nautique, [mais plutôt commerciale car la destination de la chose maniée concerne avant tout la marchandise]. », *op. cit.*, note 15, p. 99-100.

¹³⁵ Cf. *Gosse Millerd Ltd. c. Canadian Government Merchant Marine*, précitée, note 112.

¹³⁶ Cf. *International Packers London Ltd. c. Ocean Steamship Co. Ltd.*, précitée, note 108; *Kalamazoo Paper Co. c. C.P.R.*, (1950) R.C.S. 356.

Il est temps alors d'examiner le dernier cas d'exonération du transporteur qui est liée à l'obligation de navigabilité, et que les règles de La Haye citent distinctement dans son article IV.2 (p) comme un cas excepté. Il s'agit du vice caché du navire.

Paragraphe 3 - Les vices cachés du navire¹³⁷

Un vice caché du navire signifie en principe :

The defect must be such that, had it existed at the time of sailing and had he known of it, the prudent owner would have required it to have been made good before sending his ship to sea [...] In other words, the vessel must have been unseaworthy in the sense understood by both common law and droit commun. Writers and courts alike assume that the convention makes no change in this respect¹³⁸.

L'article IV.2 (p) de la Convention de Bruxelles énonce que : « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsable pour perte ou dommages résultant ou provenant :

p) des vices cachés échappant à une diligence raisonnable. »

Le transporteur est alors exonéré pour un vice échappant à la vigilance des experts avant le départ du navire¹³⁹. Le transporteur doit exercer sa diligence par des vérifications très précises. Toutefois, il n'a pas à prouver l'exercice de sa bonne conduite en relation avec le lieu ou la partie du navire où le vice caché a été découvert¹⁴⁰.

Néanmoins, la conviction des juges pour vice caché est difficile à réaliser. En effet, les certificats émis par les organismes de classification ne représentent pas une preuve irréfragable du vice caché du navire. Par

¹³⁷ Cf. A. SERIAUX, *La faute du transporteur*, Économica, 1984, p. 55.

¹³⁸ Voir: Malcolm Alistair CLARKE, *Aspects of the Hague Rules: a comparative study in English and French law*, Martinus Nijhoff - The Hague, 1976, p. 171.

¹³⁹ Cf. W. TETLEY, *op. cit.*, note 89, p. 507-513; A. SERIAUX, *op. cit.*, note 45, p. 61.

¹⁴⁰ M. PLINIO, *op. cit.*, note 125, p. 214; *Corporation Argentina de Productores de Carnes v. Royal Mail Lines Ltd.*, (1939) 64 Ll.L.Rep. 188.

exemple, les cas suivants ne constituent pas un vice caché aux yeux des juges:

- le défaut d'engrenage qui avait échappé à une inspection approfondie de l'expert du *Lloyd's Register*¹⁴¹.
- l'infiltration d'eau de mer causée par la non étanchéité d'un trou d'homme¹⁴², alors qu'il était facile à découvrir le vice à travers un examen de routine.
- le défaut de vérification pour une cargaison de vins, avant le chargement, pour non seulement l'étanchéité des cuves, mais aussi pour l'état de leur revêtement, lequel occasionna un mauvais goût aux vins¹⁴³.

En somme, nous estimons que l'exonération du transporteur pour vice caché devrait être incluse dans le cas d'innavigabilité. Autrement dit, la concurrence relative à l'obligation de navigabilité et le vice caché du navire n'a pas de fondement. En effet, la preuve de l'exercice de la diligence raisonnable du transporteur quant à l'obligation de navigabilité du navire comprend essentiellement la notion du vice caché du navire, puisque un vice caché signifie logiquement, l'appellation elle-même, un vice qui a échappé à l'exercice de la diligence raisonnable¹⁴⁴ du transporteur.

L'exonération légale du transporteur ne se limite pas au caractère matériel du voyage, mais s'étend au caractère « humain ». Il s'agit des actes d'assistance et de sauvetage dont la solidarité humaine est de rigueur. Il

¹⁴¹ L'affaire du navire *Amstelslot*, précitée, note 104; voir : M. PRODROMIDÉS, « La "due diligence" », (1963) 16 *D.M.F.* 711, (note 3).

¹⁴² Trib. com. Havre, 16 juin 1947, *Groupement National du Café c. Chargeurs Réunis et T.M.E., Recueil du Havre* 1949. 1, 216.

¹⁴³ Montpellier, 26 février 1952, *Sté Bolrionic. c. Sté Le Quellec*, Cité par George FRAIKIN, *Traité de la responsabilité du transporteur maritime*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1957, p. 218 (note 56).

¹⁴⁴ Cf. P. MANCA, *op. cit.*, note 125, p. 198.

représente un cas excepté, mais aussi une cause justifiable pour exonérer le transporteur en cas de déroutement en vertu de l'article IV.4 (b).

Paragraphe 4 - L'acte d'assistance ou de sauvetage des biens et le cas du déroutement

Nous envisageons dans ce paragraphe deux cas : l'acte d'assistance et de sauvetage de l'article IV.2, (a), et le déroutement raisonnable (b).

a- L'acte d'assistance et de sauvetage

L'article IV.2 (l) des règles de La Haye de 1924 énonce que : « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

(l) d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer. »

L'interprétation des termes ou expressions « sauvetage ou tentative de sauvetage des vies ou de biens en mer » de la Convention de Bruxelles doit être entendue comme un « cas d'exonération de responsabilité, aux opérations d'assistance prêtées en mer aux navires en danger de perdition sur lesquels se trouvent des êtres humains¹⁴⁵ ».

Cet article reprend le principe de la Convention internationale sur l'assistance et le sauvetage maritime du 23 septembre 1910¹⁴⁶ remplacée par celle de 1989¹⁴⁷. Le maintien de cette règle avait pour but d'éviter au

¹⁴⁵ G. MARAIS, *op. cit.*, note 101, p. 165. Il est à noter que l'obligation d'assistance du navire en danger devrait se distinguer du simple remorquage. Voir : Sentence arbitrale, 20 novembre 1973, *Sté de pêche maritime et de ravitaillement (S.A.P.M.E.R.) c. Sté Deepsea Fishing Corp. Inc.*, D.M.F. 1974.176.

¹⁴⁶ Cf. Alex L. PARKS, « *The 1910 Brussels Convention, The United States Salvage Act of 1912, and Arbitration of Salvage Cases in the United States* », (1982-83) 57 Tulane L.R. 1457.

¹⁴⁷ Cf. Richard SHAW, « *The 1989 Salvage Convention and English Law* », (1996) L.M.C.L.Q. 202.

transporteur de négliger des vies au profit des marchandises transportées, dans la mesure où ces services d'assistance permettent au transporteur de profiter de sommes d'argent assez importantes¹⁴⁸.

Ce concept de rémunération a été vu par les premières décisions jurisprudentielles comme non pas une rémunération¹⁴⁹, mais comme un prix à la préservation d'un acte d'équité et de morale¹⁵⁰, afin de sauver des vies et des biens en cas de péril ou danger en mer¹⁵¹. La réalisation d'un résultat utile n'est plus une condition au principe de la rémunération, comme le laissait entendre le principe anglais « *no cure no pay*¹⁵² » de l'article II.2¹⁵³ de la Convention internationale sur l'assistance et le sauvetage maritime de 1910.

On se demande si cette cause d'exonération a été vraiment conçue dans un but de haute moralité comme nous le laisse croire les notions de droit romain « *corporum liberarum estimationem nullam fieri posse* », dans la mesure où le sauvetage des biens ne constitue nullement un acte à titre gratuit.

¹⁴⁸ Pour l'étendue de cette rémunération, ainsi que son calcul, voir : Nicolas REUTER, *La notion d'assistance en mer*, Librairies Techniques, 1975, p. 65-73.

¹⁴⁹ Voir: James L. RUDOLPH, « *Negligent Salvage: reduction of award, forfeiture of award or damages* » (1976) 7 *J.M.L.C.* 419. Cf. JARRET, « *The Life Salvor Problem in Admiralty* » (1954) 63 *Yale L.J.* 779-781; Jacques VILLENEAU, « Événements de mer : abordage, collision et assistance. » (1987) 9 *A.D.M.A.* 75, 77.

¹⁵⁰ *The Ship Blackwall v. The Sancelito Water and Steam Tug Co.*, (1870) 10 Wall (77 U.S) 1 L.E.D. 870-875. Cf. Alfred S. PELAEZ, « *Salvage-a new look at an old concept* », (1975-76) 7 *J.M.L.C.* 507.

¹⁵¹ Le droit maritime australien, inspiré du droit britannique, partage le même raisonnement: « *The principles upon which the law of salvage is based are humanitarian combined with mercantile interests. The courts have always supported the public policy and those persons who place their lives, well-being, time and property of others may be saved when in peril at sea.* », par Michael WHITE, *Australian maritime law*, 2^e Éd., 2000, p. 238. Voir: *The Fusilier*, (1865) BR & L. 341-347.

¹⁵² Cf. Donald A. KERR, « *The Past and the Future of "No Cure-No Pay"* » (1992) 23 *J.M.L.C.* 411; Peter COULTHARD, « *A new cure for salvors? A comparative analysis of the LOF 1980 and the CIM draft Salvage Convention* », (1983) 14 *J.M.L.C.* 45.

¹⁵³ « Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile. »

De ce fait, penser aux conséquences du caractère pécuniaire de l'opération est assez frappant. Le transporteur profitera non seulement de la rémunération, mais également d'une protection légale contre toute action judiciaire de la part des chargeurs ou leurs ayants droit.

Par ailleurs, le problème qui se pose à l'heure actuelle, depuis la survenance de nombreux accidents polluants gravement les eaux navigables comme l'affaire Amoco-Cadiz¹⁵⁴, l'affaire Erika¹⁵⁵ ou l'accident Torrey Canyon¹⁵⁶, est de savoir dans quelle mesure l'opération d'assistance concerne l'environnement maritime. En effet, la conception d'assistance à l'heure actuelle n'est plus gouvernée par le hasard qui fixe la rémunération ou la libre initiative qui commande l'intervention¹⁵⁷. L'assistance est devenue une opération qui concerne tout l'environnement maritime¹⁵⁸.

Par ailleurs, le sauvetage des vies n'est pas seulement un cas excepté en soi, mais constitue également une cause d'exonération pour le transporteur en cas de déroutement.

Les cas dans lesquels le navire est amené à changer la route habituellement convenue dans le contrat de transport sont nombreux¹⁵⁹. Néanmoins, les cas où le déroutement constitue une cause d'exonération de responsabilité sont limités par la loi.

¹⁵⁴ Cf. Emmanuel DE PONTAVICE, « L'apport des expériences étrangères en matière de délinquance écologique (en marge de l'affaire de l'« Amoco-Cadiz », (1979) 4 A.D.M.A. 29.

¹⁵⁵ André CHAO, « Erika : l'heure des bilans » (2000) Nos 2829-2874 Bull.Trans.L. 497.

¹⁵⁶ Jacques VILLENEAU, *loc. cit.*, note 140, 78-79; François MOUSSU-ODIER, « Quelques réflexions sur l'assistance », (1980) 5 A.D.M.A. 164.

¹⁵⁷ F. MOUSSU-ODIER, *Id.*, 164.

¹⁵⁸ La question de l'environnement préoccupe également les juristes. En effet, la sécurité et la protection de l'environnement maritime commencent à faire l'objet d'une réglementation pour mettre fin aux manques existants, visant en principe la prévention. Cf. Geoffrey BRICE, Q.C., « *Salvage and the Marine Environment* » (1995-96) 70 Tulane L.R. 669; Alexandre KISS et Amira SZONYI-DANDACHI, « Risques industriels et responsabilité : la réponse du Conseil de l'Europe en matière d'environnement. », (2003) 33 R.G.D. 224 ; Edgar GOLD, « *Marine salvage : towards a new regime* », (1989) 20 J.M.L.C. 487.

¹⁵⁹ Après avoir été conçu comme une notion purement géographique, par les pays de la *common law*, la Convention de Bruxelles étend le déroutement à une inexécution fondamentale du contrat. Voir: *The Flying Clipper*, [1954] A.M.C. 259; *General Electric Company. v. ancy-lykes*, [1983] A.M.C. 1947 (C.A.N.Y. 1983).

L'article IV.4 de la Convention de Bruxelles de 1924 énonce que :

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 d'aucune perte ou dommage en résultant¹⁶⁰.

Nous sommes en présence, d'un déroutement justifié¹⁶¹ qui a pour cause le sauvetage et la tentative de sauvetage des vies ou des biens en mer, ou bien d'un déroutement raisonnable¹⁶².

Qu'est-ce qu'on entend alors par un déroutement raisonnable à travers la présente Convention?

b- Le déroutement raisonnable

Conçue dans un esprit protecteur contre l'usage abusif et nuancé des clauses conventionnelles, la coutume anglo-saxonne prêtait au déroutement le caractère raisonnable, dans le but de permettre aux juges de mettre fin à cette pratique ou plus ou moins d'en diminuer l'usage. Dans une décision de la chambre des Lords du 10 décembre 1931, le juge Atkin a affirmé que :

Le véritable critère consiste à se demander quel déroutement pourrait entreprendre une personne prudente, contrôlant le voyage au moment où le déroutement est décidé et ayant en tête toutes les circonstances pertinentes, y compris les termes du contrat et les intérêts des parties intéressées, mais sans

¹⁶⁰ La présente convention semble avoir été inspirée par la loi canadienne du 4 mai 1910 sur le transport des marchandises par mer dont l'article 7 exonère le transporteur de toute responsabilité, lorsque un déroutement a été réalisé en vue de sauver des vies ou des biens en mer, « [...] ou d'un déroutement effectué en rendant un service de ce genre ou d'un déroutement raisonnable. »; Voir : Cole, *Carriage of goods by sea act 1924*, London, 1937.

¹⁶¹ *James Morrison & Co., Ltd. v. Shaw, Savill and Albion Co., Ltd.*, (1916) 115 L.T. 508. Cité par IVAMY, *op. cit.*, note 45, p. 13.

¹⁶² Cf. Constantin KATSIGERAS, *Le déroutement en droit maritime comparé*, Paris, 1970, p. 27-33.

être obligée de considérer l'intérêt d'aucune de ces parties comme déterminant¹⁶³.

Le caractère raisonnable est devenu en effet, une appréciation de fait.

Lord Macmillan a déclaré :

[...] qu'un acte particulier a été raisonnable ou déraisonnable est en général une conclusion de fait; c'est une inférence de fait résultant d'une série de faits donnés¹⁶⁴.

En ce qui concerne les effets du déroutement raisonnable de la Convention de Bruxelles, celle-ci le subordonne à la présence de l'un des cas exceptés¹⁶⁵. La charge de la preuve incombe au transporteur. Par exemple, le déroutement en cas d'incendie n'est exonératoire qu'à l'existence d'un lien de cause entre les deux. Selon plusieurs décisions, la jurisprudence demeure stricte. Dans l'affaire *Drew Brown v. The Orient Trader*, la Cour suprême du Canada a jugé le déroutement d'un navire en cas d'incendie comme déraisonnable, en l'absence d'un lien de cause entre le déroutement et l'incendie¹⁶⁶.

De même, la Cour de New York est allée plus loin, en imposant au transporteur non pas une diligence raisonnable, mais aussi une diligence nécessaire, lorsque le navire « *Singapore Trader*¹⁶⁷ », à destination de New York, transportait 76 000 cartons de jouets. Arrivée à New York le 28 septembre 1971, une grève a eu lieu au moment du déchargement. Le « *Singapore Trader* » a effectué un déroutement sur Détroit, port non affecté par la grève. Mais à l'approche de Détroit, le navire s'échoua sur un récif. Les chargeurs firent valoir qu'une clause du connaissement imposait au transporteur de débarquer, en cas de grève, dans tout port non américain qui n'était pas affecté par la grève; or il existait un petit port, Valleyfield, qui

¹⁶³ *Stag Line, Ltd. v. Foscolo, Mango & Co., Ltd.*, [1931] All E.R.Rep.666, (H.L.); [1932] A.C. 328.

¹⁶⁴ La chambre des Lords, 16 décembre 1931, Dor., 34-187, traduit par G. MARAIS, note 101, p. 174.

¹⁶⁵ Cf. *G.H.Rendon & Co. v. Palmyra Trading*, [1956] 2 Lloyd's Rep. 379; *Manx Fisher*, [1954] A.M.C. 177.

¹⁶⁶ Voir: *The Ocean Liberty*, [1953] 1 Lloyd's Rep. 38 (4 Cir.1952).

¹⁶⁷ *Aff. Singapore Navigation Company v. Mego Corporation*, [1976] A.M.C. 1513.

remplissait bien ces conditions. Par conséquent, la Cour avait estimé que le navire, qui s'était échoué en dehors de la route qui menait à ce port, s'était dérouteré de façon injustifiée.

Par conséquent, à chaque fois qu'un cas excepté cause un dommage lors d'un déroutement injustifié, le transporteur est tenu d'établir la preuve bien que difficile, que le cas excepté aurait pu se produire, même en l'absence de déroutement.

En effet, le déroutement injustifié implique la faute du transporteur¹⁶⁸, incluant la faute lucrative, ayant pour seul motif une augmentation des revenus du transporteur¹⁶⁹.

Dans l'arrêt *Hellenic Lines v. United States of America*¹⁷⁰, la Cour de New York a estimé que le déroutement vers New York, puis vers le Pirée est injustifié, puisque le contrat de transport impose la route directe des ports de Texas au port D'Akaba. Dans l'affaire *Louise*¹⁷¹, la réparation du navire ne constitue pas une cause valable pour qualifier le déroutement comme raisonnable, étant donné que la réparation est due à son manque de diligence exigée au début du voyage à mettre le navire en bon état de navigabilité, qui comme on le sait ne permet pas de donner ouverture aux cas exceptés.

Les causes d'exonération ne se limitent pourtant pas à celles concernant le navire.

¹⁶⁸ *Infra*, p. 117-120.

¹⁶⁹ A. SERIAUX, *op. cit.*, note 137, p. 156-8.

¹⁷⁰ 7 mars 1975, [1975] A.M.C. 697.

¹⁷¹ 54 F. Supp. 157; *Ruth Ann Cuba v. The Ruth*, 192 F. Supp. 607.

Section II - Les causes d'exonération relatives à la marchandise

Les causes d'exonération relatives à la marchandise se résument en principe en trois cas : le vice propre à la marchandise (para. 1), la freinte de route (para. 2) et les fautes du chargeur (para. 3).

Paragraphe 1 - Le vice propre et le vice caché de la marchandise

D'après l'article IV.2 (m) de la Convention de Bruxelles, il s'agit de «... perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ».

Le vice propre¹⁷² de la marchandise transportée peut être défini comme une cause de perte ou d'avarie dérivant de la nature interne de celle-ci, ce qui la rend dangereuse ou impropre à supporter les risques d'un transport ordinaire¹⁷³. Dans l'affaire *Société Navigation Maritime Bulgare et Commandant du Navire Geo-Milevc c. /Société Sofraden*¹⁷⁴, la Cour d'appel de Rouen définit le vice propre comme « une tare qui affecte la

¹⁷² Tetley distingue entre un vice propre et un vice caché de la marchandise, le vice propre signifie: « An inherent vice is one which is a innate or natural or normal quality of the goods. For example, it is an inherent vice of flour that it shrinks and loses weight with the passage of time. », alors que le vice caché signifie, par exemple, : « Infestation of flour by tiny larvae, on the other hand, is a hidden defect, or “vice cache”; that is something that is hidden and defective in the cargo and normally expected to be found there although the cargo may have a propensity to attract such a larvae. », W. TETLEY, *op. cit.*, note 99, p. 479- 480.

¹⁷³ Selon Danjon, le vice propre de la marchandise signifie : « soit une disposition naturelle de la marchandise à s'altérer d'elle-même : par exemple la fermentation pour le liquide, l'échauffement pouvant aller jusqu'à combustion pour la matière grasse, la maladie pour le animaux, soit une détérioration antérieure au voyage. », dans D. DANJON, *Traité de droit maritime*, 2^e éd., t. III n° 908, 1926; La Cour de Paris a précisé dans l'affaire *Alteleipziger et a.c. Sté Compagnie européenne d'assurance et a.*, du 8 avril 1999, que : « Considérant que le conteneur [épaules et cuisses de lièvres congelés] ayant été empoté et livré plombé par le chargeur, il n'incombait pas au transporteur d'effectuer la mise de la marchandise à la température nécessaire à son transport; qu'il apparaît en définitive que les avaries constatées ont une origine antérieure au transport et ne sauraient être imputées au transporteur. » *Bull.Trans.L.* 1999.399. Cf. Paul BERTRAND de la GRASSIERE, « Le vice propre des marchandises en droit maritime » (1960) *D.M.F.* 514.

¹⁷⁴ 10 octobre 1991, *D.M.F.* 1993.108.

marchandise et la prédispose à se détériorer par le seul fait du transport ou par un principe qui lui est inhérent ».

Les cas du vice propre sont fréquents dans la pratique d'où l'existence d'une jurisprudence abondante. Il a été jugé en effet que le dommage à une cargaison de pommes de terre causé par la présence de bactéries invisibles libère le transporteur¹⁷⁵ pour vice propre. Aussi, il en est de même pour la décoloration de produits chimiques au cours du transport provenant de la nature propre de la marchandise¹⁷⁶, ainsi que le rancissement de pistache au contact de l'air et de la lumière¹⁷⁷.

Néanmoins, le transporteur ne peut pas bénéficier selon la Convention de Bruxelles de ce cas excepté, lorsqu'il s'agit de sa faute ou de sa négligence par rapport aux soins à apporter à la marchandise.

Le transporteur doit prouver que le chargement et l'arrimage de la marchandise ont été effectués selon les règles de l'art; que les appareils frigorifiques ont fonctionné à la température requise pour la marchandise transportée, que les cales ne présentaient aucune défectuosité. [...]

Le transporteur est alors admis à invoquer le cas exonératoire, c'est-à-dire le vice propre de la marchandise. La preuve préalable que le transporteur n'a pas failli à ses obligations à l'égard de la cargaison permet de déduire que l'avarie provient du vice propre de la marchandise¹⁷⁸.

À savoir, qu'avant l'embarquement, il serait malaisé de discerner le défaut inhérent à la marchandise¹⁷⁹. La mention du bon état de la cargaison à l'embarquement dans un connaissance net et embarqué ne servira de

¹⁷⁵ *F.W.Pirie Co.Ltd. c. S.S. Mormactrade*, [1970] A.M.C. 1227.

¹⁷⁶ *Dow Chemical c. S.S.Giovanella d'Amico*, [1970] A.M.C. 379.

¹⁷⁷ *Ajiba Coussaa c. Westchester Fire Insurance Co.*, [1962] A.M.C. 1805.

¹⁷⁸ M. POURCELET, *op.cit.*, note 15, p. 113.

¹⁷⁹ Cf. C. CHAIBAN, *op. cit.*, note 46, p. 265-274.

preuve que pour les conditions apparentes et extérieures de la marchandise¹⁸⁰.

Par ailleurs, le vice propre de la marchandise transportée ne se limite pas à la détérioration. La marchandise peut également subir des variations de poids ou de volume qui donnent lieu à un autre cas excepté. C'est un cas particulier du vice propre qui se produit par dessiccation ou évaporation. Il s'agit de la freinte de route.

Paragraphe 2 - La freinte de route¹⁸¹

C'est à la demande de la France et de la Belgique qu'on a introduit l'exception de la freinte de route aux règles de La Haye de 1921.

La freinte de route est prévue par le même article IV.2 (m) de la Convention de Bruxelles. Elle peut être définie comme une tolérance de perte en poids ou en volume due à la nature de la marchandise transportée lorsqu'elle est sujette à la dessiccation, à l'évaporation, à l'absorption d'humidité, au coulage ordinaire, à la pulvérulence et à l'inaptitude des marchandises à supporter les risques ordinaires du voyage¹⁸².

L'exercice de la diligence raisonnable exige du transporteur de faire de son mieux, afin de minimiser la perte de poids¹⁸³.

Il est à noter que malgré l'existence de manuels d'experts, qui indiquent les marchandises sujettes à la freinte de route, selon les conditions de transport, la tolérance n'est pas toujours facile à déterminer.

¹⁸⁰ Cf. *Canada and Dominion Sugar Co. v. Canadian National Steamships* (1947) A.C. 46, 80 Lloyds L.L. Rep. 13; *Berner Co. v. Bjornbo*, [1976] A.M.C. 1219-1222. Voir: la Cour de District de Tokyo, *Kyoei Kasai Kaijo Hoken Sogo Kaisha v Tessin Sempaku K.K.*, [1999] 4 R.D.U. 1023.

¹⁸¹ En matière d'assurance, la franchise ne se confond pas avec la freinte de route. L'assureur ne couvre jamais la freinte de route, sauf si elle est indiquée dans les conditions particulières du contrat d'assurance.

¹⁸² M. POURCELET, *op. cit.*, note 15, p. 114-115.

¹⁸³ W. TETLEY, *op. cit.*, note 89, p. 486; *Sea Star*, [1972] A.M.C. 1440 (2Cir.1972).

Le calcul de la freinte de route a soulevé un grand débat, par rapport à l'interprétation du critère de base du calcul, spécialement pour les marchandises emballées. Doit-on prendre en considération le colis ou la quantité totale, ou bien le volume indiqué au connaissance?

Certaines décisions ont estimé que la freinte de route doit être calculée par colis ou unité¹⁸⁴. Par exemple, les tribunaux de commerce français ont retenu un pourcentage du déchet de route relativement à la nature de la marchandise suivant l'usage et la pratique¹⁸⁵, et ont défini la freinte de route comme étant : « [...] non pas une tolérance, mais l'appréciation forfaitaire d'une perte tenue pour normale en raison de la nature de la marchandise et des conditions de sa manutention¹⁸⁶. »

En effet, la Cour de cassation avait admis comme freinte de route une tolérance de casse¹⁸⁷. Cependant, elle avait postérieurement rejeté cette conception¹⁸⁸, estimant que la casse constitue une insuffisance d'emballage, donc une faute du chargeur.

Paragraphe 3 - La faute du chargeur

On devra mentionner ici, l'insuffisance d'emballage, l'insuffisance ou imperfection des marques et d'une manière générale tout acte ou omission¹⁸⁹ du chargeur par rapport aux normes à respecter relativement à la

¹⁸⁴ Pour des sacs de haricots dont un petit nombre seulement était arrivé en état d'avaries, la freinte fut calculée sac par sac, voir : Trib. com. Rouen, 13 juin 1952, D.M.F. 1953.652.

¹⁸⁵ Trib. com. Seine, 21 mars 1950, *Sie c. Capitaine du « Saint-Marcouf » Cie Transatlantique et T.M.E.*, D.M.F. 1950.397; Trib. com. Nantes, 17 juillet 1950, *Ministère de l'Économie Nationale c. Prudential Steamship Corporation et Capitaine Jacobson*, D.M.F. 1951.404; Pour d'autres cas de jurisprudence, voir : W. TETLEY, *op.cit.*, note 102, p. 303-306.

¹⁸⁶ Définition de la Cour d'appel de Montpellier dans l'arrêt du 24 juin 1968, Bull.Trans. 1968. 253.

¹⁸⁷ Com., 20 novembre 1963, D.M.F. 1964.156.

¹⁸⁸ Cass., 16 juillet 1964, D.M.F. 1964.715.

¹⁸⁹ *Associated Metals & Minerals Corp. v. M.V.Arktis Sky.*, [1993] A.M.C. 509.

nature de sa marchandise. En effet, l'article IV.2 (n) prévoit l'exonération du transporteur pour les dommages provenant,

[...] d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant d'une insuffisance d'emballage, d'une insuffisance ou imperfection de marques de la part du chargeur¹⁹⁰.

Le chargeur doit veiller à ce que les marchandises soient emballées selon leur nature, afin de pouvoir affronter les risques ordinaires du transport¹⁹¹. À défaut, le transporteur doit prouver que la cause unique du dommage est la négligence du chargeur pour insuffisance d'emballage des marchandises transportées¹⁹² ou son refus d'emballer la marchandise, alors que le transporteur avait estimé l'utilité d'emballage par rapport à la nature de la marchandise et du voyage à effectuer¹⁹³.

L'inscription de réserves¹⁹⁴ claires et précises au connaissance est très utile en matière de preuve. Les réserves au connaissance pour le défaut ou l'insuffisance d'emballage, par exemple, ont pour conséquence le renversement du fardeau de la preuve¹⁹⁵. Si le transporteur n'inscrit aucune mention au connaissance sur l'état apparent de la marchandise, il est présumé avoir reçu celle-ci en bon état. L'absence de réserve ne fait que rendre plus onéreux la preuve du cas exonératoire¹⁹⁶. En d'autres termes, l'absence de réserves à l'embarquement n'empêche pas d'établir, par la suite, la faute du chargeur. C'est par exemple, le cas où c'est le chargeur qui

¹⁹⁰ On remarque que l'énonciation de l'article IV.2 (n) n'est pas limitative.

¹⁹¹ Voir : G. FRAIKIN, *op. cit.*, note 143, p. 259-260.

¹⁹² Voir : *Canastrand Industries Ltd. v. The Lara S.*, [1993] 2 F.C. 533, (1993) 60 F.T.R.1 (Cour fédérale du Canada); Pour d'autres cas de jurisprudence, voir : W. TETLEY, « Chronique du droit maritime canadien 1993-1994 » (1995) 48 *D.M.F.*199, et aussi W. TETLEY, *op. cit.*, note 89, p. 499-502.

¹⁹³ *Japanese Prince*, (1962) A.M.C. 1212; *Insurance Co. of North America c. S.S. Flying Trader*, (1970) A.M.C. 432.

¹⁹⁴ G. FRAIKIN, *op. cit.*, note 143, p. 262-266; Cass. Com., 5 janvier 1999, dans *Transport maritime* « Il faut des réserves précises! », (1999) 2786 *Bull.Trans.L.* 100.

¹⁹⁵ *S.M. Wolff Co. C. S.S. Exiria*, (1962) A.M.C. 436. *Contra*, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence, en date du 16 sept 1993, avait affirmé que des réserves valides n'ont pas pour effet de renverser la charge de la preuve, mais ont seulement pour effet de faciliter l'administration par le transporteur de la preuve d'une cause d'exonération de responsabilité. Voir : Aix-en-Provence 16 sept 1993, *B.T.L.* 1993.918.

¹⁹⁶ M. POURCELET, *op.cit.*, note 15, p. 109.

a lui même procédé à l'emportage du conteneur qu'il remet scellé et plombé au transporteur¹⁹⁷.

Le chargeur a aussi l'obligation de signaler la particularité de la marchandise, surtout lorsqu'il s'agit de marchandises dangereuses. Il doit procéder au marquage et à l'étiquetage, qui permettra au capitaine d'effectuer la répartition de son fret à bord.

L'article III.3 (a) de la Convention de Bruxelles de 1924 indique que le connaissement doit mentionner :

[...] les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises sont contenues de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage.

L'apposition des marques doit être faite correctement, afin d'être lisible jusqu'à la fin du voyage¹⁹⁸. Si, par contre, la marchandise n'est pas marquée ou insuffisamment marquée, le transporteur pourra se servir, comme on l'a vu, au départ de réserves au connaissement. À défaut, le transporteur devra rapporter la preuve de l'absence ou l'insuffisance de marque pour bénéficier de l'exonération que lui offre la loi.

Par ailleurs, l'article III.5 de la Convention de Bruxelles empêche le transporteur en cas de déclaration inexacte des marques, de la quantité, du poids et du nombre des marchandises de se retourner contre toute personne autre que le chargeur lui-même. Le transporteur demeure responsable des marchandises telles que décrites au connaissement envers le réceptionnaire de bonne foi. Le présent article édicte que :

¹⁹⁷ Paris, 23 oct. 2002, *Bull.Trans.L.* 2002.830; Rouen, 8 déc. 1998, *D.M.F.* 2000.126.

¹⁹⁸ M. POURCELET, *op. cit.*, note 15, p. 109-110.

Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserá le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limiterá d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

Toute inexactitude commise par le chargeur dans les déclarations relatives aux marques, au nombre, à la quantité, à la qualité ou au poids des marchandises engage sa responsabilité¹⁹⁹. Par voie de conséquence, le transporteur bénéficiera de l'exonération en vertu de l'article IV.2 (o) des règles de La Haye de 1924.

Le même principe s'applique dans le cas d'une déclaration fautive ou inexacte de la valeur des marchandises qui constitue, selon les règles de La Haye de 1924, une fraude qui ne se conçoit qu'en cas de déclaration majorée²⁰⁰.

Il est à ajouter que l'article III.3 (c) de la Convention de Bruxelles ne reconnaît les clauses *poids inconnu, environ, similaires* et «que dit être»²⁰¹, qu'en l'absence de moyens normaux de contrôle. Alors que l'alinéa 3²⁰² du même article permet au transporteur de refuser d'insérer dans le connaissement les déclarations «dont il a une raison sérieuse de soupçonner» qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a reçu.

¹⁹⁹ *La Fortune v. S.S. Irish Larch*, [1974] A.M.C. 2184 (C.A. Féd. N.Y.); Cf. Pierre BONASSIES, « États-Unis d'Amérique, jurisprudence 1974-1978 », (1979) *D.M.F.* 615.

²⁰⁰ *Infra*, p. 121

²⁰¹ La clause « que dit être » a pour effet le renversement du fardeau de la preuve, ce qui atténue la responsabilité du transporteur.

²⁰² Cet article énonce que : « Cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier. »

Après avoir examiné en premier les causes d'exonérations du transporteur relatives au navire et à la marchandise, notre troisième section sera consacrée aux causes d'exonération extérieures au navire et à la marchandise.

Section III - Les causes étrangères d'exonération

La Convention de Bruxelles énumère ces cas exceptés à travers son article IV.2 (c) à IV.2 (h) : l'incendie (para. 1), grève et lock-out (para. 2), faits constituant un événement non imputable au transporteur [les périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables, l'acte de dieu, les faits de guerre, les faits d'ennemis publics, les arrêts ou contraintes de prince, la saisie judiciaire, ou la restriction de quarantaine] (para. 3) et toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou de ses préposés (para. 4).

Paragraphe 1 - L'incendie

L'article IV.2 (b) des règles de La Haye de 1924 affirme que :

Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour pertes ou dommages résultant ou provenant : b) d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur [...].

Le transporteur est donc libéré par le simple fait que la marchandise a péri ou a été endommagée dans un incendie.

Dans la décision *Tempus Shipping Co. v. Louis Dreyfus*²⁰³, l'incendie signifie: « *Mere heating, which has not arrived at the stage of incandescence or ignition is not within the specific word 'fire'* ».

Dans l'affaire *Amer. Tobacco Co. v. S.S. Katingo Hadjipatera*, l'incendie signifie la combustion spontanée qui a endommagé la marchandise avant le déclenchement de l'incendie et causant d'autres dommages²⁰⁴, ainsi que le cas des dommages causés par la fumée ou l'eau utilisée comme moyen d'éteindre le feu²⁰⁵. Les deux causes rentrent dans le

²⁰³ [1930] 1 K.B. 699-708.

²⁰⁴ 81 F. Supp. 438-446.

²⁰⁵ *The Diamand*, [1906] 10 Asp. M.L.C. 282, 286.

cadre de l'exception de l'article IV.2 (b) de la Convention de Bruxelles, alors que dans la décision *La territorial de Seguros v. Shepard Steamship Co*²⁰⁶, les dommages causés à la marchandise par l'échec du transporteur à séparer les marchandises endommagées par l'incendie des marchandises demeurant en bon état rentre dans le cadre de l'article III.2 précité, qui oblige le transporteur à prendre soin de la marchandise.

Quant à la question de preuve, le transporteur n'a pas à se justifier quand à l'origine du sinistre « (b [...] à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute²⁰⁷ » de ce dernier. La preuve incombe au chargeur.

Cet article est d'inspiration américaine²⁰⁸, puisque c'est sur la demande des États-Unis que le texte primitif des règles de La Haye de 1921 avait été modifié.

En effet, l'intervention du délégué américain M. Beecher, lors de la conférence diplomatique du mois d'octobre 1923, indiqua que, selon la loi américaine, la charge de la preuve en cas d'incendie incombe au chargeur²⁰⁹. D'ailleurs, la loi américaine de 1936, en vertu de son article 4 (2), affirme que : « *Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from :*

b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier [...]. »

²⁰⁶ 124 F. Supp. 287-289.

²⁰⁷ Article IV (b) des règles de La Haye de 1924.

²⁰⁸ Voir : Cour d'appel des États-Unis, 21 juillet 1932, Dor, 27- 203; M. POURCELET, *op. cit.*, note 15, p. 118-123.

²⁰⁹ G. MARAIS, *op. cit.*, note 101, p. 152-153; voir : Joel M. BASSOFF, « *Fire losses and the statutory fire exceptions* », (1981) 12 J.M.L.C. 507; Cf. Eugene J. O'CONNOR et Shannon O'REILLY, « *The fire defenses under U.S. law* », (2002) 33 J.M.L.C. 111.

Le chargeur doit prouver la perte de sa marchandise et le transporteur doit rapporter la preuve que le dommage causé à la marchandise a été provoqué par l'incendie et non pas par une autre cause, comme celle de son manque de diligence à mettre le navire en bon état de navigabilité. Par exemple, dans l'affaire *Federazione Italiana c. Mandask Compania*²¹⁰, le tribunal a refusé d'appliquer l'exception de l'article IV.2 (b), puisque la cause du dommage, à l'existence d'incendie, était la rupture de certains panneaux de la coque laissant pénétrer l'eau de mer.

À ce stade, c'est au chargeur de rapporter la preuve contraire, celle de la faute personnelle du transporteur à prendre soin de la cargaison durant le voyage.

En somme, l'exonération est accordée au transporteur, lorsque l'incendie est la seule cause du dommage. Par contre, l'exonération ne peut jouer en faveur du transporteur lorsque l'incendie qui a causé le dommage trouve son origine dans le manque à son obligation de navigabilité ou lorsqu'il s'agit de sa faute personnelle à prendre soin de la cargaison durant le voyage. La convention de Bruxelles ne mentionne pas la faute du capitaine ou des préposés à l'origine de l'incendie. Toutefois, dans le cadre de l'obligation de la prise soin de la cargaison, « le transporteur peut être trouvé responsable pour les faute de ses préposés ou agents [...] »²¹¹.

Par ailleurs, ne paraît-il pas que l'administration de la preuve en matière d'incendie pourra être source de fraude pour le transporteur? Ce dernier pourra facilement cacher sa faute personnelle ou son manque de diligence, par exemple, si la cargaison a été endommagée par une autre cause en cours de transport.

²¹⁰ [1965] A.M.C. 928.

²¹¹ Guy LEFEBVRE, « La CNUDCI et la responsabilité du transporteur de marchandises », 37 (2003) *R.J.T.* 435, 458.

Cependant, il serait intéressant de s'interroger sur la légitimité de l'absence de faute du transporteur pour le fait d'avoir volontairement incendié la partie infestée d'une cargaison, dans le but de préserver l'autre partie demeurée saine et intacte.

Une telle interrogation nous permet de concevoir que l'incendie volontaire ne constitue toujours pas une faute du transporteur. Dans le cas présent, nous estimons qu'un tel acte s'inscrit dans le cadre des avaries communes²¹².

Par ailleurs, nous pensons que la faute du transporteur devrait être présumée en cas d'incendie, sauf s'il prouve l'existence d'un cas de force majeure²¹³. Malheureusement, ce n'est pas seulement le cas d'incendie qui échappe à la règle de force majeure en matière de preuve. Le cas de la grève et de lock-out constitue pour les règles de La Haye de 1924 un cas excepté, qui exonère le transporteur de toute responsabilité (para. 2).

Paragraphe 2 - Grèves et lock-out

L'article IV.2 (j) des règles de La Haye de 1924 exonère le transporteur des dommages résultants de « grèves ou lock-out ou d'arrêt ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit²¹⁴, partiellement ou complètement ».

²¹² Il y a avarie commune lorsqu'une perte extraordinaire est subie ensuite d'un sacrifice consenti ou d'une dépense encourue intentionnellement et raisonnablement pour le salut du navire et de la cargaison à l'effet de préserver d'un péril les biens et intérêts engagés dans une aventure maritime commune. L'avarie commune est supportée en commun par le navire, le fret et les marchandises à bord. Voir : les règles D'York et d'Anvers de 2004 en consultant : <http://www.fortunes-de-mer.com>; Cf. Rouen, 29 mai 2001, *Sté Orient – Overseas Container Ligne Ltd c. Cie Réunion Européenne et autres*, dans *Avaries communes : la part du feu*, (16 avril 2001) Bull.Trans.L. 455-446.

²¹³ Voir : Benjamin's, *Sale of goods*, Édition Sweet & Maxwell, the Common Law Library, London, 1987, p. 1473-2145.

²¹⁴ Souligné par l'auteur.

Il s'agit de la grève²¹⁵ des employés du transporteur ou de ceux d'une compagnie de manutention indépendante au port de chargement ou de déchargement²¹⁶.

Nous remarquons le sens étendu qu'apporte ce texte, à l'exception de la grève et du lock-out. La grève n'est plus seulement liée au cas de la force majeure²¹⁷, mais constitue un cas excepté. Le transporteur est exonéré s'il fait montre de diligence raisonnable²¹⁸, en faisant de son mieux, afin de remédier aux effets de la grève²¹⁹.

Néanmoins, l'expression « pour quelque cause que ce soit » laisse entendre le fait d'admettre l'irresponsabilité du transporteur, même dans le cas où la grève est réalisée par sa propre faute, sauf qu'une grande partie de la doctrine pense que cette opinion contredit l'esprit de la règle, qui offre au chargeur d'apporter la preuve de la faute du transporteur dans les cas d'exonération légale²²⁰.

Cette opinion rejoint l'esprit de la loi américaine de 1936 qui retient la responsabilité du transporteur pour ses propres fautes²²¹, par exemple, dans le cas d'une grève précipitée ou prolongée illégalement.

Le raisonnement de Fraikin²²² nous semble assez fondé à ce propos, car la recherche d'une cause valide et légale de la grève permet une certaine

²¹⁵ Cf. FIESHI, *Le particularisme des effets de la grève et du lock-out sur la responsabilité du transporteur de marchandise par mer*, thèse de doctorat, Université Aix-en-Provence, France, 1973. Voir : Martine LE BIHAN-GUÉNOLÉ, *Droit du travail maritime : spécificité structurelle et relationnelle*, Édition L'Harmattan, 2001, p. 300.

²¹⁶ *Reardon Smith Line c. Crelisten Fruit*, [1969] A.M.C. 1621.

²¹⁷ C.A. Aix Provence, 6 décembre 1972, *Rev. Scapel*, 1973. 15.

²¹⁸ *Aff. USA v. Lykes Brothers Co.*, [1975] A.M.C. 2244.

²¹⁹ M. K. Hugh, T. L. McDORMAN, M. R. BROOKS, N. G. LETALIK, W. TETLEY, E. GOLD, *op.cit.*, note 56, p. 158.

²²⁰ Voir : C. CHAIBAN, *op. cit.*, note 46, p. 62.

²²¹ Voir M. POURCELET, *op. cit.*, note 15, p. 133.

²²² « "Pour quelque cause que ce soit". A notre sens, cette formule ne peut signifier : "La grève exonère le transporteur maritime, quelle que soit la cause qui l'a provoquée, serait-ce même une faute de ce dernier." Il y aurait là une disposition contraire à tous les principes de notre droit, et notamment à celui que nul ne sera admis à invoquer sa propre faute. Au contraire, nous pensons que l'expression "pour quelque cause que ce soit" vise, en cas de

cohérence des règles de La Haye de 1924. Le transporteur ne peut être exonéré lorsqu'il s'agit de sa faute ou de sa négligence.

En effet, une grève des douaniers à l'intérieur du pays n'est pas libératoire²²³, alors qu'il était possible de dédouaner ailleurs. Le transporteur n'a pas pris les mesures nécessaires, même en connaissance de cause.

Or, cette expression « pour quelque cause que ce soit », nous permet de nous interroger sur la grève d'un tiers ou le blocage des ports dû à des manifestations publiques²²⁴, comme par exemple le cas du blocage des routes²²⁵ lors de la crise amérindienne²²⁶. Dans ce cas, le transporteur a-t-il droit à l'exonération?

Nous pensons que la grève d'un tiers rentre dans le cadre des faits inconnus au transporteur de l'article IV.2 (q) des règles de La Haye de 1924²²⁷, qui énonce que :

Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

q) de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur [...].

grève, le motif pour lequel les ouvriers l'ont déclenchée, et, en cas de lock-out, celui pour lequel les patrons ont fermé leur entreprise. Ainsi disparaît la contradiction *in fine* de l'article 4 qui permet au chargeur de prouver la faute du transporteur dans tous les cas exceptés. », par G. FRAIKIN, *op. cit.*, note 143, p. 254.

²²³ Paris, 27 mai 1980, cité par Jaques PUTZEYS, *Le contrat de transport routier de marchandises*, Bruxelles, Édition Bruylant, 1981, p. 247.

²²⁴ Une telle question n'échappe pas à l'esprit lorsqu'on fut témoin du blocage du port de Montréal lors de la grève des étudiants en mars 2003 sur le système de prêts et bourses. Voir : Marie TILCHE, « Grève des transports, mal récurrent ou incurable? » (16 avril 2001) 2889 *Bull.Trans.L.* 275-276.

²²⁵ Voir : *Sotramex Inc. c. Québec*, (procureur général), J. E. 96- 2258 (C.S.)

²²⁶ Au cours de l'année 1990, des Amérindiens mohawks de la région montréalaise s'opposent à l'intrusion de Blancs sur leur territoire. Du 11 juillet au 26 septembre 1990, à Kanesatake et à Kahnawake, un groupe d'entre eux, les Warriors, bloque des routes que les policiers tentent de dégager sans succès. Il s'ensuit un long siège qui se termine après l'intervention de l'armée canadienne. Les Mohawks de la rive sud de Montréal bloquent le pont Honoré-Mercier.

Par http://archives.radio-canada.ca/IDD-0-9-39/guerres_conflits/crise_oka/

²²⁷ *Infra*, p. 57.

En résumé, les présentes règles ont fait de la grève un cas excepté, d'où la conclusion que les critères de la force majeure ne sont plus une condition pour libérer le transport. Cependant, la présence de l'article IV.2 (q) laisse entendre le maintien au sens large des critères de la force majeure. La grève dans ce cas est imprévisible et extérieure au transporteur. La prise de mesures raisonnables peut être dépassée par l'insurmontabilité de l'événement.

Par ailleurs, le cas de la force majeure, comme cause exonératoire pour le transporteur, prend différents aspects dans le texte de La Haye de 1924. L'utilité de cette énumération est significative pour les pays de la *common law* qui ignorent la notion de la force majeure. On examinera alors, un deuxième cas parmi la liste des cas exceptés, celui des faits étrangers au transporteur (para. 3).

Paragraphe 3 - Faits étrangers au transporteur

L'article IV.2 de la Convention de Bruxelles cite l'acte de dieu (a), les périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables (b), les faits de guerre et d'ennemis publics (c), les émeutes ou troubles civils (d), les arrêts ou contraintes de prince ou d'autorité, ou de saisie judiciaire (e) et la restriction de quarantaine (f).

A- L'acte de dieu

L'article IV.2 (d) des règles de La Haye énonce que : « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

d) d'un 'acte de dieu' [...]. »

L'expression « acte de dieu » trouve son origine dans l'affaire *Shelly's*²²⁸, lorsque le juge E. Coke a utilisé cette formule pour désigner le décès d'une personne. Cette expression a été utilisée ultérieurement par la jurisprudence, mais dans un nouveau contexte : il s'agit d'un acte, cause du dommage, dont l'intervention humaine fait absolument défaut²²⁹, alors que dans l'affaire *Freifield v. Hennessy*²³⁰, on y ajoute les caractères d'extériorité²³¹ et d'imprévisibilité²³² : « *an extraordinary manifestation of nature which could not reasonably be anticipated or foreseen.* »

Certains tribunaux sont allés plus loin, en y ajoutant un troisième critère : il faut qu'il soit un acte sans précédent²³³. Le présent raisonnement a trouvé appui, sauf qu'il s'agit de prendre en considération la nature de la catastrophe²³⁴.

En somme, l'intérêt de cette cause d'exonération se situe au niveau de son concours avec la négligence du transporteur. Ce fait impose deux cas distincts : lorsque la cause du dommage est l'acte de dieu, le transporteur serait libéré²³⁵, et inversement lorsque la cause du dommage est la

²²⁸ (1581) 76 Eng. Rep. 206.

²²⁹ Cf. *Forward v. Pittard*, (1785) 99 Eng. Rep. 953, 959.

²³⁰ 353 F.2d 97, 99 (3d Cir. 1965).

²³¹ *Southern Pac. Co. v. Loden*, 19 Ariz.App. 460, 465, 508 P.2d 347, 352 (1973).

²³² *Given v. Vaughn-Griffin Packing Co.*, 146 Fla. 575, 1So.2d 714 (1941); *Missouri Pac. R.R. v. Terrell*, 410 S.W.2d 356 (Mo. Ct. App. 1966).

²³³ E.g., *McKinley v. Hines*, 113 Kan. 550, 215 P.301 (1923); *Kennedy v. Union Elec. Co.*, 358 Mo. 504, 216 S.W. 2d 756 (1948).

²³⁴ *Oakes v. Peter Pan Backers, Inc.*, 442, 138 N.W. 2d 938 (1965).

²³⁵ *Kennedy v. Union Elec. Co.*, précitée, note 233.

négligence du transporteur²³⁶, la responsabilité du transporteur serait engagée. Le transporteur serait alors responsable également lorsque sa négligence, cause du dommage, expose la marchandise à l'acte de dieu, par exemple, par le non respect du délai de livraison²³⁷, alors qu'il serait exonéré à la survenance de l'acte de dieu qui rend le résultat imprévisible²³⁸. Toutefois, si la cause du dommage provient des deux causes, le transporteur sera tenu responsable pour la totalité du dommage²³⁹.

Dans le même sens, la Convention de Bruxelles exonère le transporteur maritime pour une autre cause, qui se rapproche dans le fond de l'acte de dieu. Il s'agit des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.

B- Les périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables

En vertu de l'article IV.2 (c), « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

c) des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables [...] ».

Les règles de La Haye de 1924 libèrent en effet, le transporteur des pertes ou dommages causés par les dangers inhérents au milieu dans lequel s'effectue le transport, en relation avec la navigation, depuis le chargement de la marchandise au port de départ jusqu'au déchargement²⁴⁰. Cependant,

²³⁶ *Carlson v. A & P. Corrugated Box Corp.*, 364 Pa. 216, 72 A. 2d 290 (1950).

²³⁷ *Ithaca Roller Mills v. Ann Arbor R.R.*, 217 Mich. 348, 186 N.W.516 (1922).

²³⁸ *Gerber v. McCall*, 175 Kan. 433, 437, 264 P. 2d 490, 494 (1953).

²³⁹ *Wagaman v. Ryan*, 258 Iowa 1352, 142 N.W.2d 413 (1966).

²⁴⁰ « *The navigation, within the meaning of dangers and accidents of the seas and navigation begins at the loading port and continues after the ship has got to her discharging dock and berth. So that an accident by which water gets in during the loading or unloading, and damages the goods, will generally be excepted.* », par R. COLINVAUX, *op. cit.*, note 91, p. 161.

ce cas exonératoire a soulevé beaucoup de lacunes et d'ambiguïtés par rapport à sa définition²⁴¹.

La jurisprudence de la *common law*, canadienne²⁴², anglaise²⁴³ et américaine²⁴⁴, estime que la qualification de péril de mer suppose l'imprévisibilité et l'insurmontabilité de la sévérité des circonstances et du temps en mer. À défaut, le chargeur commet une faute qui engage sa responsabilité²⁴⁵.

²⁴¹ Face à une jurisprudence abondante, mais divergente, on remarque une certaine souplesse chez la doctrine qui adopte une définition assez étendue. L'expression « péril de mer » englobe : « Tous les cas d'accidents maritimes tels que le naufrage, le navire qui sombre, l'échouement, etc., ainsi que toutes sortes de dommages causés au navire par l'action directe des vents et des vagues, dommages qu'il convient de distinguer de ceux qui proviennent de l'usure ordinaire ou de la fatigue du voyage ou qui sont directement imputables à une faute de la personne assurée. », par M. POURCELET, *op. cit.*, note 15, p. 124; De même, certains auteurs précisent que l'expression comprend tous les dommages subis à la marchandise provenant de l'eau de mer, les tempêtes, l'abordage, l'échouement ou par tout autre péril particulier à la mer ou au navire en mer, que le transporteur et ses préposés ne peuvent pas prévoir ou surmonter : « *Any damage to the goods carried caused by seawater, storms, collision, stranding or other perils peculiar to the sea or to the ship at sea, which could not be foreseen and guarded against by the ship-owner or his servants as necessary or probable incidents of the adventure [...]* », par MOCATTA S.A.A, S.M.J. MUSTILL, S.C. BOYD, *Scrutton on charterparties and bills of lading*, London, 1984, p. 228.

²⁴² Dans l'affaire *Canadian National Steamships Ltd. v. Babyliss*, il a été précisé que : « *The weather encountered was the cause of the damage and that it was of such a nature that the danger of damage to the cargo arising from it could not have been foreseen or guarded against as one of the probable incidents of the voyage.* » [1937] R.C.S. 261-263; *Parrish & Heimbecher Limited v. Burke Towing & Salvage Co. Ltd.* [1943] R.C.S. 179-184; *N.M. Paterson and Sons Ltd. v. Mannix Ltd.* [1966] R.C.S. 180-188; *Falconbridge Nickel Mines Ltd. v. Chimo Shipping Ltd.*, précitée, note 52; *Canada Rice Mills Ltd. v. Union Marine and General Insurance Company Limite*, [1941] A.C. 55-70, (1940) 67 Ll. L. Rep. 549-557 (P. C.); *Kruger Inc. v. Baltic Shipping Co* [1988] 1 F.C. 262-279, (1987) 11 F.T.R. 80-91 (C.Fed.Can.).

²⁴³ Dans l'affaire *Keystone Transports Ltd. v. Dominion Steel & Coal Corp. Ltd.*, le péril de mer était défini ainsi : « [...] *to constitute a peril of the sea the accident need not be of an extraordinary nature or arise from irresistible force. It is sufficient that it be the cause of damage to goods at sea by the violent action of the wind and waves, when such damage cannot be attributed to someone's negligence.* », [1942] R.C.S. 495-505; *Xanton*, (1887) 12 App. Cass. 503-509 (H.L.)

²⁴⁴ Exprimée par la décision du second circuit, *The Giulia*: « *Those perils which are peculiar to the sea, and which are of an extraordinary nature or which arise from irresistible force or overwhelming power, and which cannot be guarded against by the ordinary exertions of human skill and prudence.* » 218 F. 744-746 (2 Cir.1914). Pour d'autres décisions, voir : W. TETLEY, *op. cit.*, note 89, p. 435-443.

²⁴⁵ *Bastos du Canada Ltée c. Guilbault Transport Inc.*, [1978] C.A. 393.

Ces critères rentrent dans le cadre de la conception de force majeure des tribunaux français. Dans l'affaire *Navire Ras Mohamed*, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence a estimé que le fort mauvais temps qui régnait sur la zone où se trouvait le navire au moment du dommage n'est pas un événement imprévisible et irrésistible. Il ne peut donc être considéré comme constitutif d'un cas de force majeure²⁴⁶.

Par contre, une décision récente²⁴⁷ de la Cour de cassation a exonéré le transporteur pour houle sur rade pendant le déchargement par grosse mer sans qu'il soit nécessaire de rapporter la preuve du caractère imprévisible et insurmontable de la force majeure.

Néanmoins, on remarque que dans la pratique, la qualification de péril de mer par les différents tribunaux est laissée à l'appréciation des juges, selon les circonstances de fait²⁴⁸.

Or, l'administration de la preuve en cas de péril de mer repose généralement sur trois principes. Tout d'abord, le transporteur doit ramener la preuve que la cause du dommage est due à un péril de mer²⁴⁹. Ensuite, il doit ramener la preuve de son absence de faute par rapport à la navigabilité

²⁴⁶ Aix En Provence, 19 janvier 2001, D.M.F., 2001.820.

²⁴⁷ *Société Suomi Line et autre c. Établissements Mohamed O/ Ahmed et autres*, Bull.Cass. 1992.272.

²⁴⁸ « *Whether or not a storm is a peril depends on the intensity of the storm and the weather conditions which could normally be expected in that geographic area, at that time of year. Everything depends on the appreciation of the facts by the trial judge.* », par W. TETLEY, *op.cit.*, note 89, p. 431; Voir : *Société SCAC et autres c. Compagnie nationale algérienne de navigation*, [1991] Bull.Cass. IV, n° 242, 168.

²⁴⁹ Dans l'arrêt *Goodfellow Lumber Sales Ltd. v. Verreault*, il a été précisé que: « [...] *that by invoking Art. 4(2) (c)...and raising the defence of perils of the sea, the respondents assumed the onus of showing that the weather encountered was the cause of the damage and that it was of such a nature that the danger of damage to the cargo arising from it could not have been foreseen or guarded against as one of the probable incidents of the voyage.* », [1971] R.C.S. 522-534, [1971] 1 Lloyd's Rep. 185; *Kruger Inc.v. Baltic Shipping Co.*, [1988] 1 F.C. 262-267, (1987 11 F.T.R. 80-96 (C.Fed.Can.); (1989) 57 D.L.R (4th) 498-502 (C.A.Fed.); *Donaldson Line c. High Russel & Sons Ltd*, (1940) 51 C.R.T.C. 258.

du navire²⁵⁰. Et enfin, il doit ramener la preuve quant à sa diligence raisonnable par la prise de mesures nécessaires durant le péril de mer²⁵¹.

Par conséquent, la preuve d'un dommage causé par son manque de diligence ou par sa propre faute à la survenance d'un péril de mer engage sa part de responsabilité, par rapport aux dommages causés par sa négligence; ou toute sa responsabilité, lorsqu'on n'arrive pas à distinguer la part du dommage causé par sa propre faute²⁵². C'est la règle dite *Vallescura*²⁵³.

Selon Tetley, la difficulté de l'administration de la preuve dans le cas de péril de mer est souvent due à la confusion entre *ordre de preuve* et *charge de preuve* par les tribunaux. Il serait préférable, selon lui, de suivre cet ordre de preuve expressément approuvé par la Cour fédérale du Canada dans l'affaire *Francosteel Corp. v. Fednav.Ltd (The Federal Danube*²⁵⁴).

Premièrement, le demandeur doit prouver l'existence du dommage ainsi que son droit à la poursuite judiciaire; deuxièmement, le transporteur doit prouver que la cause du dommage est le péril de mer; troisièmement, le transporteur doit prouver l'exercice de sa bonne diligence quant à la

²⁵⁰ Dans l'affaire *Pandorf & Co. c. Hamilton, Fraser & Co.*, on affirme que: « *In a seaworthy ship, damaged goods caused by the action of the sea during transit not attributable to the fault of anybody, is a damage from peril of the sea.* » (1885) 16 Q.B.D. 629; *J.Gerber Co. c. S.S. Sabine Howaldt*, [1971] A.M.C. 539.

²⁵¹ *Louis Wessels c. S.S. Asturias*, [1942] A.M.C.360; *Blanchard Lumber Co.c. S.S. Anthony II*, [1967] A.M.C. 103.

²⁵² *Lekas & Drivas Inc. c. Goulandris*, [1962] A.M.C. 2366; *Goss Millerd, Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine, Ltd.*, précitée, note 112.

²⁵³ Ce principe est relatif à la décision *The Vallescura* 293 U.S. 296-306, [1934] A.M.C. 1573, qui lui donna naissance.

²⁵⁴ « *Firstly, the claimant must prove the loss and its right to claim against the carrier; secondly, the carrier must prove the cause of the loss, e.g. that water entered the cargo through a hatch cover damaged at a certain time and place during a storm; thirdly, the carrier must prove due diligence to make the ship seaworthy before and at the beginning of the voyage in respect to the loss, e.g. due diligence was exercised to see that the hatch cover in question was staunch and tight before and at the beginning of the voyage; Fourthly, the carrier must prove the peril, e.g. that the storm was such a nature that it was not expected and could not have been guarded against as one of the probable incidents of the voyage; fifthly, the claimant then tries to make counterproof to show that there was lack of care of the cargo;*

Thereafter each party has various other arguments that it can raise. », (1990) 37 F.T.R. 184-193; *Canastrand Industries Ltd. v. The Lara's*, précitée, note 192.

navigabilité du navire. Enfin, le demandeur doit essayer de ramener la preuve contraire, qu'il ne s'agit pas d'un péril de mer²⁵⁵, et que le transporteur a manqué à son obligation de navigabilité, ainsi que l'exercice de sa diligence raisonnable²⁵⁶.

Ce raisonnement est tout à fait logique dans le cas du péril de mer, qui est souvent complexe et difficile à qualifier. Citons à titre d'exemple, le cas de la buée de cale, qui face à la réticence des règles de La Haye de 1924 a donné lieu à plusieurs interprétations. Dans l'affaire *Louis Wessels. c. S.S. Asturias*, la buée de cale ne peut être qualifiée de péril de mer que si toutes les précautions nécessaires étaient prises pour l'éviter²⁵⁷.

Cependant, l'article IV.2 (q) précité de la Convention de Bruxelles sur les autres causes ne provenant pas du fait du transporteur ou de sa propre faute peut être invoqué par le transporteur, en ramenant la preuve de son absence de faute.

Par ailleurs, nous estimons plus logique de distinguer entre les différentes causes de la buée de cale. C'est à dire que, la buée de cale qui provient du navire lui-même peut rentrer dans le cadre de l'obligation de navigabilité, article IV.2 (p). Si, par contre, la buée de cale provient de la nature de la marchandise, on est en présence d'une faute commerciale du transporteur, du moment où ce dernier n'a pas pris toutes les mesures nécessaires à prendre soin de la cargaison par un bon arrimage, un contrôle efficace du système de ventilation²⁵⁸, de vaigrage²⁵⁹, d'aération²⁶⁰ et

²⁵⁵ *New Rotterdam Ins. Co. v. S.S. Loppersum*, 215 F. Supp. 563, [1963] A.M.C 1758 (S.D.N.Y. 1963).

²⁵⁶ *Freedman & Slater v. M.V. Tofevo*, 222 F. Supp. 964, [1963] A.M.C 1525 (S.D.N.Y. 1963); *Thyssen, Inc. v. S.S. Eurounity*, [1994] A.M.C 393-398 (S.D.N.Y. 1993), 21 F.3d 533; [1994] A.M.C 1638 (2 Cir.1994).

²⁵⁷ [1942] A.M.C. 360: « *Sweat can be regarded as a peril of the sea only when all available and reasonable precautions are taken to avoid it* »; *California Packing Corp. c. Empire State*, [1962] A.M.C. 1533.

²⁵⁸ G. LEFEBVRE, *loc. cit.*, note 99, 98: « La ventilation vise aussi à diminuer la formation de buée de cale qui se dépose sur les parois internes du navire. [...] la formation de la buée de cal atteindra son plus haut degré en cas de tempête puisque le transporteur devra alors fermer toutes les ouvertures extérieures, y compris les manches à air. Pour

d'assèchement, à moins qu'il ne prouve le vice propre de la chose. Notons que les systèmes de prévention contre la buée de cale sont assez avancés de nos jours²⁶¹.

Toutefois, si la cause principale du dommage est le péril de mer et que ce dernier a provoqué la buée de cale, qui a endommagé la marchandise, le transporteur est exonéré pour péril de mer, à condition qu'il satisfasse à son obligation de bonne diligence.

Les critères d'insurmontabilité et d'imprévisibilité pour qualifier le péril de mer comme cause exonératoire s'étendent aux faits de guerre et faits d'ennemis publics à travers l'article IV.2 (e) et IV.2 (f) des présentes règles.

C- Les faits de guerre et faits d'ennemis publics

On entend par les faits de guerre tous les actes commis par des puissances en état de guerre, même à l'encontre de navires neutres, ainsi qu'à la présence d'un véritable conflit armé²⁶². C'est au transporteur de prouver que la cause du dommage est l'existence d'une guerre. Néanmoins, l'exonération ne peut jouer si le transporteur expose volontairement une cargaison qui devait être tenue en dehors du conflit, afin de profiter d'un fret plus élevé.

pallier à la possibilité d'endommagement de la cargaison [...]. »; Voir : Paris, 28mars 2001, *Cie Navigation et Transports c. Cie Allianz*, dans « Exonération par buée de cale », (2001) 2892 *Bull.Trans.L.*, 341.

²⁵⁹ G. LEFEBVRE, *loc. cit.*, note 99, 98 : « Le vaigrage consiste à fixer des morceaux de bois sur le double fond du navire pour empêcher que le suintement de buée endommage les marchandises. Il sert aussi à protéger ces dernières contre les écoulements de liquides provenant du ballast qui se retrouve habituellement au fond du navire. Toutefois, la seule utilisation de cette technique ne suffit pas pour que le navire puisse être considéré en bon état de navigabilité commerciale. Le transporteur doit de plus procéder au fardage. Il s'agit d'apposer des planches sur les parois humides de la cale afin d'enrayer les contacts avec la cargaison »

²⁶⁰ G. LEFEBVRE, *Id.*, 98.

²⁶¹ GAROCHE, « Buée de cale, avaries aux marchandises, moyens de prévention. », (1950) *J.M.M.* 2762.

²⁶² US district Court, Southern District of Texas, Houston Division, [1982] A.M.C. 172.

Les faits d'ennemis publics comprennent les actes de piraterie²⁶³, de pillage²⁶⁴ du navire ou de la cargaison, ainsi que les actes d'intervention de pays qui sont en guerre contre le pays de l'armateur²⁶⁵.

Dans la conscience collective d'aujourd'hui, l'acte de piraterie est un phénomène qui revient à l'antiquité²⁶⁶ et qui n'a plus cours depuis le XIX^e siècle. Cependant, certaines régions²⁶⁷ du globe demeurent exposées à cette pratique²⁶⁸. Le rapport annuel sur la piraterie du Bureau Maritime International a démontré que les attaques en mer ont augmenté de 56 % en 2000 pour atteindre 469 actes délictueux contre 300 en 1999 et 107 en 1991²⁶⁹. C'est ce qui explique l'apparition en Angleterre de deux types de police d'assurance maritime²⁷⁰, qui couvrent le risque de piraterie, la *Institute Cargo Clauses* (1^{er} janvier 1982), et la *Institute Time Clauses Hulls*, (1^{er} octobre 1983), ainsi que la prise de mesures préventives par plusieurs États à travers la conclusion d'accords pour bénéficier d'espaces sécuritaires dans les zones dangereuses.

Il est à retenir que la preuve de l'exercice de la diligence raisonnable du transporteur à prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter les risques dommageables, permet seule son exonération.

²⁶³ Voir : Rouen, 23 mai 2001, *Sté Hanjin Shipping Co Ltd c. Sté Thyssen Ascenseurs et autres*, dans « Maritime : les patrouilleurs chinois sont-ils des pirates? » (2001) 2902 Bull.Trans.L. 523-524.

²⁶⁴ Voir : l'affaire de *La Morue Française c. la Société la Marine marchande*. 26 novembre 1928, Dor Sup. 7-8.

²⁶⁵ Cf. Dominique GAURIER « Le crime contre l'humanité est-il une notion nouvelle? Le pirate, ennemi du genre humain. (2000) XVIII A.D.M.Q. 172; Bruno PELLETIER, « De la piraterie maritime » (1987) 9 A.D.M.A. 217; Pascal DUPOND, *Pirates d'aujourd'hui*, Editions Ramsay, 1986.

²⁶⁶ Voir: Edwin D. DICKINSON « *Is the crime of piracy obsolete?* » (1924-25) 38 Harv.L.R. 334.

²⁶⁷ Les caraïbes, la Côte Ouest Africaine et le Sud-est asiatique.

²⁶⁸ Cf. Donald GREENLEES, « *Free flow : pirates return to Asian seas.* » article du journal américain *International Herald Tribune* du 26 mai 2005.

²⁶⁹ Dans « *Maritimo portuaire : Piraterie : le couteau entre les dents !* », 19 février 2001 Bull.Trans.L. 124.

²⁷⁰ P.L., « Les nouvelles clauses anglaises d'assurance maritime sur facultés (1^{er} Janvier 1982) », (1982) 35 D.M.F. 323; *Association française du droit maritime*, (1984) 36 D.M.F. 572.

Dans l'arrêt du navire *Tiger Force*²⁷¹ le transporteur, à défaut de l'exercice de son obligation de diligence raisonnable, n'a pu être exonéré pour acte de piraterie pour les raisons suivantes :

- Les événements relatés au journal de bord ne sont pas suffisants pour prouver une attaque de pirates;
- Le transporteur devait prendre des précautions supplémentaires pour éviter de telles attaques, en sachant qu'il se trouverait dans une zone dangereuse, puisque le vol au large de Colombo était fréquent.

Dans le même contexte de la force majeure, l'exonération est accordée au transporteur en cas d'émeutes et troubles civils.

D- Les émeutes et troubles civils

L'article IV.2 (k) des règles de La Haye de 1924 exonère le transporteur en cas d'émeutes et troubles civils, en énonçant ce qui suit :

« Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommages résultant ou provenant :

k) d'émeutes ou de troubles civils [...]. »

Ces deux notions se distinguent par une différence d'intensité. L'émeute est une agitation populaire, souvent motivée par des revendications politiques contre le gouvernement en place. Les troubles civils sont des actes moins intenses qui se produisent avant les émeutes.

²⁷¹Trib. Com. Marseille, 18 décembre 1998, *Sa Sun Alliance Assurance et a.c.\ Ste Maersk France et a.*, D.M.F. 1999.336.

Les émeutes et les troubles civils doivent présenter le caractère de la force majeure. C'est la condition qui permet l'exonération du transporteur maritime²⁷².

Le même raisonnement s'applique pour les cas d'arrêt, de fait du prince, et de saisie judiciaire.

E- Arrêt, fait du prince ou saisie judiciaire

Édictée par l'article IV.2 (g) des règles de La Haye de 1924, la contrainte du prince est définie comme toute intervention forcée du pouvoir gouvernant d'un État qui vient entraver la bonne exécution du contrat²⁷³. Peuvent être qualifiés comme faits du prince²⁷⁴ : les embargos, les blocus²⁷⁵, les interdictions d'accostage, les règlements de quarantaine, les confiscations, les réquisitions et restrictions douanières qui concernent les ordres prohibant ou restreignant l'exportation ou l'importation de certaines marchandises, etc.

Toutefois, l'exonération du transporteur exige l'imprévisibilité de la contrainte ou celle de la saisie judiciaire²⁷⁶, sans aucune faute de la part du

²⁷² Cf. Trib. com. Paris, 13 juin 1979, *Sté Freval Sibon et Fils c. Rederiaktiebolaget Transatlantic et Leif Hoegh*, 32 D.M.F. 1980.483.

²⁷³ Voir : *Société belge des bétons c. London & Lancashire Ins Co*, 14 mars 1938, 158 L.T. 352

²⁷⁴ M. POURCELET, *op. cit.*, note 15, p. 133.

²⁷⁵ Voir : Robert REZENTHEL « Le blocage des ports et l'état de droit » (1998) 50 D.M.F. 75.

²⁷⁶ Dans l'affaire *Morrissey c. A. & J. Faith*, il a été précisé que : « *The purpose of this section [art.4 (2) g] of the Act is to excuse ships and their owners from underwriting damage sustained by unexpected delays which the owner can neither avoid, anticipate nor prevent. However, when the delay, as in the instant case, is effected by the reckless disregard of the owners for financial security of the ship and process is initiated by foreseeable foreclosure actions by justifiably irate creditors, we do not think that the Act can or should excuse the owner from the obligations of his duty as a common carrier.* » [1966] A.M.C. 71-76; Paris, 15 Janvier 1997, Bull.Trans.L. 1997.200; D.M.F. 1998.73-74.

transporteur ou de son manque de diligence à prendre soin de la marchandise, après la réquisition par les autorités gouvernementales²⁷⁷.

La Chambre Arbitrale Maritime de Paris a considéré comme fait du prince la décision prise par les autorités portuaires de faire procéder au rembarquement d'une marchandise en cours de débarquement²⁷⁸. Par contre, ne constitue pas un fait du prince, la saisie d'un navire en cours de traversée par les autorités algériennes dont le propriétaire est débiteur envers une société algérienne²⁷⁹.

Par ailleurs, l'exonération du transporteur maritime ne se limite pas à des cas exceptés bien précis. Les règles de La Haye de 1924 lui accordent, comme on l'a vu, l'exonération pour toute autre cause ne provenant pas du fait ou de sa faute ou celle de ses préposés.

Paragraphe 4 - Toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou de ses préposés

Ce dernier cas constitue un moyen subsidiaire de l'exonération ou un cas excepté innomé²⁸⁰. Invoqué par l'article IV.2 (q), c'est un fait qui serait d'origine inconnu²⁸¹ et qui ne pourrait répondre à l'un des cas exceptés déjà examinés²⁸².

Néanmoins, Seriaux explique que :

[...] même si le transporteur n'est pas obligé de prouver la cause du dommage, son obligation de diligence impose cette preuve. Ce qui veut dire

²⁷⁷ *The Furness Bridge* [1977] 2 Lloyd's Rep.367; *The Silver Sky* [1981] 2 Lloyd's Rep.95; Trib. com.Paris, 20 décembre 1994, Bull.Trans. 1995. 779, note P. BONASSIES; D.M.F. 1996.243, 250.

²⁷⁸ Sentence n° 971, 24 octobre 1997, D.M.F. 1998.706.

²⁷⁹ Paris, 15 janvier 1997, Bull.Trans.L. 1997.200.

²⁸⁰ A. SERIAUX, *op. cit.*, note 137, p. 68.

²⁸¹ Cf. George FRAIKIN et André BOQUET, « Les dommages d'origine inconnue dans les transports sous connaissements », (1978) D.M.F. 707.

²⁸² Paris, 25 janvier 1977, D.M.F. 1977.645.

que la cause inconnue empêcherait le transporteur d'invoquer le présent article²⁸³.

L'opinion dominante estime qu'il s'agirait essentiellement des cas de vol²⁸⁴, sauf que le vol est en général prévisible et le transporteur doit prendre toutes les précautions nécessaires; le fait des tiers²⁸⁵ et la force majeure²⁸⁶.

La jurisprudence française a même considéré un faux connaissance ayant l'apparence d'un original²⁸⁷, comme un fait d'origine inconnu au transporteur. La charge de la preuve incombe à celui qui réclame le bénéfice de ce cas excepté. C'est la méthode d'appréciation *a priori* du comportement du transporteur²⁸⁸ par les juges.

C'est d'ailleurs le sens de l'art. IV.2 (q) :

[...] mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

En effet, la preuve que doit rapporter le réclamant repose sur une relation de dépendance entre le dommage et une cause étrangère au transporteur, ses agents et préposés. Le transporteur devra démontrer son absence de faute et expliquer les circonstances de fait, ainsi que leur relation avec le dommage²⁸⁹. C'est ce qui permettra de mesurer le degré d'exercice

²⁸³ A. SERIAUX, *op.cit.*, note 137, p. 70.

²⁸⁴ Cf. *Hourani c. T& J. Harrison, Brown and Co.*, (1927) 28 L.L.L.R. 120; *Heyne and Others c. Ocean Steamship Co. Ltd.*, (1927) 27 L.L.L.R. 334; Voir: *Leesh River Tea Co. c. British India Steam Navigation Co. Ltd.*, [1966] 1 L.L.L.R. 455 (Q.B.), confirmé par [1966] 2 L.L.L.R. 193 (C.A.)

²⁸⁵ *Supra*, le cas de la grève, p. 49.

²⁸⁶ A. SERIAUX, *op. cit.*, note 137, p. 74-96.

²⁸⁷ Paris, 22 novembre 1996, *Bull.Trans.* 1996.157.

²⁸⁸ SERIAUX donne l'explication suivante : « Appliquée jusque dans ses conséquences logiques, la méthode d'appréciation *a priori* conduit à exonérer le transporteur même si la cause du dommage est inconnue. » *op. cit.*, note 137, p. 37.

²⁸⁹ *Pendle and Rivett Ltd. c. Ellerman Lines Ltd.*, (1927) 29 L.L.L.R. 133.

de la diligence raisonnable. Cependant, le fardeau de la preuve n'est pas chose facile²⁹⁰.

En somme, malgré l'incohérence de l'article VI.2 (q) avec le régime de responsabilité des règles de La Haye de 1924, ce dernier trouvera son prolongement dans le régime de responsabilité de la Convention de Hambourg de 1978.

²⁹⁰ *Canadian National Steamships c. Babyliss*, précitée, note 242.

Chapitre II - L'étendue de la responsabilité du transporteur maritime à travers la Convention de Hambourg du 31 mars 1978

La Convention de Hambourg abandonne le système d'énumération des cas exceptés²⁹¹ de la Convention de Bruxelles de 1924 (section 1), sauf pour les cas d'incendie et d'assistance ou de tentative d'assistance (section 2), au profit de la présomption de faute²⁹², « puisque [normalement] on ne requiert pas du débiteur la preuve que le dommage ne lui est pas imputable, ce qui suppose démontrer la cause du dommage, mais seulement la preuve de sa diligence²⁹³ ». Par contre, on assiste à un système de preuve plus complexe : un système de double preuve.

Section 1- L'abandon du système d'énumération des cas exceptés

En premier lieu, nous exposerons le nouveau régime de responsabilité mis en place dont le principal apport est la suppression de la faute dans la navigation et l'administration du navire, d'où l'importance de l'article V (1) des présentes règles, que nous examinerons dans un premier paragraphe. Nous étudierons par la suite, dans un second paragraphe, les conséquences de ce système principalement sur le régime de preuve (para. 2).

²⁹¹ Article IV de la Convention de Bruxelles de 1924.

²⁹² R. RODIÈRE, *loc.cit.*, note 35, 457; Joseph C. SWEENEY, « Les règles de Hambourg, point de vue d'un juriste anglo-saxon. », (1979) 33 *D.M.F.* 323; *Contra* : A. SERIAUX, affirme que : « [...] il s'ensuit nécessairement que le texte de l'art.5§1 prévoit bien un cas de responsabilité objective ou de plein droit. », *op. cit.*, note 137, p. 71.

²⁹³ R. RODIÈRE, *loc. cit.*, note 35, 457.

Paragraphe 1 - L'article V.1 de la Convention de Hambourg et la suppression de la faute nautique

L'article V (1) dispose que :

Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'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.

Nous constatons, à première vue, que l'intérêt de cet article réside dans l'instauration d'un nouveau régime de responsabilité, dans la mesure où la liste des cas exceptés de la Convention de Bruxelles a été remplacée par le terme « événement ». Le juge n'étant plus lié par une liste préétablie.

Néanmoins, cette présomption de responsabilité se dissipe devant la prise de mesures raisonnables par le transporteur, afin d'éviter l'événement et ses conséquences. En effet, on n'est plus en présence du sectionnement du contrat de transport en trois phases²⁹⁴.

Il s'ensuit également de l'article V de la Convention de Hambourg une conséquence très importante en pratique, par la suppression de la faute dans la navigation et dans l'administration du navire.

Désormais, la faute ne constitue plus une cause d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime. La principale conséquence de cet abandon est d'ordre économique : une augmentation du coût du fret pour les chargeurs, mais des primes d'assurances de responsabilité plus élevées pour le transporteur.

Seriaux estime que l'objectif de cette suppression est le suivant :

²⁹⁴ *Supra*, p. 12.

Veut-on, par exemple, obliger le transporteur à veiller à la qualification de ses préposés, l'on supprimera le cas excepté de faute nautique; veut-on l'obliger à assurer la parfaite navigabilité de son navire, l'on supprimera les cas exceptés correspondants, etc.²⁹⁵

Le transporteur maritime ne pourra donc s'exonérer qu'en rapportant la preuve de son absence de faute et l'exercice de sa bonne diligence.

Paragraphe 2 - Le régime de la preuve

Sous l'empire de la Convention de Hambourg, le transporteur maritime devra rapporter une double preuve :

- L'absence de sa faute personnelle, de ses agents et préposés par l'exercice d'une diligence raisonnable;
- Prouver que l'événement n'a pu être empêché, en dépit de toutes les mesures prises afin de l'éviter.

Le transporteur devra désormais prouver l'exercice de sa diligence raisonnable, et aussi prouver l'événement qui a causé le dommage. Autrement dit, la preuve de la diligence raisonnable est liée à l'événement qui a causé le dommage.

[...] L'obligation pour le transporteur de rapporter la preuve de sa diligence l'amène du même coup nécessairement à établir la cause du dommage. Dès lors, si cette cause est inconnue, le transporteur ne saura invoquer sa diligence pour s'exonérer²⁹⁶.

Par conséquent, le régime de la preuve des règles de Hambourg rend le bénéfice de l'exonération très difficile à réaliser pour le transporteur.

Toutefois, le système mis en place, bien que jugé protecteur des intérêts des chargeurs, laisse subsister l'ancien régime fondé sur l'absence

²⁹⁵ A. SERIAUX, *op. cit.*, note 137, p. 72.

²⁹⁶ Victor-Emmanuel BOKALLI, « La protection des chargeurs à travers les règles de Hambourg » (2002) *D.M.F.* 237, 241.

de présomption de responsabilité par le maintien des deux causes d'exonération précitées, jugées les cas les plus controversées et débattus en matière de responsabilité du transporteur maritime. Par conséquent, l'établissement de la crédibilité des règles de Hambourg sur la scène internationale serait très délicat. En effet, le maintien de ces deux cas d'exonération a provoqué de grandes critiques doctrinales²⁹⁷.

Cependant, il est à rappeler que les règles de Hambourg constituent un arsenal juridique de compromis entre chargeurs et transporteurs²⁹⁸. Par conséquent, le maintien de ces deux cas d'exonération compense plus ou moins la présomption de faute et la suppression de la faute nautique, qui malgré sa complexité constituait une institution traditionnelle dans l'activité maritime. Les cas exceptés étaient une politique flexible en matière de transport maritime, puisqu'ils permettaient « au législateur de se montrer plus ou moins sévère avec le transporteur suivant les intérêts du moment²⁹⁹. »

²⁹⁷ R. RODIÈRE, *loc. cit.*, note 35, 451.

²⁹⁸ M.J. SHAH, *loc. cit.*, note 33, 15.

²⁹⁹ A. SERIAUX, *op. cit.*, note 137, p. 72.

Section II - Le maintien de certains cas exceptés

La Convention de Hambourg libère le transporteur en cas d'incendie (para. 1) et en cas d'assistance ou tentative d'assistance (para. 2).

En effet, on retombera dans le système de la Convention de Bruxelles. La preuve d'absence de diligence du transporteur incombe au chargeur. Malgré le maintien de ces deux cas par les règles de Hambourg, le présent texte marque quelques différences qui méritent réflexion, notamment en ce qui concerne la responsabilité du transporteur dans la durée.

Paragraphe 1 - L'incendie

L'article V.4, alinéas (i) et (ii) de la Convention de Hambourg énonce que 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.

D'après le présent article, on constate deux cas en matière d'incendie qui engagent la responsabilité du transporteur. En premier lieu, lorsque la cause de l'incendie est la faute du transporteur ou celles de ses préposés. La preuve incombe au chargeur. En second lieu, lorsque le transporteur a manqué à son obligation de diligence à prendre les mesures raisonnables pour éviter ou arrêter l'incendie ou en diminuer les conséquences.

Le régime de l'incendie des règles de Hambourg a connu une grande critique par les différents auteurs dont le doyen Rodière, qui s'exprime ainsi :

Passons sur l'évidente stupidité de la rédaction : pourquoi en effet distinguer entre la survenance de l'incendie et son extinction, demander pour la première la preuve de la faute du transporteur et pour la seconde, la preuve d'une faute concernant les mesures qui pouvaient être raisonnablement exigées pour éteindre l'incendie? Cela signifie-t-il que pour la survenance de l'incendie, on exigera aussi bien des mesures déraisonnables? Sans doute pas. Mais c'est le principe lui-même qui surprend³⁰⁰.

En effet, l'incohérence du fondement de la responsabilité des règles de Hambourg nous ramène non seulement à un renversement du fardeau de la preuve, mais à un système de double preuve. Par conséquent, à défaut de preuve ou si l'incendie est d'origine inconnue, le chargeur supportera les conséquences du dommage.

Cependant, l'article V.4 (b) offre aux parties la possibilité de faire appel à l'expertise pour déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, en énonçant que :

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.

Certains auteurs expliquent les raisons du présent article comme ce qui suit :

[...] by article 5 (4) (b), there is provision for a marine survey to be made to investigate the causes and circumstances of the fire. This provision is designed to reduce the burden of proof on a shipper under circumstances that would be particularly difficult to show the carrier was negligent in preventing or dousing the fire.

³⁰⁰ R. RODIÈRE, *loc. cit.*, note 35, 458.

Il convient à présent d'envisager le second cas d'exonération, à savoir l'assistance ou la tentative de sauvetage.

Paragraphe 2 - L'assistance ou la tentative de sauvetage

L'article V.6 de la Convention de Hambourg énonce que :

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.

D'après le présent article, certains auteurs, comme le doyen Rodière³⁰¹, estiment que cette disposition laisse entendre que le sauvetage des vies exonère le transporteur quel que soit le caractère des mesures prises et qu'un capitaine qui a pris des mesures déraisonnables pour sauver des vies humaines serait désengagé de toute responsabilité, alors que pour sauver des biens, le transporteur ne bénéficie de l'exonération qu'en prenant des mesures raisonnables.

Ce raisonnement nous paraît mal fondé, du moment où le régime d'assistance et de sauvetage des vies en mer prévoit que l'obligation d'assistance en mer ne devra pas mettre en danger la sécurité du navire-assistant.

Nous pensons, au contraire, qu'il s'agit d'une simple omission de rédaction de l'adjectif « raisonnable ». Le texte est assez clair à ce sujet. Affirmer le contraire signifie aller à l'encontre de la cohérence du texte des règles de La Haye de 1924 qui fait du « raisonnable » un enjeu principal en matière de preuve et ainsi en matière de responsabilité.

Par ailleurs, l'article V.7 du texte de Hambourg énonce que :

³⁰¹ « La différence des formules signifie-t-elle que l'on peut être déraisonnable quand il s'agit de sauver des hommes et que la noblesse de l'intention efface l'ineptie des moyens? » R. RODIERE, *loc.cit.*, note 35, 458.

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 la 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.

Ce texte maintient en effet, le principe de partage de responsabilité de la Convention de Bruxelles de 1924, lorsqu'il s'agit d'un concours d'une faute ou négligence du transporteur avec une autre cause. Le transporteur ne répondra que dans la mesure où la perte, le dommage ou le retard sont imputables à sa faute ou à sa négligence. En revanche, il doit prouver que les pertes et dommages ne lui sont pas imputables ou proviennent d'une autre cause que de sa propre faute.

En somme, il est à retenir que :

Plus brève est la liste des cas exceptés, plus la responsabilité est intégralement objective. Le transporteur toujours responsable, ne peut s'évader que par quelques portes, plus ou moins nombreuses au gré du législateur³⁰².

Toutefois, malgré que la Convention de Hambourg envisage des règles plus sévères à l'égard du transporteur par rapport aux règles de La Haye de 1924, que certains auteurs qualifient même comme « l'exacte réplique inversée de la Convention de Bruxelles.³⁰³ », la réalité juridique n'exclut pas son effet pervers relatif au fondement de la responsabilité du transporteur maritime.

Cette Convention établit différentes considérations en fonction de l'origine de la perte ou du dommage : est-ce qu'il s'agit d'un événement ou de l'un des deux cas d'exonération précités? Cet esprit de la règle, nous semble inapproprié à une convention dont la contribution de tous les acteurs économiques internationaux devrait normalement faire preuve de cohérence, dans le but de réaliser l'uniformité attendue.

³⁰² A. SERIAUX, *op. cit.*, note 137, p. 9.

³⁰³ A. SERIAUX, *Id.*, p. 72.

L'abandon des cas exceptés n'atteindra indubitablement pas l'objectif visé par les rédacteurs de la Convention.

En effet, le projet d'instrument de la CNUDCI en la matière démontre le souci du législateur international à établir des règles plus équitables et plus précises ou au moins à limiter les conséquences regrettables des lacunes et ambiguïtés des conventions précitées. Certains pays comme la Chine, pays de chargeurs, ont déclaré que face au progrès de l'industrie des transports maritimes, « les régimes obligatoires adoptés par les règles de La Haye sont quelque peu périmés et les règles de Hambourg ne sont guère utiles³⁰⁴ ».

Le rapport du groupe de travail sur ledit projet (A/CN.9/510) indique que :

Les participants ont d'un commun accord reconnu que le but de cette initiative est de mettre fin à la diversité des régimes de responsabilité liés au transport maritime des marchandises et de modifier le droit du transport maritime pour mieux répondre aux exigences et aux réalités imposées par les pratiques du transport maritime international³⁰⁵.

Néanmoins, il paraît surprenant d'apprendre que le régime de responsabilité du transporteur maritime du projet de la CNUDCI est fondé sur un double système : un premier régime basé sur la faute et un second régime fondé sur la présomption d'absence de faute.

En effet, on s'aperçoit que l'article VI.1.1 du projet préliminaire de la CNUDCI, nous rappelle le régime de responsabilité des règles de La Haye-Visby, sauf que ledit projet a divisé les cas d'exonérations en deux catégories, celles qui libèrent automatiquement le transporteur et celles basées sur un renversement du fardeau de la preuve. Les cas d'exonération

³⁰⁴ Annexe. Proposition de la Chine concernant le chapitre 19 du projet d'instrument et de la question de la liberté contractuelle, doc. A/CN.9/WG.III/WP.37, 2; Certains pays ont proposé l'élargissement du champ d'application du présent projet aux chartes-parties au voyage et au transport de porte à porte. Voir : doc. A/CN.9/WG.III/WP.37, 2 précité; *Contra* : Annexe. Proposition du Canada, doc. A/CN.9.WG.III/WP.23.

³⁰⁵ Doc. A/CN.9.WG.III/WP.23, note 183, 2.

directe se résumant essentiellement au retour à la faute nautique de la Convention de Bruxelles dans son article VI.1.2 (a)³⁰⁶, et du cas d'incendie, toujours maintenu par le législateur international, à travers l'article VI.1.2 (b)³⁰⁷.

Contrairement aux règles de La Haye-Visby, cet article précise que l'incendie doit avoir lieu à bord du navire. La période de chargement et celle de déchargement seraient alors exclues dans ce cas. Le transporteur ne sera exonéré que lorsque l'incendie a lieu au bord du navire.

Cependant, la logique du présent article nous paraît malheureusement opposée. Tout d'abord, le projet est fondé sur la présomption de faute³⁰⁸. Ensuite, ce raisonnement est dépassé par rapport à la navigation moderne. Enfin, le système de la preuve demeure abusif à l'égard du propriétaire de la marchandise. Notre question sur ce point, à travers l'analyse des conventions précédentes, demeure sans issue : comment un demandeur peut prouver la faute ou la négligence du transporteur en cas d'incendie, alors qu'il ne se trouvait pas à bord du navire au moment de l'événement?

Nous partageons ainsi l'opinion du professeur Lefebvre³⁰⁹ qui affirme que :

Par ailleurs, attribuer le fardeau de la preuve de la faute du transporteur au propriétaire des marchandises nous apparaît abusif. Il est difficile de

³⁰⁶ « Nonobstant les dispositions de l'article 6.1.1, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant :

a) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou autres préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ». Le présent article correspond à l'article IV.2 (a) des règles de La Haye-Visby.

³⁰⁷ « Nonobstant les dispositions de l'article 6.1.1, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant : [...]

b) d'un incendie à bord, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur. »

³⁰⁸ Certains membres du groupe de travail sur le présent projet ont fermement appuyé la suppression de toute exonération particulière en cas d'incendie. Cf. Rapport du groupe de travail sur les travaux de sa trente-septième session, doc. A/CN.9/552., (2004), para .94, p. 23. *Contra* : doc. A/CN.9/WG.III/WP. 28.

³⁰⁹ Guy LEFEBVRE, *loc.cit.*, note 211, 459.

déterminer la cause exacte d'un incendie, il est encore plus ardu pour le propriétaire des marchandises d'établir la faute du transporteur.

Il est également inadmissible que le transporteur soit tenu d'une obligation de prendre soin de la cargaison, alors qu'il n'est pas responsable en cas d'incendie. Le transporteur devrait normalement être responsable en cas d'incendie et prouver ainsi l'absence de sa faute ou de ses préposés.

En somme, malgré les efforts menés au sein du groupe de travail, le projet préliminaire perdra sa crédibilité avant même qu'il prenne effet, puisque le résultat de longues négociations mènent souvent à la conclusion suivante : on maintient soit les règles existantes en la matière, soit on les complexifie davantage par l'adoption d'un système juridique aggravant davantage la situation de tous les participants à l'exécution du contrat de transport.

Les juges nationaux trouveront de la difficulté à s'adapter à un texte qui leur rend la tâche encore plus difficile, en essayant de ramener deux systèmes de responsabilité tout à fait opposés. C'est ce qui est également illustré par la transformation des cas d'exonération en des événements basés sur la présomption d'absence de faute. Ce sont l'équivalent des cas exceptés des règles de La Haye, La Haye-Visby.

De ce fait, nous ne voyons pas de logique à l'explication donnée par le groupe de travail³¹⁰ voulant que la règle initiale résulte d'un compromis visant à tenir compte des besoins de deux grands systèmes de droit. Il s'agit du droit civiliste et du droit anglo-saxon. La réalisation d'un système unifié de droit nécessite la prise en considération des circonstances actuelles et l'adaptation des règles aux besoins de la pratique. Et si on s'interroge sur les contradictions que peut engendrer ce texte, la liste serait certainement longue.

³¹⁰ Rapport du groupe de travail sur les travaux de sa douzième session, (2003), doc.A/CN.9/544, para. 118, 40.

On se limitera à se poser la question suivante : comment peut-on expliquer la situation ou un évènement, basé sur la présomption d'absence de faute, peut être établi en même temps que la preuve d'un cas d'exonération?

Le professeur Lefebvre attire notre attention sur la gravité de cette disposition :

Comment expliquer par exemple, une telle présomption d'absence de faute du transporteur si celui-ci prouve « un acte de dieu »? [...] Qu'arrive-t-il lorsque l'on estime que le navire n'est pas en bon état de navigabilité selon l'article 5.4 et que le transporteur prouve que l'on est en présence d'un cas énuméré dans la liste qui suit le paragraphe introductif, par exemple un péril de mer qui a pour effet de transférer le fardeau de la preuve sur le demandeur³¹¹?

En ce qui concerne le fondement de la responsabilité du transporteur (présomption d'absence de faute), il serait inadéquat d'inclure des cas dont les critères d'extériorité, d'insurmontabilité et d'imprévisibilité supposent l'exclusion de toute faute de la part du transporteur.

Par ailleurs, rendre les règles légales sur la responsabilité d'ordre public a constitué un gain considérable pour les chargeurs contre les clauses abusives de non-responsabilité des transporteurs, bien qu'ils aient survécu sous l'empire de la Convention de Bruxelles de 1924.

D'autant plus, le régime de la limitation légale compense en quelque sorte l'exonération. On impose des plafonds légaux de limitation de la responsabilité du transporteur maritime, afin de permettre une protection minimale des intérêts des chargeurs (partie II).

CHAUVEAU donne l'explication suivante :

Souvent, le législateur intervient lui-même pour établir un plafond à la responsabilité soit en valeur, soit en nature [...]. Au regard du premier aspect de la question, il existe une conception objective qui voudrait que le débiteur de l'obligation soit responsable par cela seul que le résultat n'est pas atteint.

³¹¹ G. LEFEBVRE, *loc. cit.*, note 211, 460-461.

Mais il est aussi une vue moins matérialiste et plus humaine qui, tenant davantage compte de la notion morale de faute, admet que le débiteur de l'obligation puisse, en contractant, limiter l'étendue de ses engagements, n'assumer par exemple qu'une obligation de diligence et n'être pas responsable de ne les avoir remplis si l'inexécution provient d'une cause qui participe plus ou moins de la notion de risque; la victime du dommage se couvre alors par une assurance³¹².

La limitation légale offre au chargeur « un dédommagement certain qui ne correspond peut-être pas dans tous les cas à la réalité du préjudice effectivement subi³¹³ ». Mais c'est aussi, une protection considérable pour le transporteur qui :

Selon la théorie dominante, on considère que le transporteur peut ne pas avoir une connaissance précise de la valeur des marchandises qu'il reçoit, et qu'il ne devrait donc pas être tenu pour responsable au-delà de la valeur normale qu'elles ont pu avoir³¹⁴.

Il conviendrait alors d'analyser, dans une deuxième partie, la limitation légale prévue par les différentes conventions internationales : celle de 1924 et ses protocoles de 1968, 1979 et celle de 1978.

Notons que même dans ce cas, la réparation légale n'a pas échappé aux imprécisions et aux lacunes qui ont marqué l'ensemble de ces textes internationaux³¹⁵. Le régime de responsabilité souffre en continuité de plusieurs imperfections.

³¹² P. CHAUVEAU, *op. cit.*, note 11, p. 515-516.

³¹³ M. POURCELET, *op. cit.*, note 15, p. 139-140.

³¹⁴ J. RAMBERG, « *The Law of Carriage of Goods, Attempts and Harmonization* », (1974) *E.T.L.*, 16-17; Gérard AUCHTER, « La Convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 », (1979) 14 *D.E.T.*, 224; ROHRCKE affirme que: « *The purpose of limitation is to protect the carrier against risks he cannot discover and yet to enable him, without the necessity to take steps for such discovery, to quote a standard freight rate. There have never been doubts that the limitation rule is to be applied to all kinds of goods, independently of quantity and size.* », dans H.G. ROHRCKE « *Combined Transport and the Hague Rules.* », (1967) 1 *T.W.T.L.*, 625.

³¹⁵ *Supra*, p. 12.

Partie II - La limitation légale du transporteur maritime des marchandises sous connaissement résultant des conventions internationales

Le premier chapitre traitera des plafonds légaux de la réparation et le second chapitre sera consacré à l'étendue et la déchéance du droit à la limitation.

Chapitre I - Les plafonds légaux de la réparation

En premier lieu, nous traiterons la limitation légale de la Convention de Bruxelles de 1924 et des amendements apportés par les Protocoles de La Haye-Visby 1968, 1979. En second lieu, nous étudierons la limitation légale des règles de Hambourg de 1978.

Section 1 - Les limitations légales édictées par la Convention de Bruxelles de 1924 et celles des amendements de La Haye-Visby de 1968

La Convention de Bruxelles de 1924 a retenu la base de calcul de la limitation prévue dans les règles de La Haye de 1921.

L'article IV (5) de la Convention de Bruxelles de 1924 énonce que :

Le transporteur comme le navire ne seront 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, 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.

La limitation est alors fixée à cent livres sterling ou la valeur courante de 100 livres sterling or sur le marché libre par colis ou unité. Toutefois, le présent article ne détermine pas les termes colis et unité ni les 100 livres sterling or. Ce manque de clarté a ouvert la porte à des interprétations divergentes (para. 1).

Paragraphe 1 - L'interprétation de l'art. IV (5) de la Convention de Bruxelles de 1924 et le double critère de calcul des amendements de La Haye-Visby de 1968

Nous examinerons en premier lieu, les interprétations données au terme « colis » et en second lieu, celles données au terme « unité ».

A- Le colis

Le terme « colis » repose sur deux approches différentes : la première approche est celle des pays civilistes alors que la seconde approche concerne les pays anglo-saxons.

Les civilistes prennent en considération l'individualisation³¹⁶ de la marchandise transportée indiquée dans le connaissement³¹⁷. La cargaison doit être spécifiée et marquée distinctement dans le connaissement ou tout autre titre de transport.

Néanmoins, les auteurs anglo-saxons font de l'emballage une condition pour déterminer le « colis ». En effet, Ripert affirme que « Les

³¹⁶ M. REMOND-GOUILLOND, *op. cit.*, note 5, p. 385.

³¹⁷ René RODIÈRE, *Traité Général de droit maritime : affrètements et transports*, t. II, Dalloz, Paris, 1968, p. 301.

marchandises non emballées ou qui ne sont pas mises dans des caisses ou cadres ne peuvent être considérées comme des colis³¹⁸». La jurisprudence anglaise³¹⁹, canadienne³²⁰ et française³²¹ adopte le même critère d'emballage.

Cependant, la juridiction américaine³²² n'exige pas l'idée d'emballage. Cela varie en fonction de la nature de la marchandise transportée.

Selvig explique à ce propos ce qui suit :

*Economical and practical reasons determine the extent to which a shipper attempts to minimize possible harm to his goods by putting protective covering on the goods or on some sensitive parts of it. The type of covering and the extent to which it is used, vary in accordance with the nature of the goods, its value, the length of the carriage, the season of the year, the expenses to be incurred, the extent of possible damages to the goods, etc.*³²³.

En somme, malgré la divergence entre les différentes approches, on s'entend pour prendre en considération l'idée d'individualisation des marchandises portées au connaissance afin de déterminer le colis, la quantité et la base de calcul³²⁴.

Le terme « unité » a également soulevé un grand débat par rapport à sa nature.

³¹⁸ M. POURCELET, *op. cit.*, note 15, p. 140.

³¹⁹ *Studebaker Distributors, Ltd. c. Charlton S.S. Co* (1937) 59 L.L.L.R. 23; K.B. 23-27. Dans cet affaire, le juge Goddard avait confirmé que : « *Package must indicate something packed.* »

³²⁰ *Anticosti Shipping Co. c. Viateur Saint-Amand* (1959) R.C.S. 372; [1959] 1 Lloyd's Rep. 352-353 (C.S. Can).

³²¹ Trib. com. Le Havre, 18 septembre 1970, navire « Stephan », *D.M.F.* 1971.293.

³²² *S.S. Aluminios Pozuelo Ltd. v. S.S. Navigator*, 407 F.2d. 152 (2 Cir. 1968).

³²³ E. SELVIG, *Unit limitation of carrier's liability*, Oslo, London, 1961, p. 62.

³²⁴ *Standard Electrica c. Hamburg Sudamerikanische*, (1967) 2 L.L.L.R.193; *Leather's Best, Inc. v. S.S.Mormaclynx*, précitée, note 119.

B- L'unité

Les définitions apportées par les auteurs et les décisions de justice distinguent souvent l'unité par rapport au colis : elle désigne parfois tout objet non emballé, parfois les marchandises en vrac ou colis pesées, mais non comptées³²⁵ ; ou bien « les denrées et matières premières qui, dans le langage courant, ne reçoivent pas le nom colis³²⁶ ».

Bien qu'il n'existe pas de définition précise du terme « unité », on peut distinguer entre deux approches jurisprudentielles, qui nous mènent à deux types d'unités : l'unité d'expédition et l'unité du fret.

L'unité d'expédition représente la marchandise individualisée au titre de transport. Il s'agit d'un bien déterminé.

Les tribunaux canadiens³²⁷, français³²⁸ et anglais³²⁹ ont déclaré que le terme « unité » s'applique à l'unité d'expédition.

Néanmoins, la limitation peut être calculée relativement au poids ou au volume de la marchandise, lorsque la distinction entre les parties de la cargaison est impossible. Il s'agit dans ce cas de l'unité de fret ou de l'unité coutumière de fret³³⁰, qui est une notion assez connue chez les tribunaux américains par référence à la loi américaine de 1936. L'article IV (5) de la présente loi a fixé la limitation à « \$500 per package lawful money

³²⁵ George RIPERT, *Droit maritime*, Paris, Éditions Rousseau et Cie, 1952, p. 709 ; *Société Protectrice c. Société des cargos Algériens*, D.M.F. 1951. 444.

³²⁶ G. FRAIKIN, *op. cit.*, note 143, n°306, p. 288.

³²⁷ L'affaire *Anticosti Shipping*, précitée, note 320 ; *Falconbridge Nickels Mines c. Chimo Shipping*, précitée, note 52.

³²⁸ Ch. Réunion, 11 mars 1960, *Strabourgeois*, D.M.F. 1950.126 ; *Protectrice c. Société des cargos Algériens*, précité, note 325.

³²⁹ *Studebaker Ltd. v. Charlton S.S.Co.*, précité, note 319.

³³⁰ *Nichimen Co. c. Farland*, [1972] A.M.C. 394.

of the United States or in case of goods not shipped in package, per customary freight unit [...] ».

En effet, l'opinion dominante définit l'unité de fret comme toute unité dont la limitation est calculée par rapport au poids ou au volume. Dans l'affaire *Brazil Oiticica v. The Bill*, la limitation a été calculée en fonction du poids mentionné au connaissement :

*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*³³¹.

La même interprétation a été adoptée dans les affaires *General Motors Corp.*³³² et *Freedman & Slater v. M/V Tofevo*³³³.

En somme, la clarté des informations se rapportant à la marchandise dans les documents de transport, et principalement au connaissement, facilite la tâche des juges à déterminer le calcul de la limitation. Autrement dit, le montant de la réparation variera selon les mentions apportées au connaissement³³⁴.

Cependant, quelle serait la base de calcul de la limitation lorsque le connaissement ne contient pas les renseignements nécessaires tels que le poids ou le volume? Et si, par exemple, on choisit une somme forfaitaire, quel mode de calcul faut-il choisir?

³³¹ [1944] A.M.C. 883.

³³² 451 F.2d. 24.

³³³ 22 F. Supp. 964.

³³⁴ Cf. *Isbrandtsen Co. c. The United States of America*, [1953] A.M.C. 86; *India Suplly Mission c. S.S. Overseas Joyce*, [1966] A.M.C. 66; *Caterpillar Americas c. S.S. Sea Roads*, [1964] A.M.C. 2646.

Certains auteurs estiment que la solution idéale serait de considérer l'unité de fret comme l'unité d'expédition³³⁵.

Quant à la jurisprudence, l'interprétation diverge d'une décision à l'autre. Les tribunaux américains illustrent bien l'absence d'une solution uniforme. Dans l'affaire *Gulf Italia Co.c. S.S. Exiria*³³⁶, la Cour n'a pas considéré le tracteur comme une seule unité, mais a choisi comme base de calcul le tonneau d'encombrement.

Par contre, dans l'affaire *Pannell c. Unite States Lines*³³⁷, un yacht a été considéré comme une unité servant comme base de calcul de la limitation.

Par conséquent, lorsque la limitation n'est pas calculée sur la base du colis, il faut prendre en considération les mentions portées au connaissement par référence à l'article III.3 de la Convention de Bruxelles de 1924 qui énonce que :

Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra sur demande du chargeur, délivrer au chargeur, un connaissement portant entre autres choses :

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

Néanmoins, le Protocole de 1968³³⁸ ainsi que certaines règles de Hambourg de 1978³³⁹ ont résolu le problème de l'unité de fret en

³³⁵ E. SELVIG, *op.cit.*, note 323, p. 60.

³³⁶ [1958] A.M.C. 439.

³³⁷ [1959] A.M.C. 935.

³³⁸ L'article 4 (5) de La Haye-Visby énonce 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. »

³³⁹ L'article 6 (1) des règles de Hambourg affirme que : « La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises

choisissant une double base de calcul : celle du poids brut par rapport au problème de l'unité de fret et celle du kilogramme³⁴⁰ par rapport à la somme forfaitaire. On parle également d'unité de chargement ou d'expédition.

Par ailleurs, le conteneur n'a pas fait l'exception des imprécisions de ces textes, en sachant que le développement de l'industrie maritime a fait de la conteneurisation un moyen efficace pour la sécurité et l'économie du transport maritime, au point d'être considérée comme une révolution dans le monde de transport³⁴¹.

Cependant, la détermination du terme conteneur était difficile à cerner. Le manque de clarté du texte de Hambourg de 1978 a soulevé des interrogations multiples, quant à la nature de ce terme. Dans quelle catégorie peut-on classer le conteneur relativement à la base de calcul de la limitation déjà établie par la loi et connue par les juges? En effet, le développement rapide de l'industrie maritime a souvent laissé un grand vide juridique d'où l'embaras des juges à s'adapter avec l'avancement de cette technologie. Est-ce que le conteneur est tout simplement une nouvelle forme du colis? Est-ce que la base de calcul serait le contenant ou le contenu? Est-ce que la liberté contractuelle pourrait être juge de la situation?

conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalent 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. »

³⁴⁰ Voir: *Bus Industries Inc. v. The Vessel Federal Calumet, Fderal Pacific (liberia) Ltd., Fednav Ltd.*, [1991] R.D.U. 200, [1992] 1 F.C.Rep. 245.

³⁴¹ « *The maritime shipping industry is undergoing a revolution. The age of containerization is having a profound effect in the United States and throughout the world. Millions of dollars are being spent on building huge container vessels and installing new equipment in ocean ports to take advantage of this less expensive and more efficient method of shipping.* », par James R. WOODS, « The Container Revolution », (1972) 6 *J.W.T.L.* 661.

C- Le conteneur

La définition du terme conteneur a suscité l'intérêt de plusieurs acteurs internationaux³⁴².

Le Bureau International des Containers et du transport intermodal³⁴³ donne la définition suivante :

[...] un récipient conçu pour contenir des marchandises en vrac ou légèrement emballées, spécialement en vue de leur transport sans manipulations intermédiaires, ni rupture de charge, par un moyen de locomotion quelconque ou la combinaison de plusieurs d'entre eux.

Aussi, l'article 1(c) de la Convention douanière de 1972³⁴⁴ donne la définition suivante :

On entend par « container », un engin de transport (cadre, citerne amovible ou autre engin analogue) :

- i) constituant un compartiment, totalement ou partiellement clos, destiné à contenir des marchandises;
- ii) ayant un caractère permanent et étant de ce fait suffisamment résistant pour permettre son usage répété;
- iii) spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes de transport;
- iv) conçu de manière à être aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un mode de transport à un autre;
- v) conçu de façon à être facile à remplir et à vider; et
- vi) d'un volume intérieur d'au moins un mètre cube;

³⁴² Voir : Adalberto TEMPESTA, « Quelques réflexions sur les transports par conteneurs et transports multimodaux », (1982) 6 *A.D.M.A.* 371.

³⁴³ Le Bureau International des Containers et du transport intermodal (BIC) a été fondé en 1933 sous le nom de « Bureau International des Containers » par la Chambre de commerce internationale (CCI) pour sensibiliser les milieux d'affaires au développement des transports internationaux -et donc intermodaux- et à leur organisation pratique. Il joua un rôle majeur dans l'organisation du transport maritime par conteneurs à partir des années 60, notamment sur les questions de contrôle technique, de solidité, de codage, d'identification et de marquage des conteneurs, ainsi que de façon générale, dans la facilitation des échanges commerciaux. www.bic-code.org.

³⁴⁴ Cette Convention remplace la Convention douanière relative aux containers ouverte à la signature, à Genève, le 18 mai 1956.

Le terme « container » comprend les accessoires et équipements du conteneur selon sa catégorie, à condition qu'ils soient transportés avec le conteneur. Le terme « container » ne comprend pas les véhicules, les accessoires ou pièces détachées des véhicules, ni les emballages. Les carrosseries amovibles sont assimilées aux conteneurs; à un autre, conçu de façon à être facile à remplir et à vider et d'un volume intérieur d'au moins un mètre cube.

En somme, cette définition repose sur trois critères essentiels : c'est un équipement de transport, un moyen de transbordement multimodal, et un moyen facile et sécuritaire de chargement et de déchargement des marchandises transportées³⁴⁵.

La définition de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC) dans son article II³⁴⁶ ajoute d'autres critères, celui des mesures et celui des exclusions des véhicules et d'emballage, sauf pour les conteneurs transportés sur des châssis³⁴⁷.

Par ailleurs, les tribunaux ont trouvé beaucoup de difficultés à fixer la base de calcul de la limitation des marchandises, surtout avant le Protocole de La Haye-Visby de 1968, du moment où la Convention de Bruxelles de 1924 offrait une limitation de 100 livres sterling par

³⁴⁵ Voir: Eric RATH, « *Containers: their definition and implications* », (1975) 7 T.L.J. 53, 54.

³⁴⁶ « Aux fins de la présente Convention, sauf disposition contraire expresse :

1. On entend par "conteneur" un engin de transport :

a) de caractère permanent et, de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété;
 b) spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises, sans rupture de charge, pour un ou plusieurs modes de transport;
 c) conçu pour être assujéti et/ou manipulé facilement, des pièces de coin étant prévues à cet effet;
 d) de dimensions telles que la surface délimitée par les quatre angles inférieurs extérieurs soit :

(i) d'au moins 14 m² (150 pieds carrés) ou

(ii) d'au moins 7 m² (75 pieds carrés) si le conteneur est pourvu de pièces de coin aux angles supérieurs.

Le terme "conteneur" ne comprend ni les véhicules, ni l'emballage. Il comprend toutefois, les conteneurs transportés sur des châssis. »

³⁴⁷ Pour d'autres définitions, cf. Frank M.K. WIJCKMANS, « *The container revolution and the per*, (1987) 22 D.E.T. 506; R. RODIÈRE, *op. cit.*, note 317, p. 304; Léon LAVERGNE, *Les transports par mer*, 1975, Paris, p.11-13; E.SELVIG, *op. cit.*, note 323, p. 68-69.

conteneur, sans prendre en considération le nombre de colis qui y sont chargés en cas de dommages. Ceci, amenait souvent à des conflits entre transporteurs et chargeurs, ainsi qu'une mouvance jurisprudentielle assez critiquable.

L'exemple significatif est celui des États-Unis d'Amérique³⁴⁸, qui n'ont pas ratifié le Protocole de La Haye-Visby de 1968, et dont l'interprétation du conteneur diverge d'une décision à l'autre, mais repose essentiellement sur l'assimilation du conteneur au colis³⁴⁹.

La technique d'évaluation de la base de calcul est simple. Il suffirait alors de se poser la question suivante : est-ce que le connaissance décrit le conteneur comme un colis?

Dans l'arrêt *Mitsubishi International Corp. v. S. S. Palmetto State*³⁵⁰, la Cour ne s'est pas interrogée sur la grandeur, le poids, la forme ou bien les dimensions de la boîte qui logeait la marchandise, estimant tout simplement qu'une boîte fermée constitue un colis³⁵¹. On trouve le même raisonnement dans la décision *Standard Electrica, S .A. v. Hambourg Sudamerikanische*³⁵².

Toutefois, dans l'affaire *Royal Typewriter Co., v M/V Kulmerland*³⁵³, les tribunaux américains ont cherché non seulement les

³⁴⁸ « *The U.S.A., Belgium, France and the Federal Republic of Germany, each offer somewhat different approach to the package limitation issue. In this field, the U.S.A has produced the most cases containing the most diverse tests and leaving the issue in a nebula of unpredictability.* » par M.K. WIJCKMANS, *Id.*, 506.

³⁴⁹ R. WIJFFLES, « Règles spécifiques au transport du conteneur en Belgique », (1994) 29 *D.E.T.* 279.

³⁵⁰ 311 F.2d. 382; Cf. M.E. DE ORCHIS, « *The container and the package limitation-the search for predictability* », (1974) 5 *J.M.L.C.* 251.

³⁵¹ *Supra* : la définition de la convention internationale sur la sécurité des conteneurs, p. 93.

³⁵² 375 F.2d 943,947; [1967] A.M.C. 881.

³⁵³ 346 F. Supp. 1019.

mentions du connaissance, mais aussi l'intention des parties³⁵⁴. Autrement dit, les tribunaux ont commencé à prendre en considération non seulement la volonté expresse des parties, mais également celle implicite.

C'est le même raisonnement qui a été adopté par les tribunaux canadiens dans l'affaire *J.A. Johnston Co. Ltd c. the Ship Tindfjell*³⁵⁵, estimant que l'intention des parties était de considérer chaque carton logé dans deux conteneurs comme un colis.

Par ailleurs, les juges français estiment que le connaissance doit non seulement indiquer le nombre des colis logés dans un conteneur, mais aussi il doit contenir l'individualisation exacte et précise de cette marchandise³⁵⁶.

La Cour d'appel de Lyon³⁵⁷ a considéré le conteneur comme un colis par l'absence de toute nomenclature de la marchandise effectuée par les soins de l'armement, et établissant sa spécialisation exacte. Le même raisonnement a été suivi par la Cour d'appel d'Aix-en-Provence dans sa décision du 13 octobre 1978³⁵⁸.

En somme, l'adoption des règles de La Haye-Visby de 1968 et les règles de Hambourg de 1978 représentent un moyen efficace pour éviter cette diversité jurisprudentielle.

Ajoutons qu'en matière de prévention, l'expéditeur est en principe une personne sophistiquée, qui normalement doit éviter d'exposer

³⁵⁴ *Leather's Best, Inc. v. S.S.Mormaclynx*, précitée, note 119. Voir: Laurence H. RUBIN « *Admiralty* », (1972) 38 Brooklyn L.R. 909-917.

³⁵⁵ Cité par Gérard AUCHTER, *loc.cit.*, note 314, 274.

³⁵⁶ Trib. com. Marseille, février 1976, D.M.F. 1976.610; Rouen, 22 octobre 1976, D.M.F. 1977.234.

³⁵⁷ Lyon, mai 1978, D.M.F. 1980.73.

³⁵⁸ D.M.F. 1980.79.

sa marchandise à toute dévalorisation qui mènera non seulement à la perte de sa cargaison, mais aussi à la perte de son droit de bénéficier du minimum de réparation que lui offre la loi.

On s'interrogera, en effet, sur le concept de la limitation elle-même. Le problème ne réside-t-il pas dans la limitation fixée à 500 \$ par conteneur? Ce montant n'offre-t-il pas une sécurité au transporteur, favorisant ainsi sa négligence, étant donné que la réparation est dérisoire par rapport au degré du dommage?

Il serait important alors d'analyser cette limitation à travers les différentes conventions de transport maritime sous connaissement, et de s'interroger essentiellement sur son efficacité par rapport à la conjoncture économique et la valeur des cours de change monétaire dans le temps.

Nous pensons que c'est un bon repère pour comprendre pourquoi choisir une telle base de calcul et non une autre. Pourquoi le franc Poincaré, par exemple, et non pas la livre sterling? Pourquoi le droit de tirages spéciaux et non pas le franc Poincaré?

Paragraphe 2 - La signification et la conversion des 100 livres sterling de la Convention de Bruxelles de 1924

La doctrine dominante est celle adoptée par Tetley³⁵⁹ : il s'agit de 100 livres sterling-valeur-or³⁶⁰, par référence à l'article IX.1 de la présente Convention.

En effet, « Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente Convention s'entendent valeur-or » et, en outre, que les États contractants (autre que les pays dont la monnaie est la livre sterling) sont autorisés à

³⁵⁹ W. TETLEY, *op. cit.*, note 89, p. 445. *Contra* : G. RIPERT, *op. cit.*, note 325, p. 707; MOCATTA S.A.A et autres, *op.cit.*, note 241, p. 449.

³⁶⁰ Voir: Jan RAMBERG, « Problème de la clause or », (1975) CMI/ Doc. 175.

convertir, en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les montants indiqués en livres sterling³⁶¹. La majorité de la jurisprudence a retenu la même interprétation³⁶².

Le choix de l'or avait pour objectif de compenser les fluctuations des taux de change, ainsi que les conflits de juridictions afin d'atteindre l'uniformité³⁶³. Malheureusement, cela fût loin d'être réalisé.

En outre, la présente Convention n'a pas précisé ni le poids de l'or qui équivaut à la livre sterling or et son titre de fin³⁶⁴ ni la date de conversion à prendre en considération³⁶⁵.

Comment alors convertir les 100 livres sterling en monnaie de paiement?

Tetley estime que la conversion des 100 livres sterling de la Convention de Bruxelles de 1924 doit être établie par rapport à la valeur courante de l'or sur le marché libre³⁶⁶, au moment où la somme est due³⁶⁷.

³⁶¹ P.J. O'KEEFE et R.J. COLINARD, « *The law of the sea and the marine carrier's liability* » (1976) 10 J.W.T.L., 334, 347.

³⁶² *The Rosa's*, [1988] 2 Lloyd's Rep. 574-577 (Q.B); *Fiat Co. v. American Export Lines*, [1966] Diritto Maritimo 149; Paris, 24 Octobre 1966, D.M.F. 1967.23-27; Cf. W.TETLEY, « *Package & Kilo Limitations and the Hague, Hague/Visby and Hamburg Rules & Gold* », (1995) 26, n° 1 J.M.L.C., 135.

³⁶³ P.J. O'KEEFE et R. J. COLINARD, *loc. cit.*, note 361, 348.

³⁶⁴ « *The Coinage Act* » de 1971 le définit comme 798,805 milligrammes d'or et 916,66 millésima de fin et représente 732,2381 mg d'or fin. Voir : P.Y. NICOLAS, « La conversion de "franc" des Conventions internationales de droit privé maritime » (1980) 33 D.M.F. 579.

³⁶⁵ « Ceci explique pourquoi les montants des unités de limitation sont devenus différents dans les différents États contractants, par J. RAMBERG, *loc. cit.*, note 342, 175; ASSER estime que cette imprécision a pour effet : « *The fact that the conventions fail to indicate the time or the date at which the conversion must be made has been widely construed to mean that the option may be exercised at any time and, more importantly, that member states are not required to change the amount of their local currency set by law in the event of subsequent changes in the rate of exchange between their currency and sterling.* » dans T.M.C. ASSER, « *Golden Limitations of Liability in International Transport Conventions and the Currency Crisis* », (1974) 5 J.M.L.C. 645, 648.

Une grande partie de la jurisprudence a adopté la présente méthode³⁶⁸. Cependant, certains tribunaux ont choisi une autre méthode : la Cour d'appel de Paris³⁶⁹ a déclaré que les 100 livres sterling sont équivalents à 4,576.50 francs français par référence à la « définition officielle de l'unité monétaire ».

Toutefois, les fluctuations monétaires, l'instabilité de la valeur de l'or dans le marché libre, la dévaluation monétaire, ainsi que le manque d'uniformité³⁷⁰, quant au montant fixé pour la limitation légale, selon la monnaie nationale en vertu de l'article IX³⁷¹ de la Convention de Bruxelles, ont engendré une certaine incertitude quant à l'efficacité de l'or en tant que base de calcul due en grande partie aux imprécisions de la Convention de Bruxelles.

Les amendements de La Haye-Visby de 1968 et celui de 1979 adoptent dans ce sens deux nouvelles bases de calcul du montant de la limitation. Le premier Protocole parle du franc Poincaré. Le second Protocole parle du droit de tirages spéciaux. Néanmoins, on n'abandonne pas l'évaluation du calcul de la limitation par rapport à l'or.

³⁶⁶ W. TETLEY, *loc. cit.*, note 362, 137.

³⁶⁷ *Contra* : Aix, 6 juin 1987, D.M.F. 1988.390. Selon cette décision, les 100 livres sterling doivent être converties en fonction du droit de tirages spéciaux qui est l'unité de compte des États-membres de Fonds monétaire international à la date du jugement.

³⁶⁸ Rouen, D.M.F. 1967.675; *The Rosa's*, précitée, note 362, 577-583; *Brown Boveri (Australie) Pty.Ltd. v. Baltic Shipping Co.*, (1990) 93 A.L.R. 171; *Associated Metals & Minerals Corp. v. M/V Lumbe*, [1993] A.M.C. 700.

³⁶⁹ 18 avril 1974, D.M.F. 1974.524-528; Aix, 6 décembre 1984, D.M.F. 1985.737.

³⁷⁰ La loi française de 1936 a fixé la limitation à 8.000 francs français, le « *Gold Clause Agreement* » anglais de 1950 limite la responsabilité à 200 livres sterling puis à 400 livres sterling en 1977 et a été fixé par la suite à 300 livres sterling en 1981, la loi américaine « *Cogsa* » de 1936 fixe le plafond de 500 \$ par colis ou unité, et la loi canadienne « *Cogwa* » de 1936 fixe également un plafond de 500 \$ canadiens.

³⁷¹ « [Les] États contractants où la livre sterling n'est pas employée comme 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. »

Paragraphe 3 - Signification et conversion du franc Poincaré des règles de La Haye-Visby de 1968 et le droit de tirages spéciaux du Protocole de 1979

Le Protocole de 1968 est assez précis, quant à la signification de la base de calcul, à travers l'article II (d) :

Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

Le montant édicté par les règles de La Haye-Visby de 1968, à travers son article II (a), est de 10.000 francs Poincaré par colis ou unité ou de 30 francs Poincaré par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou avariées.

À moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, 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 l'équivalent de 10.000 francs par colis ou unité ou 30 francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

La conversion du franc Poincaré est variable, selon les cas en vertu de l'article II (b) qui énonce que :

La somme totale due sera calculée 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 pris courant sur le marché ou, à défaut de l'un ou l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.

En effet, la conversion du franc Poincaré n'est pas unique. La valeur de l'or étant variable entre marché libre³⁷² et valeur officielle du dollar.

Par conséquent, un nouveau Protocole a été mis en place en 1979, en ramenant les modifications suivantes : le franc Poincaré a été remplacé par une autre unité de compte celle du droit de tirages spéciaux tel que définit par le Fonds monétaire international. Toutefois, la conversion de cette nouvelle unité de compte reste liée à la valeur or pour les pays non membres du Fonds monétaire international dont la législation est restrictive par rapport aux méthodes d'évaluation édictées par cette institution monétaire³⁷³. En effet, certains pays, comme l'Afrique du sud, l'Équateur et la Syrie ont choisi le droit de tirages spéciaux³⁷⁴ toujours par référence à la valeur or. Le droit de tirages spéciaux s'estimait à 0,888671 gramme d'or fin.

³⁷² *SS Pharmaceutical Co. Ltd. v. Quantas Airways Ltd.* [1989] 1 Lloyd's Rep. 319 (N.S.W.S.Ct.); *Balkan Bulgarian Airlines v. Tammara*, (1978) Doritto Maritimo 83.

³⁷³ L'article II.2 (d) affirme ce qui suit :

« d) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage Spécial tel que définit par le Fonds Monétaire International. La somme mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe sera convertie dans la monnaie nationale 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 appliquée par le Fonds 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 membres du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet État.

Toutefois, un État qui n'est pas membre du Fonds Monétaire International et dont la législation ne permet pas l'application des dispositions prévues aux phrases précédentes peut, au moment de la ratification du Protocole de 1979 ou de l'adhésion à celui-ci ou encore à tout moment à la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans cette Convention et applicables sur son territoire sont fixées de la manière suivante :

- i) En ce qui concerne la somme de 666,67 unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, 10.000 unités monétaires;
- ii) En ce qui concerne la somme de 2 unités de compte mentionnée à l'alinéa (a) du paragraphe 5 du présent article, 30 unités monétaires;
- iii) L'unité monétaire; à laquelle il est fait référence à la phase précédente correspond à 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des sommes mentionnées dans cette phrase s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause. »

³⁷⁴ Article XXI (2) du premier amendement de 1969.

Cependant, les fluctuations constantes de l'or entre valeur officielle et valeur différente sur le marché d'or ont soulevé encore les faiblesses de cette unité de compte toujours liée à la valeur-or.

Afin de mettre fin à cette instabilité, on s'orienta vers un abandon progressif des unités de compte basées sur l'or, surtout « à la suite de la crise du dollar, la parité officielle de l'or (qui était précédemment de 42,22 \$ US pour une once (*troy ounce*) a été suspendue³⁷⁵ ».

En conséquence, sous l'égide des règles de Hambourg, le droit de tirages spéciaux n'est plus déterminé par rapport à une valeur-or, mais plutôt par rapport à un « panier » de 16 monnaies, devenu actuellement un « panier » de 4 monnaies³⁷⁶.

³⁷⁵ J. RAMBERG, *loc. cit.*, note 314, 177.

³⁷⁶ *Infra*, p. 104.

Section II - La limitation légale des règles de Hambourg de 1978

L'article VI.1 (a) de la Convention de Hambourg limite la responsabilité du transporteur,

[...] 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.

L'article 26 (1) a retenu comme unité de compte le droit de tirages spéciaux du Fonds monétaire international³⁷⁷.

Paragraphe 1 - Signification et conversion des droits de tirage spéciaux

Le Fonds monétaire international avait rattaché la valeur des droits de tirage spéciaux à un « panier » de 16 monnaies par rapport au volume total des exportations de biens et services réalisés pendant une période déterminée par les 16 pays dont la monnaie fait partie du « panier ». Ces différentes monnaies représentaient un coefficient de pondération comme suit : le dollar des États-Unis représente 1/3 du panier; le mark allemand, la livre sterling, le franc français et le yen japonais le second tiers; les 30,5 % représentent les autres monnaies restantes. Cependant, en 1981, le panier a été réduit à cinq monnaies des États membres : le dollar américain, le deutsche mark, le franc français, le yen japonais, et la livre sterling, puis à quatre monnaies avec l'avènement de l'Union européenne³⁷⁸ et la naissance de l'euro, à

³⁷⁷ Cf. Robert A. MUNDELL, « *The International Monetary Fund* », (1969) 3 *J.W.T.L.* 455.

³⁷⁸ Consulter: http://europa.eu.int/index_fr.htm.

l'an 2000. Le nouveau « panier » comprend le dollar américain, l'euro, le yen japonais et la livre sterling³⁷⁹.

Par ailleurs, il faut souligner que l'article 26 (1) des règles de Hambourg est applicable seulement aux États membres du Fonds monétaire international, mais pas nécessairement aux pays signataires de la Convention qui sont non-membres.

Le présent article énonce 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 [...] 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.

Cependant, « les droits de tirage spéciaux » n'ont pas entièrement répondu aux attentes des différents pays, puisque l'inflation des monnaies nationales touchera indubitablement la valeur des droits de tirage spéciaux. La stabilité de cette unité de compte est loin d'être réalisable³⁸⁰.

On s'aperçoit, en fin de compte, que le problème de la limitation ne réside pas dans la base de calcul, mais réside plutôt dans le montant des plafonds, qui « si raisonnables soient-ils à l'origine, tendent, sous

³⁷⁹ Consulter: http://www.imf.org/external/np/fin/rates/rms_sdrv.cfm

³⁸⁰ Cf. Emmanuel DE PONTAVICE, « À la recherche d'une unité de compte universelle pour les conventions internationales de droit privé sur la responsabilité », (1982) 6 *A.D.M.A.* 39,161; Hugh M. KINDRED et autres, *op.cit.*, note 55, p. 219-220.

l'effet de l'inflation, à se vider de leur substance en quelques années³⁸¹».

Ne serait-il pas opportun qu'une modification de la loi porterait sur des plafonds plus justes et équitables au lieu de chercher la solution dans les mécanismes de calcul.

Ajoutons que l'article VI. 1 des présentes règles prévoit également une limitation pour les pertes et dommages dus au retard à la livraison³⁸², « à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard » ; ce montant ne peut néanmoins excéder « le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer ».

Après avoir analysé les bases de calcul de la limitation légale, il est important de savoir qui sont les bénéficiaires de cette limitation. S'agit-il du transporteur seul, ou le bénéfice s'étend-il aux auxiliaires de transport?

Paragraphe 2 - Les bénéficiaires de la limitation

L'article IV (5) de la Convention de Bruxelles de 1924 semble bénéficier seulement le transporteur de la limitation légale. Cependant, le transport exige la participation d'autres personnes, directs (A) ou indirects (B) à l'exécution du contrat de transport et la sécurité des marchandises avant, durant et après le voyage maritime.

³⁸¹ M. RÉMOND- GUILLOUD, *op. cit.*, note 5, p. 55.

³⁸² *Supra*, p. 15.

Quel serait alors le statut juridique de ces derniers, lorsque la marchandise est endommagée au moment de l'exécution de leurs tâches? Est-ce que ces personnes peuvent invoquer l'article IV.5 pour limiter leur responsabilité? Est-ce que ces personnes sont des mandataires du transporteur ou ont-elles un statut juridique différent?

A- Les préposés du transporteur

Il s'agit de distinguer entre préposés directs et préposés indirects, les préposés directs étant en principe le capitaine et le personnel à bord. Malheureusement, la Convention de Bruxelles de 1924 ne les cite pas comme bénéficiaires de la limitation³⁸³. Ce n'est qu'en 1968 que le Protocole de La Haye- Visby indique, en vertu de son article III bis (2), 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.

En effet, avant le Protocole de La Haye-Visby de 1968, face à la réticence de la Convention de Bruxelles, la jurisprudence avait suivi le même raisonnement, en faisant souvent recours aux mentions du connaissance, qui expriment en principe, la volonté des parties au contrat de transport.

En outre, l'article I (a) de la présente Convention définit le transporteur comme la partie au contrat de transport ayant des obligations contractuelles à transporter la marchandise, et à en prendre

³⁸³ Voir : Pierre-Yves NICOLAS, « La limitation de responsabilité de l'acconier se confond-elle avec celle du transporteur? », (1998) 50 D.M.F. 115.

soin³⁸⁴. En principe, la question des préposés directs n'a pas entièrement posé grand problème.

Or, la qualification des préposés indirects demeure complexe pour les juges nationaux, qui souvent se trouvent confrontés à des difficultés d'interprétations et de détermination de leurs fonctions diverses, correspondant à plusieurs aspects contractuels. D'autant plus, les rôles de ces préposés s'entremêlent fréquemment dans la pratique³⁸⁵. Il s'agit en principe des acconiers et entrepreneurs indépendants de manutention³⁸⁶. La question qui se pose, en effet, est celle de savoir quel serait le statut juridique³⁸⁷ de ces derniers lorsque la marchandise est endommagée au moment de l'exécution de leurs tâches.

Face à la réticence des textes, article III.2 de La Haye-Visby et article VII.2 de Hambourg, sur le statut des entrepreneurs indépendants de manutention, la question s'est posée, devant les tribunaux, sur la

³⁸⁴ Cf. E. SELVIG, *op. cit.*, note 323, p. 139.

³⁸⁵ M. RÉMOND-GOUILLOUD, *op. cit.*, note 5, p. 43.

³⁸⁶ Cf. Aref FAKHRY, *La responsabilité de l'entrepreneur de manutention maritime au Canada*, mémoire de maîtrise en droit, Montréal, Faculté des études supérieures, Université de Montréal, 1996.

³⁸⁷ SCAPEL a évoqué l'intérêt de la question comme ce qui suit : « L'acconier est un personnage très attachant. Il a une physionomie originale, il est inconnu de nos codes. Si nous ne craignons pas que notre expression soit mal interprétée, nous dirions volontiers que c'est "un hors la loi". En l'absence de textes précis déterminant la condition juridique de l'acconier, le juge s'est efforcé de donner des solutions aux différends résultant de l'exercice de la profession d'entrepreneur de manutention. Il est interdit aux Cours et Tribunaux de faire des "arrêts de règlements". Aussi les principes posés par la jurisprudence sont en quelque sorte épars dans les diverses décisions. C'est le rôle du juriste de recueillir ces principes et de bâtir sur eux une doctrine d'ensemble. », Paul SCAPEL, *Chargement-débarquement-séjour à quai des marchandises, les responsables*, Marseille, Société marseillaise d'édition et d'information, 1952, p. 9-10; Voir : Pierre-Yves NICOLAS, « La limitation de responsabilité de l'acconier se confond-elle avec celle du transporteur? », (1998) 50-579 *D.M.F.* 115; Philippe GODIN, « Les limitations de responsabilité de l'entrepreneur de manutention », (1998) 50 *D.M.F.* 547.

validité des clauses du connaissement qui font bénéficier les préposés indirects de la limitation légale pour la phase maritime³⁸⁸.

Il s'agit en principe de la célèbre clause dite « Himalaya »³⁸⁹.

³⁸⁸ On a déjà mentionné que les règles de La Haye de 1924 ne traitent que la phase purement maritime. En vertu de l'article 7, les phases antérieures au chargement et postérieures au déchargement sont gouvernées par la liberté contractuelle, en permettant aux parties d'insérer dans le contrat de transport des clauses d'exonérations. Les clauses limitatives de responsabilité dans le contrat de transport étendent, en conséquence, le bénéfice de la limitation aux préposés du transporteur pour les phases antérieure au chargement et postérieure au déchargement.

³⁸⁹ Voici une traduction type d'une clause type « Himalaya » rédigée en anglais : « 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, 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 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, sont ou seront considérés comme étant des parties au contrat que constitue ou constate le présent connaissement. » Cité par J. PINEAU, *op. cit.*, note 16, p. 221-223. Dans l'affaire *The Cleveland* [1977] 1 Lloyd's Rep. 665, la clause « Himalaya » est rédigée ainsi : « *It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the carrier (including every independent contractor from time to time employed by the carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the shipper, consignee or owner of the goods or to any holder of this Bill of Lading for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment and, without prejudice to the generality of the foregoing provisions of this clause, every exemption, limitation, condition and liberty herein contained and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the carrier or to which the carrier is entitled hereunder shall also be available and shall extend to protect every such servant or agent of the carrier acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing provisions of this clause the carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who are or might be his servants or agents from time to time (including independent contractors as aforesaid) and all*

Il convient en effet, d'apporter les explications données par les tribunaux sur la validité ou pas de cette clause, puisque la question est devenue un sujet de droit national.

B- La clause Himalaya

La validité de la clause « Himalaya », après avoir été rejetée par certaines décisions³⁹⁰, a finalement connu un revirement majeur de la jurisprudence dans grand nombre de pays³⁹¹. Elle trouve son origine dans la célèbre affaire *Adler v. Dickson*³⁹² où le bénéfice de la limitation ne pouvait avoir lieu que lorsque le contrat de transport ou le connaissement indiquent l'étendue de la limitation aux préposés. Cependant, les arguments quant à la validité de cette clause ou son rejet varient d'un système juridique à l'autre. Il s'agit en principe de deux

such persons shall to this extent be or deemed to be parties to the contract in or evidenced by this Bill of Lading. »

³⁹⁰ *Wilson v. Darling Island Stevedoring and Lighterage Company Ltd*, [1956] 1 Lloyd's Rep. 346; *Midland Silicones, Ltd. v. Scruttons, Lts.*, 2 Lloyd's List L. Rep. 365 (1962); [1962] A.C. 446; Cf. N. GASKELL, R. ASARIOTIS et Y. BAATZ, *Bills of lading law and contracts*, 200, p. 389; *Canadian General Electric Co. Ltd. c. Picklord*, [1971] R.C.S. 41.

³⁹¹ *The New Zealand Shipping Co. Ltd. c. A. M. Satterthwaite & Co. Ltd.*, [1974] 1 LL.L.R. 534 (the "Eurymedon"). Dans la présente affaire le juge Wilberforce a précisé que : « [...] to give the appellant the benefit of the exemptions and limitations contained in the bill of lading is to give effect to the clear intentions of a commercial document, and can be given within existing principles. They see no reason to strain the law or the facts in order to defeat these intentions. It should not be overlooked that the effect of denying validity to the clause would be to encourage actions against servants, agents and independent contractors in order to get around exemptions (which are almost invariable and often compulsory) accepted by shippers against carriers, the existence, and presumed efficacy, of which is reflected in the rates of freight. »; *Moonwalk Intl. V. Seatrain Italy*, [1985] A.M.C. 1270-1275 (S.D.N.Y. 1984); *B.Elliot v. J.T. Clark*, 542 F. Supp. 1367-1370; [1983] A.M.C. 1392-1396 (D.Md. 1982); *EM Chemicals v. Sloman Najade*, [1987] A.M.C. 1689 (S.D.N.Y. 1987); *Godina v. Patrick Operations Pty Ltd.*, [1984] 1 Lloyd's Rep. 333 (Supr. Ct. N.S. Wales in Appeal)

³⁹² [1955] 1 Q.B 158; Daniel E.MURRAY, « *The extension of damage and time limitations of the Hague, Warsaw, and Lausanne Conventions to agents and independent contractors of ship lines and air lines.* », [1997] 25 T.L.J., 1, 3.

systèmes de droit : le système civiliste (a) qui était assez souple à accepter cette clause et le système de la *common law* dont l'acceptation de cette clause était difficile à admettre par la plupart des juristes (b).

a- La position civiliste

La validité de la clause « Himalaya » par le droit civil trouve son fondement dans l'exception de la « stipulation pour autrui »³⁹³ dont la règle de principe est l'effet relatif du contrat³⁹⁴, facilitant par la suite la tâche aux juges et permettant ainsi d'économiser les efforts d'interprétations, qui souvent dans le domaine de transport mènent à des confusions sans issue.

Néanmoins, cette approche demeure relative du moment où la « stipulation pour autrui » suppose quatre conditions qui ne sont pas réalisables en totalité par la clause « Himalaya ».

En premier lieu, la base de la stipulation, qui est le contrat entre le stipulant et le promettant, doit être valide [...]. En second lieu, la stipulation doit susciter l'intérêt du stipulant à exécuter une obligation en faveur d'un tiers [...]. En troisième lieu, suivant l'article 1445 C.c.Q, le bénéficiaire doit être déterminable et exister au moment où le promettant doit exécuter ses obligations en sa faveur. Et finalement, pour que la stipulation pour autrui soit valide, le tiers bénéficiaire doit l'accepter³⁹⁵.

Ce fût l'argument fort des auteurs anglo-saxons, qui ont fortement critiqué l'approche civiliste de la « stipulation pour autrui »,

³⁹³ Arts. 1444-1452 c.c. (Québec 1994); arts.1119-1112 c.c (France); arts. 1119-1122 c.c. (Belgique); arts.1985 et 1978-1982 c.c.(Louisiane); arts. 1411-1413 c.c. (Italie), etc.

³⁹⁴ Arts. 1440 c.c. (Québec 1994); 1165 c.c. (France); art.1165 c.c. (Belgique); arts 1983-1985 c.c. (Louisiane); etc.

³⁹⁵ Vincent KARIM, *Les obligations*, vol.1, 2^e Ed., 2002, p. 442.

estimant que, cette exception est incompatible avec la clause « Himalaya »³⁹⁶.

Par ailleurs, le droit anglo-saxon adopte deux positions différentes quant à la validité de cette clause. Certains auteurs demeurent attachés au principe de l'effet relatif des contrats, « *privity of contract* », tandis que d'autres ont choisi l'approche civiliste du rapprochement de cette clause à des institutions déjà connues par leur droit.

b - La double position de la *common law*

En principe, le rejet de la clause « Himalaya » par les auteurs de la *common law* se justifie généralement par le refus d'accepter l'exception de la « stipulation pour autrui », considérée étrangère à leur droit³⁹⁷, touchant par la suite, l'un des principes majeurs de leur esprit législatif régissant les effets du contrat, ou à la rigueur, nécessite une modification de leur loi³⁹⁸. Par ailleurs, certains auteurs ont choisi le rapprochement de cette clause à la théorie de l'agence, « *agency*

³⁹⁶ W. TETLEY, *op.cit.*, note 89, p. 777.

³⁹⁷ « *To some the clause is heresy; to others genius. To me the Himalaya clause is an ingenious short term solution to a difficult problem, it is a solution that raises infinitely more problems than it solves.* », par William TETLEY, « *The Himalaya clause- Heresy or Genius?* » (2003) 9 *J.M.L.C.* 111, 113; *Contra*: TANCELIN affirme que: « L'objection est cependant purement formelle, car l'objet d'une obligation ne se réduit pas seulement à la fourniture d'une prestation (obligation de donner ou de faire); il est élémentaire de rappeler qu'elle peut aussi consister en une abstention. En obtenant du chargeur qu'il renonce, dans les limites permises par le droit, à poursuivre un tiers, le transporteur obtient un engagement au profit des manutentionnaires. », par Maurice TANCELIN, « *Comments - the Himalaya clause* », IV *R.C.B.* 743, 745

³⁹⁸ Par exemple: *Western Australia's Property Law Act 1969*, *Queensland's Property Law Act 1974*, *New Zealand's Contracts (Privity) Act 1982*, etc. Voir également les arrêts suivants : *London Drugs v. Kuehne & Nagel International*, [1992] 3 R.C.S. 299; *Fraser River Pile & Dredge Ltd. v. Can-Dive Services Ltd.* [1999] 3 R.C.S. 108; *Trident General Insurance Co. Ltd. v. McNiece Bros. Pty.Ltd.* (1988)165 C.L.R. 107.

*theory*³⁹⁹», et de la doctrine de la considération⁴⁰⁰. Toutefois, l'effet relatif du contrat représente toujours une règle de principe⁴⁰¹.

Or, le droit anglo-saxon assista à un revirement de sa jurisprudence, lorsque dans l'affaire *Alder v. Dikson*, la Cour d'appel d'Angleterre, s'inspirant de l'arrêt *Paterson, Zochonis & Co. Ltd. v. Elder Dempster & Co., Ltd.*⁴⁰², a permis au transporteur de faire bénéficier ses employés ou agents des clauses protectrices au connaissance, alors que pour la première fois, dans l'affaire *Gilbert Stokes & Kerr Prop. Ltd. v. Dalgety & Co. Ltd.*⁴⁰³, on accorde à l'entrepreneur de manutention le bénéfice des clauses protectrices du connaissance.

Au Canada, la Cour suprême a confirmé la validité de cette clause à travers la célèbre affaire *I.T.O. v. Miida Electronics Inc.*,⁴⁰⁴

³⁹⁹ Dans l'affaire *Scruttons. Ltd. v. Midland Silicones Ltd.*, précitée, note 390 le juge REID avait confirmé que : « *I can see a possibility of success of the agency argument if the bill of lading makes it clear that the stevedore is intended to be protected by the provisions in it which limit liability, the bill of lading makes it clear that the carrier in addition to contracting for these provisions on his own behalf, is also contracting as agent for the stevedore that these provisions should apply to the stevedore, the carrier has authority from the stevedore to do that, or perhaps later ratification by the stevedore would suffice, and that any difficulties about consideration moving from the stevedore were overcome. And then to affect the consignee it would be necessary to show that the provisions of the Bills of lading Act, 1855, apply.* », [1961] 2 Lloyd's Rep. 365-374.

⁴⁰⁰ *Port Jackson Stevedoring Pty. Ltd. v. Salmond & Spraggon Pty. Ltd.*, (1980) 2 Lloyd's Rep. 317, [1977] 1 Lloyd's Rep. 445-449.

⁴⁰¹ Dans l'affaire *Dunlop Pneumatic Tyre v. Selfridge and Co. Ltd.*, il a été déclaré par HALDANE que : « [...] *in the law of England certain principles are fundamental. One is that only a person who is a party to a contract can sue on it. Our law knows nothing of a jus quaesitum tertio arising by way of contract.* », [1915] A.C. 847-853.

⁴⁰² (1924) 18 Ll. L. Rep. 319 (Chambre des Lords). Cet arrêt a permis au frèteur d'opposer au chargeur les clauses limitatives au connaissance alors que le frèteur n'était pas partie prenante du contrat de transport.

⁴⁰³ (1948) Ll. L. Rep. 337, 338 (S.C.N.S.W); *Waters Trading Company, Ltd. v. Dalgety & Co., Ltd.*, [1951] 2 Lloyd's Rep. 385-395 (S. C. N. S. W.)

⁴⁰⁴ (1986) R.C.S. 752.

qui a permis aux stevedores le bénéfice de la limitation légale de 500 \$ par colis ou unité.

En somme, malgré l'acceptation de la clause « Himalaya » par la jurisprudence, pour certains auteurs anglo-saxons, elle reste inadmissible. En effet, accepter une telle clause serait injuste et abusif pour des contractants de bonne foi et ouvrirait la porte à la négligence, affirme TETLEY :

Permitting a stevedore not a party to a contract to benefit by that contract may be appealing to ocean carriers because it provides the stevedore with the same rights that a vessel owner has under law, but door is left open to incongruity, abuse, and at times, injustice to persons who have contracted in good faith⁴⁰⁵.

De notre part, nous pensons que la clause « Himalaya » est une institution nouvelle qui a trouvé son fondement dans la pratique maritime, ce qui lui donne plus de légitimité. Il serait étrange pour nos juristes de l'ignorer, car la loi est évolutive, et on devra tôt ou tard s'adapter avec cette réalité⁴⁰⁶, au lieu de pousser les gens de mer à chercher d'autres issues comme la clause dite « *the Circular Indemnity*⁴⁰⁷ ».

On ne peut nier non plus, l'omniprésence de la clause « Himalaya », car par la force des usages, le stevedore (ou l'acconier)

⁴⁰⁵ W. TETLEY, *loc. cit.*, note 397, 112 et W. TETLEY, « The Himalaya clause, "stipulation pour autrui", non responsibility clauses and gross under the civil code. », (1979) 20 C.D. 450.

⁴⁰⁶ Par exemple, U.K'S Contracts (*Rights of Third Parties*) Act 1999. Voir: Andrew BURROWS, « The Contracts (*Rights of Third Parties*) Act 1999 and its implications for commercial contracts. », [2000] L.M.C.L.Q. 540.

⁴⁰⁷ Cf. R. NEWELL, « "Privity fundamentalism" and the Circular Indemnity Clause » [1992] L.M.C.L.Q. 97; *The Elbe Maru* [1978] 1 Lloyd's Rep.206, 207; *Godina v. Patrick Operations* [1984] 1 Lloyd's Rep. 333 (N.S.W.C.A); Il s'agit d'un engagement dans le document de transport par le chargeur de ne pas poursuivre les préposés du transporteur pour les pertes et dommages que ces derniers pourraient causer à la cargaison au cours de l'exécution du contrat de transport.

n'est plus un tiers au contrat de transport. On se rendra compte, qu'en principe, le chargeur connaît déjà, en concluant son contrat de transport, l'existence d'une telle clause, ce qui exclut la considération du stevedore comme un tiers⁴⁰⁸. D'ailleurs, le projet d'instrument de la CUNDCI dans son article 15.3 parle d'une responsabilité pour le fait d'autrui :

Le transporteur répond en effet des actes et des omissions des parties exécutantes maritimes ou non auxquelles il s'est adressé et plus généralement de toutes les personnes qu'il a pu introduire dans le cercle contractuel. Cette responsabilité pour fait d'autrui est assimilée à une responsabilité personnelle, mais ne peut être retenue que dans la mesure où les exécutants, sous traitants, préposés ou agents ont agi dans le cadre de leurs fonctions. On précisera que si la responsabilité de ces différentes personnes est directement recherchée, ces dernières pourront se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité dont le transporteur bénéficie : c'est l'expression légale de la clause « Himalaya »⁴⁰⁹.

Par ailleurs, la position de certains auteurs qui qualifient la responsabilité des contractants indépendants comme une responsabilité quasi-délictuelle est mal fondée. L'argument du professeur Pineau et de

⁴⁰⁸ Cf. John F. WILSON, « *A flexible contract of carriage-the third dimension* », [1996] *L.M.C.L.Q.* 187-201; J. PINEAU, *op. cit.*, note 16, p. 224-225. En effet, PINEAU donne une explication assez proche à ce sujet : « D'ailleurs, il est loin d'être certain que le stevedore soit véritablement un tiers dans les relations contractuelles expéditeur-destinataire/transporteur, de même qu'il est loin d'être certain que l'expéditeur-destinataire soit un tiers dans les relations transporteur/stevedore. Bien au contraire, par cette clause Himalaya, il est possible d'établir un "pont" entre le contrat de transport d'une part et le contrat d'entreprise d'autre part. Lorsque l'expéditeur conclut le contrat de transport, il sait que le transporteur dégage sa responsabilité pour les dommages subis antérieurement et postérieurement à la deuxième phase du contrat de transport et il sait également que le transporteur se réserve le droit de faire exécuter, par un entrepreneur indépendant, les services lui incombant dans les première et troisième phases, et que, par le contrat conclu avec le stevedore, celui-ci aura les obligations et les responsabilités qu'aurait eu le transporteur s'il avait exécuté lui-même ses prestations : en signant le connaissement, l'expéditeur acquiesce à ces possibilités. Il est donc permis de soutenir que, lors de la conclusion du contrat d'entreprise entre le stevedore et le transporteur, celui-ci contracte pour lui-même et à titre de représentant de l'expéditeur ou destinataire, ou bien qu'il stipule du stevedore à son profit et au profit de l'expéditeur ou destinataire (mécanisme de la stipulation pour autrui). »

⁴⁰⁹ Philippe DELEBECQUE, « Le projet d'instrument sur le transport international de marchandises par mer. Projet CNUDCI. », (2003), *D.M.F.* 915.

Rémond-Gouilloud est parfaitement acceptable, estimant que : « le recours à la responsabilité quasi-délictuelle⁴¹⁰ est incorrect, dès lors que, des volontés porteuses d'engagement ayant été échangées, il y a bel et bien contrat⁴¹¹. »

En somme, le rejet d'une telle clause ne serait acceptable qu'en cas de dol. Il faudrait rejoindre relativement à ce stade l'opinion de Tetley, quant à l'intention des parties qui suppose en principe la bonne foi.

⁴¹⁰ Cf. P.P.C. HAANAPPEL, « La relation entre les responsabilités civiles contractuelle et délictuelle : l'Arrêt *Wabasso* en droit québécois et en droit comparé. », [1982] 34 R.I.D.C. 103; M. TANCELIN, « Option et cumul : une fausse querelle doctrinale. », [1982] 42 R.du B. 452.

⁴¹¹ M. RÉMOND-GOUILLOUD, *op. cit.*, note 5, p. 37.

Chapitre II - La déchéance légale et la déchéance conventionnelle

La Convention de Bruxelles de 1924 ainsi que les règles de La Haye-Visby de 1968 et celles de Hambourg 1978 offrent deux options au chargeur et au transporteur, afin de se prémunir, en principe, contre la mauvaise foi de l'un ou de l'autre : une déchéance légale (section 1), qui fait perdre au transporteur son droit à la limitation en cas de dol ou de faute grave et une déchéance conventionnelle (section 2) à l'existence de déclaration de valeur sauf en cas de fraude de la part du chargeur.

Section 1 - La déchéance légale

La déchéance légale sera traitée sous deux aspects : le dol de la Convention de Bruxelles de 1924 (para. 1), et la faute inexcusable de la Convention de Hambourg de 1978 (para. 2).

Paragraphe 1 - Le dol et la Convention de Bruxelles de 1924

L'article IV.5 de la présente Convention prive le transporteur du bénéfice de la limitation en cas de dol.

Cependant, cet article a posé problème quant à l'expression « en aucun cas », permettant au transporteur maritime d'exciper de la limitation légale même à l'existence d'une faute grossière. C'est l'interprétation des tribunaux civilistes qui étendent le régime applicable au dol de la Convention de Bruxelles à la faute lourde⁴¹²,

⁴¹² Cf. G. FRAIKIN, *op. cit.*, note 143, p. 298; Pierre LUREAU, « Dol, faute lourde et responsabilité du transporteur », (1995) *D.M.F.* 67; voir : Toulouse, 10 janvier 2002, *Helvetia c. SA Graveleau*, dans «Retard suivi de perte : faute lourde du transporteur », (2002) *Bull.Trans.L.* 603.

suivant la règle générale de leur droit qui assimile la faute lourde au dol : *culpa laeta dolo equiparatur*⁴¹³.

Par ailleurs, cette position n'a pas trouvé grand appui⁴¹⁴, puisque le texte est d'inspiration anglo-saxonne. Ce système juridique ignore cette notion⁴¹⁵. En *common law*, la déchéance de la limitation se mesure selon deux aspects : celle de l'inexécution fondamentale du contrat (*fundamental breach of contract*) et celle du déroutement (*deviation*)⁴¹⁶.

En somme, la doctrine dominante estime que seul le dol fait perdre au transporteur son droit à la limitation⁴¹⁷.

Face à ces divergences⁴¹⁸, les règles de La Haye-Visby de 1968 et celles de Hambourg de 1978 ont essayé de pallier au problème. On parle de faute inexcusable.

Paragraphe 2 - La faute inexcusable et les réformes de 1968 et 1978

L'article II (e) du Protocole de Visby de 1968, affirme que :

⁴¹³ Marie TILCHE, Jean -Paul THOMAS, Lamy S.A., « Faute du préposé : incidence sur la réparation. » (2001) Nos 2875-2921 Bull.Trans.L. 817.

⁴¹⁴ Cf. Pierre BONASSIES, « Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité », (1993) D.M.F. 95-107.

⁴¹⁵ M. RÉMOND-GOUILLOUD., *op. cit.*, note 5, p. 341.

⁴¹⁶ Cf. J. Hoke PEACOCK, « *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.

⁴¹⁷ Voir : Ch. Réunies, 11 mars 1960, précité, note 328.

⁴¹⁸ Voir : Com., 30 janvier 1978, D.M.F. 1978.527, cassant Paris, 24 mai 1976, D.M.F. 1976.587; Com., 23 juin 1982, D.M.F. 1983.26; Com., 18 juillet 1984, D.M.F. 1985.201, cassant Caen., 30 avril 1982, D.M.F. 1983.36; Com. 18 mai 1986, B.T. 1986.336; M. RÉMOND-GOUILLOUD, *op.cit.*, note 5, p. 387.

Ni le transporteur ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce 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 témérement, et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Il s'agit de la faute inexcusable. Celle-ci « implique de la part de son auteur une conscience [...] plus nette du manquement à ses obligations. [...] mais n'implique pas l'intention de provoquer le dommage⁴¹⁹ ».

Or, ce texte ne manque pas non plus d'imperfections, puisque cette solution ne concerne que le transporteur lui-même : le Protocole n'indique pas les préposés de ce dernier. Néanmoins, la faute des préposés a été traitée par les règles de Hambourg, en vertu de son article 8 qui énonce que :

1. Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue par 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 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.

Tetley estime que :

Les Règles de Visby furent adoptées afin de limiter les droits d'un transporteur, mais quant à l'inexécution fondamentale du contrat, elles atteignent un but contraire. Les règles contiennent un ensemble très limité de circonstances particulières qui excluent la généralité. En vertu des Règles de Visby, le demandeur possède moins de droits en cas de

⁴¹⁹ G. FRAIKIN, *op. cit.*, note 143, p. 303, 306. Voir : P. Y. NICOLAS, « La faute inexcusable est-elle inassurable? », (1983) D.M.F. 259.

fraude, de faute lourde, d'insouciance volontaire, de déroutement déraisonnable ou de transport sur le pont non déclaré qu'il n'y en a en vertu des Règles de La Haye⁴²⁰.

Bref, l'intention frauduleuse du transporteur demeure une exception d'ordre public au principe de la limitation. En outre, en vertu de l'article IV (5) des règles de La Haye de 1924⁴²¹, tel que repris par le Protocole de 1968, article II (g) et l'article VI (4) des règles de Hambourg, la limitation cède également devant la volonté des parties au contrat de transport. On accorde aux contractants, le droit de fixer conventionnellement un montant différent du plafond légal d'indemnisation en cas de manquement à l'exécution des obligations contractuelles⁴²². Cependant, ce montant ne doit pas être inférieur au montant légal qui représente une règle d'ordre public.

Selon le même principe, en vertu de l'article IV (5) des règles de La Haye de 1924, la limitation légale ne peut prendre effet à la présence d'une déclaration de valeur ou de nature de la marchandise avant l'embarquement. Il s'agit de la déchéance conventionnelle.

⁴²⁰ William TETLEY, « Inexécution fondamentale du contrat suivant les Règles de La Haye, Visby, Uncitral », (1977) D.M.F. 600, 611-612.

⁴²¹ L'article (5) 3 stipule que : « Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur, capitaine et le chargeur, une somme maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci dessus fixé. »

⁴²² « La limitation de responsabilité cesse également de pouvoir être invoquée par le transporteur qui y a renoncé implicitement en versant à son client, pour des raisons commerciales, un acompte supérieur à la valeur du plafond légal. », Com. 8 novembre 1983, D.M.F. 1985.236, cité M. RÉMOND-GOUILLOUD, *op. cit.*, note 5, p. 387.

Section 2 - La déchéance conventionnelle

Nous examinerons, dans un premier paragraphe, la déclaration de valeur et les conditions de sa validité. Dans un deuxième paragraphe, nous exposerons le cas d'une fausse déclaration de valeur.

Paragraphe 1 - La déclaration de valeur

Lorsque la valeur de la marchandise dépasse les plafonds légaux de la limitation, le chargeur pourra bénéficier d'une indemnisation intégrale ou partielle suivant les cas de perte ou d'avarie, lorsqu'il convient avec le transporteur d'insérer une déclaration de la nature et la valeur de sa marchandise au connaissement. Le fait d'insérer cette déclaration au connaissement est une condition majeure pour que cette dernière prenne effet en cas de dommage.

La question qui s'est posé à ce propos est de savoir si l'insertion de cette déclaration serait valide advenant qu'elle soit inscrite dans un autre document formant titre, autre que le connaissement.

La jurisprudence, après une certaine hésitation, n'a pas tardé à admettre l'insertion de cette déclaration dans les autres documents de transport formant titre⁴²³. En effet, un tel raisonnement serait plus compatible avec l'ensemble de la Convention.

En outre, face à la réticence de la Convention de Bruxelles, ainsi que celles des Protocoles de 1968 et de la Convention de Hambourg 1978, une seconde question s'est posée, celle de savoir si le chargeur est obligé de

⁴²³ Cf. *Brazil Oiticica v. S. The Bill*, [1940] A.M.C. 971 (S.D.N.Y.); *Anticosti S. Co. v Viateur St-Amand*, précitée, note 320.

payer un fret supplémentaire (*ad valorem*) en cas de déclaration de valeur. En principe, la loi n'exige pas du chargeur le paiement d'un tel excès de fret.

Cependant, les règles de la pratique obligent ce dernier, en cas de déclaration de valeur, à verser un fret plus élevé. Certains auteurs⁴²⁴ estiment, en se référant à l'histoire législative, qu'une telle pratique est parfaitement valide. D'autres auteurs⁴²⁵ lui trouvent un effet négatif sur la déclaration de valeur en incitant les chargeurs à avoir recours aux polices d'assurance, et à renoncer ainsi à un tel droit.

Malgré, la divergence des positions doctrinales, le paiement d'un fret supplémentaire par le chargeur en cas de déclaration de valeur existe dans la pratique par la force des usages maritimes.

Par ailleurs, qu'arrive-t-il lorsque le chargeur insère une valeur inexacte de la marchandise?

Paragraphe 2 - La déclaration d'une fausse valeur

L'article IV (5) de la Convention de Bruxelles, énonce 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 connaissance le chargeur a fait sciemment une déclaration fausse de leur nature ou de leur valeur.

Il s'agit dans ce cas du dol du chargeur. En effet, la charge de la preuve incombe au transporteur en vertu du même article, alinéa f, qui dispose que :

La déclaration mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe, insérée dans le connaissance constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

⁴²⁴ Michael F. SSTURLEY et Steven F. GROVER, « *Ad valorem rates under article 4 (5) of the Haye Rules: A response to Mendelsohn and Degurse* », (1992) 23 *J.M.L.C.* 623.

⁴²⁵ E. SELVIG, *op. cit.*, note 323, p. 200.

On s'aperçoit que le transporteur a le droit de contester la déclaration de valeur en rapportant la preuve que la valeur réelle de la marchandise ne correspond pas à ce qui est mentionné dans la déclaration du chargeur. Toutefois, la Convention ne précise pas s'il s'agit de déclaration d'une valeur supérieure ou inférieure à la valeur réelle.

En effet, lorsqu'il s'agit du premier cas, il est unanimement admis⁴²⁶ qu'il s'agit d'une fraude constatant ainsi la mauvaise foi du chargeur, afin d'obtenir une indemnité supérieure au montant réel du préjudice, alors que le deuxième cas a connu deux positions différentes.

Selon Pourcelet, les effets d'une telle déclaration seront les mêmes, qu'il s'agisse d'une valeur supérieure ou inférieure⁴²⁷. Chauveau partage le même avis, en estimant que :

[...] si l'inexactitude porte sur la valeur, la sanction ne devrait être encourue que dans l'hypothèse où la valeur déclarée serait supérieure à la valeur réelle car une déclaration inférieure ne présente aucun danger pour le transporteur⁴²⁸.

De notre part, nous estimons que l'utilisation du terme « sciemment » par le législateur international laisse clairement entendre l'intention dolosive et la mauvaise foi du chargeur pour obtenir une indemnisation plus élevée en cas de dommage. En outre, en quoi lui serait-il utile d'insérer une déclaration d'une valeur inférieure, s'il ne s'agit pas d'une omission de sa part? Pourquoi insérer une déclaration de valeur inférieure et déchoir son droit à la limitation légale? Rappelons que la déclaration de valeur a pour objet principal de garantir au chargeur une indemnisation intégrale, lorsque la valeur de sa marchandise dépasse le montant de la limitation accordée par la loi. Dans cet esprit, le législateur fixe déjà le principe qu'il s'agit de valeur supérieure. La règle de principe

⁴²⁶ Cf. G. FRAIKIN, *op. cit.*, note 143, n° 311, p. 294; Cf. G. RIPERT, *op. cit.*, note 326, p. 712.

⁴²⁷ M. POURCELET, *op. cit.*, note 15, p. 150.

⁴²⁸ P. CHAUVÉAU, *op. cit.*, note 11, p. 554, *Contra*, G. FRAIKIN, *op. cit.*, note 143, p. 294

est déclarée d'une manière explicite par le législateur. Le fait d'invoquer l'imprécision du présent article a ouvert la porte à plusieurs interprétations, alors qu'il s'agit d'une règle implicite qui devrait suivre l'esprit de la règle de principe instaurant la déclaration de valeur dans la Convention de Bruxelles.

Par ailleurs, la pratique fréquente de la déclaration de valeur pourra vider la limitation légale de sa substance. Que dire si on accorde les mêmes effets juridiques au transporteur en cas d'une fausse déclaration de valeur inférieure. Le résultat serait désastreux : cela mènerait tout simplement à l'échec les règles de la limitation légale.

CONCLUSION

De la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 et ses Protocoles modificatifs de 1968, 1979, aux règles de Hambourg de 1978, au projet actuel d'instrument de la CNUDCI, nous constatons que les objectifs de la communauté maritime internationale pour l'unification du droit⁴²⁹ sont loin d'être réalisables.

Les imprécisions et le manque de cohérence qui ont marqué ces textes ont ouvert la porte à des interprétations multiples. En effet, on se lance dans une voie dont le point de départ est l'unité vers la diversité.

On part d'un régime de responsabilité basé sur la présomption de responsabilité, mais à la présence de cas exceptés, vers un régime basé sur la présomption de faute, vers encore un double régime de responsabilité qui ne peut être jugé que d'incohérent, celui du projet d'instrument de la CNUDCI qui au lieu d'enlever l'ambiguïté la complexifie davantage.

Les causes d'exonération s'articulent entre cas exceptés et présomption de responsabilité, un abandon de la faute d'administration du navire ou bien son maintien.

Par ailleurs, les plafonds de la limitation ne permettent pas une réparation juste et équitable des risques. Le problème ne réside-t-il pas dans le montant légal de la limitation qui n'est pas assez élevé et même anachronique? On s'aperçoit que plus l'industrie maritime et les transports évoluent dans le temps, plus ces montants se vident de leurs substances. Une telle limitation ne serait-elle pas lourde de conséquences pécuniaires par rapport à de grandes opérations de transport?

⁴²⁹ Cf. Samuel Robert MANDELBAUM, Esq., « *Creating Uniform Worldwide Liability Standards for Sea Carriage of Goods under the Hague, Cogs, Visby and Hamburg Conventions* », (1996) 23 T.L.J. 471.

D'autant plus, même devant une déclaration de valeur, le chargeur ne peut bénéficier d'une réparation intégrale, puisque le transporteur peut rapporter la preuve contraire de la valeur déclarée au connaissance par le chargeur, alors que la notion de faute occupe une place exceptionnelle. Ainsi, la faute du transporteur ne joue, plus ou moins, en faveur du chargeur que lorsque la cause du dommage est connue. L'élément de prévisibilité du dommage permet même dans ce cas de distinguer entre les catégories de faute par rapport à sa gravité. On part du dol, la faute lourde, à la faute inexcusable. En effet, la responsabilité du transporteur varie selon le degré de gravité de sa faute.

À travers ces éléments, on ne peut que constater que le mécanisme de la limitation représente une protection pure et simple du transporteur contre sa propre négligence.

En outre, malgré que la Convention de Bruxelles de 1924 et ses Protocoles de 1968, 1979 sont toujours en vigueur, ils ne sont pas ratifiés par tous les États. La Convention de Hambourg n'est également ratifiée que par 18 États.

En effet, plusieurs États ont pris l'initiative de repenser le régime de responsabilité. Toutefois, le projet actuel de la CNUDCI ne semble pas projeter parfaitement la volonté des États à l'uniformisation. Par la suite, le dilemme du régime de responsabilité du transporteur ne fera que se confirmer davantage. D'ailleurs, le projet d'instrument de la CNUDCI ne semble pas trancher, jusqu'à présent, sur la révision des plafonds de calcul.

On s'aperçoit, de ce fait, que le résultat est tout simplement un débordement des sources juridiques maritimes, qui représente une réalité handicapante pour la réalisation de cette uniformité.

La philosophie de l'uniformisation est ambitieuse, mais sa réalisation, bien qu'elle demeure utopique⁴³⁰ à l'heure actuelle, exige de notre législateur international la prise en considération de plusieurs facteurs qui se résument dans la diversité institutionnelle.

Comme le laisse entendre Demogue :

« L'art de légiférer se résume sans doute à l'art de concilier les intérêts par des mesures plus exactement adaptées au but.⁴³¹ »

La négligence de cette diversité n'avancera en rien les efforts menés à ce propos. D'ailleurs KENT souligne l'intérêt de la question en affirmant que :

The more difficult practical question, however, is how to achieve standard law in a global system that is based on state sovereignty and still celebrates differences⁴³².

Aussi, un point qui nous paraît important est celui du rôle des États à appliquer cette loi⁴³³, en partant de l'idée que le manque de précision ou la présence de certaines omissions ne devraient sûrement pas être interprétés⁴³⁴ contre la volonté réelle du législateur international à établir l'uniformité. L'interprétation d'un texte international suppose la prise en considération de l'esprit fondateur de cette loi afin de pouvoir dépasser, bien que difficile, l'incommensurabilité des discours juridiques qui représente la première source des imprécisions.

⁴³⁰ Cf. Pierre LEGRAND, « Brèves réflexions sur l'utopie unitaire en droit », (2000) 3 R.C.L.F. 111

⁴³¹ René DEMOGUE, *Les notions fondamentales du droit privé, essai critique pour servir d'introduction à l'étude des obligations*, Paris, A. Rousseau, 1911, p. 39.

⁴³² Kent ADERSON, « *Testing the model soft law approach to international harmonisation: a case-study examining the UNCITRAL model law on cross-border insolvency* », [2004] 23 Aust.Y.I.L. 1.

⁴³³ Cf. Emmanuel DE PONTAVICE, « Conventions internationales et droit internes », (1980) 5 A.D.M.A. 17.

⁴³⁴ Cf. Jeanne SIMMARD, « L'interprétation législative au Canada : la théorie à l'épreuve de la pratique. », (2001) 35 R.J.T. 549.

En effet, l'appréciation du juge national sur des données de fait devrait être plus souple, en s'éloignant de la rigidité des opinions juridiques nationales.

Cependant, Rodière affirme que :

[...] le tout est voilé par la brume des interprétations possibles qui risquent de diverger d'une jurisprudence nationale à une autre au point de compromettre sérieusement le vœu d'unification qui accompagne toute convention de ce genre et que les règles de Hambourg d'ailleurs énoncent de façon solennelle et touchante⁴³⁵.

Bien plus, nous devrions nous référer souvent aux règles de la coutume anglaise, afin d'interpréter les différents concepts en matière de responsabilité, puisqu'il semble bel et bien que les présentes conventions en matière de responsabilité s'inspirent fortement de ce système, *a fortiori* celles de Bruxelles de 1924. Toutefois, les jurisprudences anglaise et américaine, qui doivent mieux comprendre cette Convention, d'ailleurs mieux que les juristes civilistes, connaissent des interprétations multiples.

Bref, la réponse à l'échec de l'uniformisation du régime juridique des transports maritimes se résume ainsi par LEGRAND :

Le droit s'inscrit infailliblement dans une langue, participe inévitablement d'une culture et relève invariablement d'une tradition. [...] Car le texte ratifié en Angleterre, par exemple, se reportera à la notion de « *good faith* » alors que la loi allemande, pour sa part, renverra à la « *Treu und Glauben* ». L'homologie des formules est vouée à la discordance puisque jamais la « *good faith* » ne connotera pour un *common-law lawyer* anglais ce que la « *Treu und Glauben* » évoquera chez un *rechtsanwalt* allemand⁴³⁶.

Ne serait-il pas mieux d'établir par notre législateur international en la matière un rapport entre les différentes branches de droit⁴³⁷?

⁴³⁵ R. RODIÈRE, *loc. cit.*, note 4, p. 454.

⁴³⁶ Pierre LEGRAND, *loc. cit.*, note 430, 112.

⁴³⁷ Cf. Mircea MATEESCO-MATTE, « Droit maritime, droit aérien, droit extra atmosphérique et droit international : quel rapport? », (1980) 5 *A.D.M.A.* 300.

Ne faut-il pas distinguer entre uniformité absolue, qui demeure une utopie, et uniformité relative, qui suppose le respect de la différence et la diversité⁴³⁸?

Par ailleurs, devant les incertitudes d'un régime de responsabilité imposé par la loi internationale, la stabilité contractuelle ne pourrait-elle pas être garantie par les gens de mer, en s'engageant dans un climat de confiance⁴³⁹, en tant que valeur majeure dans les relations contractuelles et commerciales⁴⁴⁰? D'autant plus, souvent, l'intention des parties reste un grand secours pour les juges pour trancher des litiges qui souffrent d'un vide juridique ou d'un manque de précision en la matière.

Nous réaffirmons qu'en essayant de satisfaire les différents États par l'introduction de leurs législations nationales, dont les institutions⁴⁴¹ sont rarement connues par tous, ne pourra pas réaliser l'objectif attendu d'uniformisation. Le simple exemple est la proposition de la Chine qui essaye d'étendre le champ d'application du projet d'instrument aux chartes-parties au voyage à l'instar du code maritime chinois.

⁴³⁸ Montesquieu a dit sur les idées d'uniformité ce qui suit : « Il y a certaines idées d'uniformité qui saisissent quelquefois les grands esprits (car elles ont touché Charlemagne) mais qui frappent infailliblement les petits. Ils y trouvent un genre de perfection qu'il est impossible de ne le pas découvrir, les mêmes poids dans la police, les mêmes mesures dans le commerce, les mêmes lois dans l'État, la même religion dans toutes ses parties. Mais cela est-il toujours à propos, sans exception? Le mal de changer est-il toujours moins grand que le mal de souffrir? Et la grandeur du génie ne consisterait-elle pas mieux à savoir dans quel cas il faut l'uniformité, et dans quel cas il faut des différences⁴³⁸? », dans MONTESQUIEU, *De l'esprit des lois II*, Éditions GF Flammarion, 1979, p. 307.

⁴³⁹ Le recours aux principes d'Unidroit pourra servir de model. Cf. K.P. BERGER, *loc.cit.*, note 82.

⁴⁴⁰ Cf. Didier LLUELLES, « Du bon usage de l'usage comme source de stipulations implicites », (2002) 36 *R.J.T.* 83, 117.

⁴⁴¹ Le cas de la force majeure en droit français n'est pas celui de la notion de frustration ou de l'acte de dieu de la *common law*.

La logique d'uniformisation en elle-même devrait servir de modèle pour les droits nationaux et non le contraire car l'uniformité exige l'efficacité⁴⁴².

*[...] uniform law conventions are variously considered as international legislation, as models for domestic international legislation, as models for domestic legislations, or as law sui generis partly domestic and partly international in character*⁴⁴³.

En somme, le rapport de M. John R. et de M. Jan RAMBERG relatif aux recommandations adoptées par le C.M.I. lors de sa XXX^e Conférence de Hambourg est un principe qui normalement devrait être pris en considération, en mentionnant ce qui suit :

Les règles et les usages du transport des marchandises par mer sont soumis à un changement constant et ce, à bon escient. Quand l'unification du droit est sur ce point réalisée au moyen de conventions internationales, des considérations spéciales sont nécessaires pour étendre la portée d'application des règles et pour veiller à ce que l'uniformité internationale qui existe vraiment à présent ne soit pas battue en brèche. Il est nécessaire de s'assurer que toute proposition de modification du droit actuel est bien fondée et qu'elle est soutenue par un grand nombre de pays⁴⁴⁴.

Malheureusement, les présentes recommandations sont loin d'être prises en considération. Le résultat ne serait qu'un : une uniformité vouée à l'échec.

⁴⁴² Cf., W. TETLEY, « *Reform of Carriage of Goods- The UNCITRAL Draft and Senate COGSA 99* » (2003) 28 Tul.M.L.J. 1

⁴⁴³ M.A. CLARKE, *op.cit.*, note 138, p. 8.

⁴⁴⁴ M. John R. CUNNINGHAM et M. Jan RAMBERG, « Les Règles de La Haye-Recommandations adoptées par Le C.M.I. lors de sa XXX^e Conférence de Hambourg », Doc. C.M.I. (1974) 433.

TABLE DE LA LEGISLATION

Textes internationaux

La convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924

Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924 sous le nom des Règles de la Haye (Bruxelles, 23 février 1968)

Protocole portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968, sous le nom des Règles de Visby (Bruxelles, 21 décembre 1979)

Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, 1978, Hambourg, 31 mars 1978, Doc. O.N.U. A/CONF. 89/14.

Textes nationaux

Textes canadiens

Carriage of Goods by Water Act, R.C.S. 1985, c. C-27.

Le code civil du Québec

Loi sur le transport des marchandises par eau, L.C. 2001. C. 6.

Textes britanniques

Carriage of Goods by Sea Act, 1971, (1971) U.K.c 19, modifiée 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.

Textes français

Loi relative aux transports des marchandises par mer, 2 avril 1936.

Décret n 67-268 du 23 mars 1967 portant fixation des limites de responsabilité du transporteur maritime

Décret n 79- 1111 du 21 décembre 1979 modifiant le décret n 67- 268 du 23 mars 1967 portant fixation des limites de responsabilité du transporteur maritime

Décret n 86- 1065 du 24 septembre 1986 modifiant le décret n 67- 268 du 23 mars 1967 portant fixation des limites de responsabilité du transporteur maritime

Décret n 87-825 du 5 octobre 1987 modifiant Décret n 67-268 du 23 mars 1967 portant fixation des limites de responsabilité du transporteur maritime.

Publications officielles des Nations Unies

Doc. A/CN.9.WG.III/WP.36, Review of maritime transport 2003, symbol : unctad/RTM/2003, n° de vente E.03.II.D.10, www.unctad.org

Rapport du groupe de travail de la CNUCED sur les travaux de sa douzième session, (2003), doc.A/CN.9/544

Rapport du groupe de travail sur les travaux de sa trente-septième session.Doc.A/CN.9/544.(Vienne,6-17 octobre 2003)

Rapport du Secrétariat de la C.N.U.C.E.D., « Les connaissances», doc. TD/B/ISL/6/Rev.2, Nations Unies, New York, n° de vente 72.II.D.2. 1972.

TABLE DES JUGEMENTS

Jurisprudence canadienne

Actis Co Ltd. v. Sanko Steamship Co Ltd., [1982] C.A. 1390

Adler v. Dickson, [1954] 3 All.E.R. 397-413 (C.A.), [1954] 2 Lloyd's Rep. 267

Anticosti Shipping Co. c. Viateur St-Amand, [1959] 1 Lloyd's Rep.352-353 (C.S. Can)

Ardennes (Owner of Cargo) v. The Ardennes (Owners), [1950] 2 All E.R.517

Bus Industries Inc. v. The Vessel Federal Calumet, Federal Pacific (liberia) Ltd., Fednav Ltd.,[1991] R.D.U. 200

Canadian General Electric Co Ltd. c. Pickford & Blak Ltd., [1971] R.C.S. 41

Canadian National Steamships c. Babyliiss, [1937] R.C.S. 261-263

Canastrand Industries Ltd. v. The Lara S, [1993] 2 F.C. 533, (1993) 60 F.T.R.1 (Cour fédéral du Canada)

Chubu Asahi Cotton Spinning Co Ltd. v. The ship Tenos, (1968) 12 F.L.R 291

Colonial Yach Harbour Ltd. c. Les propriétaires du navire «Octavia», [1980] 1 C.F. 331

Donaldson Line c. High Russel & Sons Ltd., (1940) 51 C.R.T.C. 258

Dunlop Pneumatic Tyre v. Selfridge and Co. Ltd., [1915] A.C. 847-853

E.Clemens Horst Co. v. Biddell Brothers, [1912] A.C.18

Eissen und metal A.G. v. Cers Stevedoring Co Ltd. And Canadian Overseas Shipping Ltd., [1977] 1 Lloyd's Rep. 655 (C.A. Montreal)

Falcombridge Nickels Mines c. Chimo Shipping, [1974] R.C.S. 933

Fraser River Pile & Dredge Ltd. v. Can-Dive Services Ltd., [1999] 3 R.C.S. 108

Gilbert Stokes & Kerr Prop. Ltd. v. Dalgety Co. Ltd., (1947) 81 Ll.L.Rep. 337-343 (S.C.N.S.W.)

Goodfellow Lumber Sales Ltd. v. Verreault, [1971] R.C.S. 522-534, [1971] 1 Lloyd's Rep.185

Gosse Millerd Ltd. v. Canadian Government. Merchant Marine Ltd., The Canadian Highlander [1928] A.C. 589; [1928] All ER Rep 97 (H.L.)

ITo- International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc., [1986] 1 R.C.S. 752-801

James Morrison & Co. Ltd. v. Shaw, Savill and Albion Co., Ltd., (1916) 115 L.T.508; [1916] 2 K.B. 783 (C.A.)

Keystone Transports Ltd. v. Dominion Steel & Coal Corp. Ltd. [1942] R.C.S. 495-505

Kruger Inc. v. Baltic Shipping Co., [1988] 1 F.C. 262-267; (1987) 11 F.T.R. 80-96 (C.Fed.Can)

Kyoei Kasai Kaijo Hoken Sogo Kaisha v. Tessin Sempaku K.K., [1999] 4 R.D.U. 1023

Leesh River Tea Co. v. British India Steam Navigation Co., [1967] 2 Q.B. 250

London Drugs v. Kuehne & Nagel International, [1992] 3 R.C.S. 299

Maxine Footwear c. Canadian Gouvernement Merchant Marine Ltd., [1959] 2 All ER 740, [1959] A.C. 589, [1959] 2 L.L.L.R.105; [1959] 2 Lloyd's Rep. 105-113 (P.C.)

Midland Silicones Ltd. v. Scruttons, Lts., (1962) 2 Lloyd's List L. Rep. 365; [1962] A.C. 446

New Zealand Shipping Company Limited v. A.M. Satterwaite & Company Limited (the "Eurymendon"), [1974] 1 Lloyd's Rep. 534 (Conseil privé)

Nippon Yusen Kaisha v. Ramjiban Serowgee, [1938] 2 All E.R. 285

N.M. Paterson and Sons Ltd. v. Mannix Ltd., [1966] R.C.S. 180-188

Paterson, Zochonis & Co., Ltd. v. Elder Dempster & Co Ltd., (1924) 18 Ll.L. Rep. 319 (chambre des Lords)

Parrish & Heimbecher Limited v. Burke Towing & Salvage Co Ltd., [1943] R.C.S.179-184

Pendle and Rivett Ltd. c. Ellerman Lines Ltd., (1927) 29 Ll.L.R.133

S.S. Pharmaceutical Co. Ltd. v. Qantas Airways Ltd., [1989] 1 Lloyd's Rep. 319 (S.C.N.S.W.)

Stag Line, Ltd. v. Foscolo, Mango & Co., Ltd., [1931] All E.R.Rep. 666 (H.L)

Steel v. State Line Steamship Co., (1877) 3 App.Cas.72

St-Siméon Navigation Inc. c. Couturier & Fils Ltée., [1974] R.C.S. 1176

Studebaker Distributors Ltd. v. Charlton Steam Shipping Co., (1973) 59 Ll.L.R. 23 (K.B.D.)

South Loyal Shipping v. DF Young Inc., [2000] 4 R.D.U. 841

Suzuki & Co Ltd. v. J. Beynon & Co Ltd., (1926) 42 T.L.R. 269-274 (H.L)

River Gurara(Cargo owners) v. Nigerian National Shipping Line Ltd., [1997] C.A. 4498

Robin Hood Floor Mills v. N. M. Patterson, [1967] 1 Ex. C.R. 431

Scaramanga v. Stamp, (1880) 5 C.P.D. 295

Sogo Kaisha v. Tessin Sempaku K.K., [1999] 4 R.D.U.1023

The "Rosa's", [1988] 2 Lloyd's Rep. 574-577 (K.B)

The ‘Vortigern’, [1895-9] All E.R.Rep. 387

Trident General Insurance Co. Ltd. v. McNiece Bros. Pty.Ltd., (1988) 165 C.L.R. 107

Waters Trading Company, Ltd. v. Dalgety & Co., Ltd., [1951] 2 Lloyd’s Rep. 385- 395 (S. C. N. S. W.)

Western Can. SS. Co. v. Can. Commercial Corp., [1960] R.C.S. 632

Jurisprudence américaine et étrangère

Aff.USA v. Lykes Brothers Co., [1975] A.M.C. 2244

Aff. Singapore Navigation Company v. Mego Corporation, [1976] A.M.C. 1513

Ajiba Coussaa c. Westchester Fire Insurance Co., [1962] A.M.C. 1805

Allied International v. Yang-Ming, [1981] A.M.C. 2757; (1984) D.M.F 436 (C.A. New York)

Alumnios Pozuelo Ltd. v. S.S. Navigator, 407 F.2d 152, (C.A. 2em Cir.)

American Mail Line v. Tokyo M. & F. Ins. Co., [1959] A.M.C. 2220 (9Cir. 1959)

American Tobacco Co. v. S.S. Katingo Hadjipatera, [1949] A.M.C. 49-57

Asbestos Corp. v. Cyprien Fabre (The marquette), [1973] A.M.C. 1683-1686 (2Cir.1973)

Associated Metals & Minerals Corp. v. M.V.Arktis Sky., [1993] A.M.C. 509

Atlantic Mutual Insurance v. Poseidon, 313 F.2d 872 (C.A. 7em Cir.)

Balkan Bulgarian Airlines v. Tammaro, (1978) Doritto Maritimo 83

Berner Co. v. Bjornbo, [1976] A.M.C. 1219-1222

Blanchard Lumber Co. c. S.S. Anthony II, [1967] A.M.C. 103

Brazil Oiticica v. The Bill, [1940] A.M.C. 971 (S.D.N.Y.)

Brown Boveri (Australie) Pty.Ltd. v. Baltic Shipping Co., [1990] 93 A.L.R. 171

Biccard v. Shepherd, (1861) 14 Moo. P. C. 471

Borthwick v. New Zeland Shipping, (1934) 49 Ll. L.R. 19

Calif.Packing Corp. v. Matson Navigation Co., [1962] A.M.C. 2651-2653

California Packing Corp. c. Empire State, [1962] A.M.C. 1533

Carlson v. A& P. Corrugated Box Corp., 364 Pa. 216; 72 A. 2d 290 (1950)

Central Aviation Co. v. Perkinson, 269 Ala.197; 112 So.2d 326 (1959)

Collins v. Panama, [1952] A.M.C. 2054 (C.A.N.Y.)

Dow Chemical c. S.S.Giovanella d'Amico, [1970] A.M.C. 379

Ensley City, [1948] A.M.C. 1589 (4 em Cir.1948)

E.g., McKinley v. Hines, 113 Kan. 550; 215 P. 301 (1923)

Florida Power Corp. v. Tallahassee, 154 Fla. 638; 18 So.2d 671 (1944)

Fiat Co. v. American Export Lines, [1965] A.M.C. 384

Foreman & Ellams Ltd. v. Federal Steam Navigation Co. (1928) 30 Ll. L. Rep. 52-62

Forward v. Pittard, (1785) 99 Eng.Rep. 953

Freedman & Slater v. M.V. Tofevo, 222 F. Supp. 964; [1963] A.M.C. 1525 (S.D.N.Y. 1963)

Freifield v. Hennessy, 353 F.2d 97 (3em Cir.1965)

F.W.Pirie Co.Ltd. c. S.S. Mormactrade, [1970] A.M.C. 1227

Gesellschaft c. S.S. Texas, [1970] A.M.C. 57

General Cocoa Co. v. S.S. Lindenbank, [1979] A.M.C. 283-295 (S.D.N.Y 1978)

General Foods Corp., Maxwell House Div. v. The Mormacsurf, [1960] A.M.C. 1103-1104 (2 Cir. 1960), cert. Denied, 364 U.S. 822; [1961] A.M.C. 288 (1960)

General Electric Company v. Nancy-lykes, C.A. New York, 20 avril 1983, [1983] A.M.C. 1947

G.H.Rendon & Co. v. Palmyra Trading, [1956] 2 Lloyd's Rep. 379

Gerber v. McCall, 175 Kan. 433; 264 P. 2d 490 (1953)

Given v. Vaughn-Griffin Packing Co., 146 Fla. 575;1 So. 2d 714 (1941)

Godina v. Patrick Operations[1984] 1 Lloyd's Rep. 333 (N.S.W.C.A)

Goodwin Ferreira & Co., Ltd. c. Lamport Holt, Ltd., 7 juin 1929, 34 Ll.L.R. 192

Insurance Co.of North America c. S.S. Flying Trader, [1970] A.M.C. 432.

Ithaca Roller Mills v. Ann Arbor R.R., 217 Mich. 348; 186 N.W. 516 (1922)

Javanese Prince, [1962] A.M.C.1212

J.Gerber Co. c. S.S. Sabine Howaldt, [1971] A.M.C. 539

Kennedy v. Union Elec. Co., 358 Mo. 504; 216 S.W. 2d. 756 (1948)

La Fortune v. S.S. Irish Larch, (Cour d'Appel Fédéral de New York); [1974] A.M.C. 2184

Leather's Best, Inc. v. S.S.Mormaclynx, 451 F.2d 800 (2d Cir. 1971)

Lekas & Drivas Inc. c. Goulandris, [1962] A.M.C. 2366

Leon Bernstein Co. v. Wilhelmsen, [1956] A.M.C. 754-756 (5.Cir.1956)

Levatino Co. v. S.S. President Haye, [1964] A.M.C. 1247-1254

Louis Wessels c. S.S. Asturias, [1942] A.M.C. 360

Manx Fisher, [1954] A.M.C.177

McKinnon Co. v. Moore-McCormack Lines, [1959] A.M.C 1842 (S.D.N.Y. 1959)

Minnesota Mining and Manufacturing (Australia) Pty Ltd v. The Ship Novoaltaisk, [1972] 2 (N.S.W.L.R) 476

Missouri Pac. R.R. v. Terrell, 410 S.W.2d 356 (Mo. Ct. App. 1966)

Mitsubishi International Corp. v. S.S. Palmetto State, 311 F.2d 382 (2em Cir. 1962)

Mitsui & Co. v. M.V Glory River, 464 F.Supp. 1004 (C.D.Washington, 1978)

Morrisey c. A. &J. Faith, [1966] A.M.C. 71-76

New Rotterdam Ins. Co. v. S.S. Loppersum, 215 F. Supp. 563; [1963] A.M.C. 1758 (S.D.N.Y. 1963).

Oakes v. Peter Pan Backers, Inc., 138 N.W. 2d 938 (1965)

Orient Ins. Co. v. United S.S. Co., [1961] A.M.C. 1228 (S.D.N.Y. 1961)

Panell v. United States Lines Co., 263 F.2d 497 (2em Cir.)

Parsons Corp. v. C.V. Scheepvaartonderneming "Happy Ranger" [2002] 2Lloyd's Rep. 357

Pettinos Inc. v. American Export Lines, [1946] A.M.C 1252

Phillips v. Clan Line (1943) 76 Ll. L. R. 58

Port Jackson Stevedoring Pty. Ltd. v. Salmond & Spraggon Pty. Ltd., (1980) 2 Lloyd's Rep. 317

Reardon Smith Line c. Crelisten Fruit, [1969] A.M.C. 1621

Riverstone Meat Co. v. Lancashire Shipping Co., [1961] 1 Lloyd's Rep. 57

Rosenbruch v. American Export Isbrandtsen Lines.Inc., 357 F.Supp. 982 (S.D.N.Y.1973); 1973 A.M.C.1160

Ruth Ann Cuba v. The Ruth, 192 F.Supp. 607

Sea Star, [1972] A.M.C. 1440 (2 Cir.1972)

Seguros 'Illimani' S.A. v. M/ Popi P., [1991] A.M.C. 2432

Silvercypress, 143 F.2d 462; [1944] A.M.C. 895 (2em Cir.1944)

Société belge des bétons c\ London & Lancashire Ins Co, 14 mars 1938, 158 Law Terms 352

Southern Pac. Co. v. Loden, 19 Ariz.App. 460, 465,508 P.2d 347 (1973)

S.S. Aluminios Pozuelo Ltd., v. S.S. Navigator, 407 F.2d 152 (Cour d'appel du 2 circuit, 1968)

SS Pharmaceutical Co. Ltd. v. Quantas Airways Ltd., [1989] 1 Lloyd's Rep. 319 (N.S.W.S.Ct.)

Standard Electrica c. Hamburg Sudamerikanische, (1967) 2 L.L.L.R. 193

Studebacker Ltd. v. Charlton S.S.Co., (1937) 59 L.L.L.R. 23

The Amstelot, [1963] 2 Lloyd's Rep. 223

The Cleveland, [1977] 1 Lloyd's Rep. 665

The Dagny Skou, [1980-1981] 1 S.L.R. 200 (Singapore C.A.)

The Diamand, [1906] 10 Asp. M.L.C. 282

The Elbe Maru, [1978] 1 Lloyd's Rep. 206

The Fusilier, (1865) BR & L. 341-347

The Flying Clipper, [1954] A.M.C. 259

The Furness Bridge, [1977] 2 Lloyd's Rep. 367

The Germanic, 196 U.S. 589 (1905)

The Giulia, 218 F. 744-746 (2 Cir.1914)

The Isla Fernandina, [2000] Lloyd's. Rep. 15

The Ocean Liberty, [1953] 1 Lloyd's Rep. 38 (4 Cir.1952)

The Ship Blackwall v. The Sancelito Water and Steam Tug Co., (1870) 10 Wall (77 U.S) 1 L.E.D. 870-875

The Silver Sky, [1981] 2 Lloyd's Rep. 95

The Vallescura, 293 U.S. 296-306; [1934] A.M.C. 1573

Thyssen, Inc. v. S.S. Eurounity, [1994] A.M.C 393-398 (S.D.N.Y. 1993)

Tokio Marine & Fire Insurance Co. Ltd. v. Nippon Yusen Kaisha Lines Ltd., 466 F.Supp. 212 (C.D.Washington, 1979)

United Purveyors Inc. v. Motor Vessel, "New Yorker", [1966] A.M.C. 321 (C.D. Floride)

Wagaman v. Ryan, 258 Iowa 1352; 142 N.W.2d 413 (1966)

Waters Trading Company, Ltd. v. Dalgety & Co., Ltd., [1951] 2 Lloyd's Rep. 385, 395 (S. C. N. S. W.)

Wilson v. Darling Island Stevedoring and Lighterage Company Ltd, [1956] 1 Lloyd's Rep. 346

Jurisprudence française

Trib. com. Le Havre, 16 juin 1947, Groupement National du Café c. Chargeurs Réunis et T.M.E., Recueil du Havre. 1949

Trib. com. Seine, 21 mars 1950, Sie c. Capitaine du « Saint- Marcouf » Cie Transatlantique et T.M.E., D.M.F. 1950, 397

Trib. com. Nantes, 17 juillet 1950, Corporation et Capitaine Jacobson, D.M.F. 1951, 404

Ch. Reunis, 11 mars 1960, Strabourgeois, D.M.F. 1950. 126

Trib. Com. Papeete, 24 février 1950, Gouverneur des Etabl. Français de l'Océanie c. Cie Messageries Maritimes, D.M.F. 1951. 93

Société Protectrice c. Société des cargos Algériens, D.M.F. 1951. 444

Trib. Com. Marseille, 7 juillet 1950, D.M.F. 1951. 398

Trib. com. Rouen, 13 juin 1952, D.M.F. 1953. 652

Trib. Com. Rouen, 13 janvier 1955, D.M.F. 1956. 145

Montpellier, 12 juillet 1955, Bull.Trans. 1955. 271

Com., 19 janvier 1959, D.M.F. 1959. 272

Ch. Réunion, 11 mars 1960, D.M.F. 1960

Aix, 21 juin 1960, (le navire « Marvia »), D.M.F. 1961. 340

Trib. com. Seine, 18 novembre 1960, (le navire « Warendorf »), D.M.F. 1961. 369

Trib. com. Seine, 2 décembre 1960, Ste des Tanneries de cuir d'Indochine et de Madagascar c. Cie de Messageries maritimes et Marini, (le Navire Sindh), D.M.F. 1961. 494

Douai, 23 février 1961, D.M.F. 1961. 481

Com., 20 novembre 1963, D.M.F. 1964.156

Cass. 16 juillet 1964, D.M.F. 1964. 715

Aix, 1 décembre 1967, D.M.F. 1968. 515

Montpellier, 24 juin 1968, Bull.T 1968. 253

Protectrice c. Société des cargos Algériens, D.M.F. 1951. 444

Aix Provence, 6 décembre 1972, Rev. Scapel 1973. 15

Sentence arbitrale, 20 novembre 1973, Sté de pêche maritime et de ravitaillement (S.A.P.M.E.R.) c. Sté Deepsea Fishing Corp. Inc., D.M.F. 1974.176

Trib. com. Marseille, 7 février.1975, D.M.F. 1976.43

Aix, 16 mai 1975, D.M.F. 1976.288

Trib. com. Marseille, février 1976, D.M.F. 1976.610

Rouen, 22 octobre 1976, D.M.F. 1977.234

Paris, 25 janvier 1977, D.M.F. 1977.645

Aix, 13 octobre, 1978, Bull.Trans. 1978.600

Lyon, mai 1978, D.M.F. 1980.73

Aix-en-Provence, 18 décembre 1980, D.M.F. 1981.552

Aix, 6 décembre 1984, D.M.F. 1985.737

Aix, 6 juin 1987, D.M.F. 1988.390

Cass. com, 19 octobre 1989, Bull civ. IV.173

Société SCAC et autres c. Compagnie nationale algérienne de navigation, Bull.Cass. 1991. IV, n° 242, 168

Société Suomi Line et autre c. Établissements Mohamed O/ Ahmed et autres, Bull. Cass. 1992. IV, n°387, 272

Sté Franco-Belgian Services et autres c. Sté Aticam et autres, Bull.T.L 1992.620

Trib. com. Paris, 20 décembre 1994, Bull.Trans. 1995.779

Paris, 22 novembre 1996, Bull.Trans. 1996.157

Paris, 15 Janvier1997, Bull. T. 1997.200

Marseille, 18 décembre 1998, D.M.F. 1999.336

Sentence n° 971, 24 octobre 1997, D.M.F. 1998.706

Paris, 15 janvier 1997, Bull.Trans.L. 1997.200

Trib. com. Marseille, 6 fevrier 1998, (le navire « Clara Maersk »), D.M.F. 2003.585

Alteleipziger et a. c. Sté Compagnie européenne d'assurance et a., 8 avril 1999, Bull.Trans.L. 1999.399

Aix-En-Provence, 19 janvier 2001, D.M.F. 2001.820

Rouen, 23 mai 2001, D.M.F. 2002.44

TABLE BIBLIOGRAPHIQUE

Monographies et recueils

AISENSTEIN, L., *Staries et surestaries en droit français et comparé*, t.10, Paris, L.G.D.J., 1965, 217 p.

ASSONITIS, G., *La réglementation internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED*, Genève, Publication de l'institut universitaire des hautes études internationales, 1991, 309 p.

ASTLE, *International Carrier's liabilities: The determination of Some Current Contractual Problems arising from the International Carriage of Goods*, London, Fairplay Publications, 1983

BAUGHEN, S., *Shipping Law*, London, Cavendish Publishing Limited, 2004, 426 p.

CAENS, B., *Hamburg Rules : Article 1 to 5.1*, Mémoire de maîtrise, Institut de Droit Comparé, McGill University, 1992

CLARKE, M.-A., *Aspects of the Hague Rules : a comparative study in English and French law*, Martinus Nijhoff- the Hague, 1976, 253 p.

CHAIBAN, C., *Causes légales d'exonération du transporteur maritime dans le transport des marchandises*, Paris, 1965, 381 p.

CHAUVEAU, *Traité de droit maritime*, Librairies techniques, 1958, 777 p.

COLINVAUX, R., *Carver's carriage by sea*, vol.1, 3em Éd., 1982, 614 p.

DE JUGLART, M., J. VILLENEAU, *Assistance en mer*, Paris, Bibliothèque de Droit Maritime et Spatial, 1962, 409 p.

DEMOGUE, R., *Les notions fondamentales du droit privé, essai critique pour servir d'introduction à l'étude des obligations*, Paris, A. Rousseau, 1911, 681 p.

DOR, S., *La Convention internationale de Bruxelles de 1924 dans son application aux diverses clauses insérées dans les connaissements*, Paris, 1954

DOR, S., J. VILLENEAU, *Le remorquage en droit maritime*, R. Pichon et R. Durand-Auzias, 1959, 216 p.

Durand, P.-M.-F., *Les transports internationaux*, Sirey, 1956, 515 p.

DURRY, G., *La distinction de la responsabilité contractuelle et de la responsabilité délictuelle*, Montréal, C.R.D.P.C du Québec, université Mc Gill, 1986.

FAKHRY, A., *La responsabilité de l'entrepreneur de manutention maritime au Canada*, mémoire de maîtrise, Montréal, faculté de droit des études supérieures, université de Montréal, 1996, 194 p.

FRAIKIN, G., *Traité de la responsabilité du transporteur maritime*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1957, 451 p.

GANADO, M et H.- M. KINDRED, *Marine cargo delays : the law of delay in the carriage of general cargoes by sea*, Lloyd's of London Press Ltd, 1990, 175 p.

GAUTIER, A., *Des clauses d'irresponsabilité en matière de transport maritime*, Paris, 1910

GHANNOUCHI, A., *La limitation de la responsabilité du transporteur dans le cadre du transport maritime sous connaissement*, mémoire de maîtrise, Montréal, faculté de droit des études supérieures, université de Montréal, 1997, 143 p.

GASKELL, N., R. ASARIOTIS, Y. BAATZ, *Bills of lading: law and contracts*, London, LLP, 2000, 852 p.

GILSON, B., *Inexécution et résolution en droit anglais*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1969, 251 p.

GOLD, E., *Maritime transport*, Toronto, LexingtonBooks, 1981, 425 p.

HILL, C.-J.-S., *Maritime Law*, 4^{em} édition, London, Lloyd's of London Press, 1995, 560 p.

IVAMY, E.-R.-H., *Payne and Ivamy's carriage of goods by sea*, London, Butterworths, 1976, 312 p.

JOSIEN, B., *La responsabilité du transporteur de marchandises en droit anglais*, Paris, 1960

KATSIGERAS, C., *Le déroutement en droit maritime comparé*, Collection de droit maritime et des transports, Librairies techniques, 1970, 111 p.

KERAUTEM, A., *Le déroutement*, Paris, 1935

LAVERGNE, L., *Les transports par mer*, Paris, 1968, 176 p.

LE BIHAN-GUENOLE, M., *Droit du travail maritime : spécificité structurelle et relationnelle*, édition l'Harmattan, 2001, 317 p.964, 129 p.

LE CLERE, J., *L'expertise et l'arbitrage en matière maritime et fluviale*, Librairies techniques, 129 p.

LEFEBVRE, G., *L'obligation de navigabilité et le transport des marchandises sous connaissance*, mémoire de maîtrise, Montréal, faculté de droit des études supérieures, université de Montréal, 1986, 93 p.

MAGENDIE, P., *La faute nautique dans le transport sous connaissance*, Paris, 1961

MANCA, P., *International maritime law*, vol. II, Antwerpen, Belgium, European Transport Law, 1970-1971, 446 p.

MANKABADY, S., *The Hamburg Rules On The Carriage Of Goods By Sea*, Boston, Sijthoff-Leyden, 1978, 358 p.

MARAIS, G., *Les transports internationaux de marchandises par mer et la jurisprudence en droit comparé*, Paris, 1949, 278 p.

PINEAU, J., *Le contrat de transport : terrestre, maritime, aérien*, Montréal, Éditions Thémis, 1986, 471 p.

POURCELET, M., *Le transport maritime sous connaissance : droit canadien, américain et anglais*, Les presses de l'université de Montréal, 1972, 269 p.

PUTZERS, J., *Le contrat de transport routier de marchandises*, Bruxelles, Bruylant, 1981, 471 p.

RAJWAR, L.-M.-S., M.-G. VALENTE, J.-J., OYEVAAR, W.-R. MALINOWSKI, *Les transports maritimes et les pays en voie de développement*, Bruxelles, Bruylant, 1972, 127 p.

MARKIANOS, D.-J., *Le transport maritime sous connaissement à l'heure du marche commun*, R. Pichon et R. Durand-Auzias, 1966, 467 p.

REMOND-GUILLOUD, M., *Droit Maritime*, Paris, 2em Éd. Pedone, 1993, 498 p.

RIPERT, G., *Droit maritime*, tome II, Paris, Editions Rousseau et Cie, 1952, 963 p.

RODIÈRE, R., *Traité général de droit maritime*, tome I, Dalloz, 1976, 419 P.

RODIÈRE, R., E. DUPONTAVICE, *Droit maritime*, Dalloz, 1991, 495 p.

ROSE, F.-D., *The law of salvage*, London, Sweet & Maxwell, 2002, 921 p.

SAUVAGE, F., *La clause de négligence et les clauses de non- responsabilité des fautes dans le contrat de transport par mer*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1911, 207 p.

SELVIG, E., *Unit limitation of carrier's liability*, Oslo, London, 1961, 264 p.

SERIAUX, A., *La faute du transporteur*, Édition Economica, 1984, 285 p.

SONG, S.-R., *A comparative study on maritime cargo carrier's liability in anglo-américan and french laws*, thèse de doctorat en droit, Cornell University, Michigan, USA, 1970

TEMPERLEY et VAUGHAN, *Carriage of goods by Sea Act*, 4em Éd, 1932, 25 p.

TETLEY, W., *International maritime and admiralty law*, Internatioanl shipping publications, Éditions Yvon Blais et Thomson Company, 2002, 959 p.

TETLEY, W., *Marine cargo claims*, London, 1988, 1305 p.

TODOL, P., *Maritime fraud*, 2003, 200 p.

WEISZBERG, G., *Le « raisonnable » en Droit du Commerce International*, Thèse de doctorat en Droit, Université Panthéon- Assas (Paris II) soutenue le 7 novembre 2003.

WERNER, A.-R., *Traité de droit maritime général, éléments et système, définitions, problèmes, principes*, librairie Droz, Genève, 1964, 479 p.

Articles de revues

ACHARD, P., « Les règles de Hambourg à nouveau mise en examen », (1994) 46 D.M.F. 254-258

ALLEMES, F., « La doctrine de *frustration* et les contrats en droit anglais », (1957) D.M.F. 118

AUCHTER, G., « La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 », (1979) 14 D.E.T. 221-451

ASSER, T.-M.-C., « *Golden Limitations of Liability in International Transport Conventions and the Currency Crisis* » (1974) 5 J.M.L.C. 645-669

BATESON, A., « *Deck stowage as a deviation* », (1954) B.L.R. 103

BAUDOUIIN, J.L., « Quelques réflexions d'un civiliste sur la common law plurielle », (1996-97) 1 R.C.L.F. 283-289

BERGER, K.P., « *The relationship between the Unidroit Principles of international commercial contracts and the new lex mercatoria* », (2000) 1 R.D.U. 153-170

BRICE, Q.C.G., « *Salvage and the Marine Environment* », (1995-96) 70 Tul.L. R. 669-677

BOKALLI, V.-E., « La protection des chargeurs à travers les règles de Hambourg », (1997) D.M.F. 237- 249

BONASSIES, P., « Jurisprudence récente des États unis d'Amérique. », (1968) D.M.F. 238-246

« États- Unis d'Amérique, Jurisprudence récente », (1974) 26 D.M.F. 744-757

« États- Unis d'Amérique, Jurisprudence 1974-1978 », (1979) 31 D.M.F. 611-623

« Jurisprudence récente de Grande-Bretagne », (1963) D.M.F. 304-316

« Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité », (1993) 45 D.M.F. 95-107

« Soixante ans après- Un nouveau GOGSA américain », (1996) 48 D.M.F. 613-626

BURROWS, A., « *The Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999 and its implications for commercial contracts* », [2000] L.M.C.L.Q. 540-554

BUSSCHAU, J.-W., « *The Role of Gold in World Monetary Arrangements* », (1968) 2 J.W.T.L. 363-374

CHANDLER, G.-F., « *A comparison of GOGSA, the Hague\ Visby Rules, and the Hamburg Rules* », (1984) 15 J.M.L.C. 233-291

COGHLIN, T., « *Ship-owners' Liabilities Fifty Years On* », (1991) 22 J.M.L.C. 415-421

CUNNINGHAM, M.-J.-R., et M.-J. RAMBERG, « Les Règles de La Haye- Recommandations adoptées par Le C.M.I. lors de sa XXXème Conférence de Hambourg », Doc. C.M.I. (1974) 433-445

DE GRANDMAISON, J. et R. RODIERE, « Note sous cass. (Ch. Réunies) 11 mars 1960 », (1960) D.M.F. 331-336

DE LA GRASSIÈRE, P.-B., « Le vice propre des marchandises en droit maritime », (1960) D.M.F. 515-522

DELEBECQUE, PH., « Le projet d'instrument sur le transport international de marchandises par mer. Projet CNUDCI », (2003) 56 D.M.F. 915-939

DE JUGLART, M., « Le vice propre de la marchandise dans le transport maritime », (1965) D.M.F. 131-136

DE ORCHIS, M.-E., « *The container and the package limitation-the search for predictability* », (1974) 5 J.M.L.C. 251-279

DE PONTAVICE, E., « À la recherche d'une unité de compte universelle pour les conventions internationales de droit privé sur la responsabilité », (1982) 6 A.D.M.A 33-161

« L'apport des expériences étrangères en matière de délinquance écologique (en marge de l'affaire de l'«Amoco- Cadiz», (1979) 4 A.D.M.A. 29-127

« Conventions internationales et droit internes », (1980) 5 A.D.M.A 17-80.

DIEDEREBES-VERSCHOOR, R., « *Observation sur la déclaration de valeur* », (1980) 5 D.A.S. 37

DICKINSON, D.-E., « *Is the crime of piracy obsolete?* », (1924-25) 38 Harv.L.R. 334-360

DIPOLCK, K., « *Conventions and Morals – Limitation clauses in International Maritime Conventions* », (1969-70) 1 J. M.L.C. 525-536

DUBAIS, B.-A., « *Some legal aspects of the AMOCO CADIZ incident* », (1979) Lloyd's M.C.L.Q. 290-296

EDGERTON, W.-H., « *Negligence, Inadvertence, and Indifference; the relation of mental states to negligence* », (1925-26) 39 Harv.L.R. 849-870

« *A theory of negligence* », (1972) 1 J.L.S. 29

HAANAPPEL, P.-P.-C., « La relation entre les responsabilités civiles contractuelle et délictuelle : l'Arrêt Wabasso en droit québécois et en droit comparé », (1982) 34 R.I.D.C. 103-118

HARRY, G.-J., « *The Future of Gold and the Dollar* » (1969) 3 J.T.W.L. 117-129

HELLER, P.-P., « *The Value of the Gold Franc- A Different Point of View* », (1974) 6 J.M.L.C. 73-103

FERNANDEZ, R.-M., « *The limitation of Liability of a Ship-owner in Anglo-Canadian Law* », (1985) 16 J.M.L.C. 219-252

GAROCHE, « *Buée de cale, avaries aux marchandises, moyens de prévention.*», (1950) J.M.M. 2762

GAURIER, D., « *Le crime contre l'humanité est-il une notion nouvelle? Le pirate, ennemi du genre humain* », (2000) XVIII A.D.M.O. 173-192

GREENMAN, D.-C., « *Limitation of liability unlimited* », (2001) 32 J.M.L.C. 279-315

GRIGGS, P.-J.-S., « *Obstacles to uniformity of maritime law* », (2003) 34 J.M.L.C. 191-207

JAUFFRET, E., « *Les accidents de palanquées* », (1958) D.M.F. 71

JARRET, « *The Life Salvor Problem in Admiralty* », (1954) 63 Yale.L.J. 779-781

JUGLARD, M., « *Droit commun et droit maritime* », (1986) D.M.F. 259-277

KERR, A.D., « *The Past and the Future of "No Cure-No Pay"*», (1992) 23 J.M.L.C. 411-427

KENDE, C.B., « *Le concept de limitation de responsabilité en droit américain* », (1987) 39 D.M.F. 727-750

KIMBALL, D.-J., « *Shipowner's Liability and the Proposed Revision of the Hague Rules* » (1975) 7 J.M.L.C. 217-252

KISS, A et A. SZONYI-DANDACHI, « *Risques industriels et responsabilité: la réponse du Conseil de l'Europe en matière d'environnement* », (2003) 33 R.G.D. 224

LAFAGE, « La preuve de la faute dans les cas exceptés énumérés à l'art.4, &2 de la convention de Bruxelles de 1924 », (1961) D.M.F. 323-332

LEFEBVRE, G., « L'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissance », (1990) 31 C.D. 81-123

« La CNUDCI et la responsabilité du transporteur de marchandises », 37 (2003) R.J.T. 435- 471

LEE, E.-S. et S. O. KIM, « *A Carrier's Liability for Commercial Default and Default in Navigation or Management of the Vessel* », (2000) 27 T.L.J. 205-221

LEGRAND, P., « Brèves réflexions sur l'utopie unitaire en droit », (2000) 3 R.C.L.F 111-125

LLUELLES, D., « Du bon usage de l'usage comme source de stipulations implicites », (2002) 36 R.J.T. 83-116

LUREAU, P., « Dol, faute lourde et responsabilité du transporteur », (1956) D.M.F. 627

MAKOUTA, M., « La protection du chargeur à travers la convention du 25 août et les règles de Hambourg », (1988) J.M.M. 821

MANKABADY, S., « *Interpretation of the Hague Rules* », (1974) Lloyd's M.C.L. Q. 125-133

MANDELBAUM, S.-R.- Esq., « *Creating Uniform Worldwide Liability Standards for Sea Carriage of Goods under the Hague, Cogsa, Visby and Hamburg Conventions* », (1996) 23 T.L.J. 471-502

MARQUIS, L., « L'apprentissage réciproque des langues et des valeurs dans le droit uniforme », (2000) 3 R.C.L.F. 153-175

MUNDELL, R.-A., « *The International Monetary Fund* », (1969) 3 J.W.T.L. 455-497

MCGILCHRIST, N.-R., « *The new Hague Rules* », (1974) Lloyd's M.C. L.Q. 255-263

MARTRAY, J., « Premières conséquences du drame de l'Amoco-Cadiz sur le droit de la mer et sur l'organisation de la lutte contre la pollution en France », (1979) 4 A.D.M.A. 157-168

MOORE, J., « *The Hambourg Rules* », (1978) 10 J.M.L.C. 1-11

MOUSSU-ODIER, F., « Quelques réflexions sur l'assistance », (1980) 5 A.D.M.A. 163-167

MURRAY, E.-D., « *The extension of damage and time limitations of the Hague, Warsaw, and Lausanne Conventions to agents and independent contractors of ship lines and air lines* », [1997] 25 T.L.J. 1-54

NICOLAS, P.-Y., « La conversion de "franc" des Conventions internationales de droit privé maritime », (1980) 33 D.M.F. 579-588

NEWELL, R., « "Privity fundamentalism" and the Circular Indemnity Clause », (1992) L.M.C.L.Q. 97-108

O'KEEFEE, J.-P., R.-J. COLINARD, « *The Law of the Sea and the Marine Carrier's Liability* », (1976) 10 J.W.T.L. 335-354

PARKS, L.-A., « *The 1910 Brussels Convention, the United States Salvage Act of 1912, and Arbitration of Salvage Cases in the United States* », (1982-83) 57 Tulane.L.R. 1457-1490

PEACOCK, J.H., « *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* », (1989-1990) 68 Texas.L.R. 977-1002

PEARCE, J., « *Maritime Policy: will the seas be free or containerized?* » (1973) 5 T.L.J. 23-43

PECK, S.-D., « *Economic analysis of the allocation of liability for cargo damage : the case for the carrier, or is it?* » (1998) 26: 73 T.L.J. 74-103

PELLETIER, B., « De la piraterie maritime », (1987) 9 A.D.M.A. 215-235

PELAEZ, S.-A., « *Salvage- a new look at an old concept* », (1975-76) 7 J.M.L.C. 505-519

PESTEL-DEBORD, P., « Chargeurs, transporteurs, et "maritimistes" : réflexion sur un siècle de luttes d'influence. », (2001) 53 D.M.F. 179-186

PIERRE-YVES, N., « Les Règles de La Haye devant les tribunaux français » (1998) D.M.F. 547-571

POPP, A.-H.-E., « *Limitation of Liability in Maritime Law - An Assessment of its Viability from a Canadian Perspective* », (1993) 24 J.M.L.C. 335-355

POSNER, R.-A., « *Strict liability: a comment* », (1973) 2 J.L.S. 205

« *System of Strict Liability* », (1974) 3 J.L.S. 165-215

PINEUS, K., « Quelques réflexions à propos de la limitation de responsabilité de l'armateur », (1979) 31 D.M.F. 515-519

RAMBERG, J., « *The Law of Carriage of Goods, Attempts and Harmonization* », (1974) E.T.L. 16-17

« Problèmes de la clause or », (1975) Doc.C.M.I. 175-179

RATH, E., « *Containers: their definition and implications* », (1975) 7 T.L.J. 53-81

REZENTHEL, R., « Le blocage des ports et l'état de droit », (1998) 50-579 D.M.F. 75-91

RODIÈRE, R., « Faute nautique et faute commerciale devant la jurisprudence française », (1961) 13 D.M.F. 451-459

ROHRCKE, H.-G., « *Combined Transport and the Hague Rules* », (1967) 1 T.W.T.L. 619-637

RUBIN, H.-L., « *Admiralty* », (1972) 38 Brooklyn.L.R. 909-917

RUDOLPH, L.-J., « *Negligent Salvage: reduction of award, forfeiture of award or damages* », (1976) 7 J.M.L.C. 419-431

RUNDALL, M.-T., « *'Act of God' as a defence in negligence cases* », (1976) 25 Drake Law Review 754-762

SAUVAGE, F., « Les fluctuations des cours des marchandises et le calcul des dommages intérêts », (1954) D.M.F. 384

STONE, D.-J., « *The limitation of liability act : time to abandon ship* », (2001) 32 J.M.L.C 317-337

SHAH, B.-S., « *Seaworthiness – A comparative Survey* », (1966) 8 Malaya.L.R. 95-108

SHAW, R., « *The 1989 Salvage Convention and English Law* », (1996) L.M.C.L.Q. 202-231

SIMON, P., « Pollution et remorquage », (1979) 31 D.M.F. 195-205

« Qui est le transporteur maritime? » (1995) D.M.F. 26-29

SWEENEY, J.-C., « Les règles de Hambourg, point de vue d'un juriste anglo-saxon », (1979) D.M.F. 323-335

« *The Uncitral Draft Convention on Carriage of Goods by Sea* », (1976) 7 J.M.L.C. 327-350

STEEL, D., « *Ships are different: the case for limitation liability* », (1995) L.M.C.L.Q. 77-87

TANCELIN, M., « Option et cumul : une fausse querelle doctrinale », (1982) 42 R.du B. 452-454

« Connaissance maritime, clause Himalaya, effet relatif du contrat », (1977) 55 R. du B.C. 743-746

« *Comments- the Himalaya clause* », IV R.du B. C. 743, 745

TASSEL, Y., « Le dommage élément de la faute », (2001) D.M.F. 771-786

« Les auxiliaires du transport maritime », (1999) D.M.F. 264-279

TEMPESTA, A., « Quelques réflexions sur les transports par conteneurs et transports multimodaux », (1982) 6 A.D.M.A. 371-385

TERRASSIER, N., « Le transport maritime dans la mondialisation: globalisation et fragmentation » (2000) XVIII A.D.M.O. 348-360

TETLEY, W., « *Canadian Maritime Legislation and Decisions 2003-2004* », (2004) L.M.C.L.Q. 18-50

« *Interpretation and Construction of the Hague, Hague- Visby and Hamburg Rules* », (2004) 10 J.I.M.L 30-70

« *Canadian Maritime Legislation and Decisions 2002-2003* », (2003) L.M.C.L.Q. 16-39

« *Reform of Carriage of Goods- The UNCITRAL Draft and Senate COGSA 99* » (2003) 28 Tul.M.L.J. 1-44

« *The Himalaya Clause- Heresy or Genius?* » (1977-1978) 9 J.I.M.L 111-130

« *Canadian Maritime Legislation and Decisions 1996-1997* », (1999) L.M.C.L.Q. 265-292

« *Package & Limitation and the Hague, Hague/Visby and Hamburg Rules and Gold* », (1995) 26 J.M.L.C. 133-155

« *Shipowners' limitation of liability and conflicts of law: the properly applicable law* », (1992) 23 J.M.L.C. 585-606

« *Canadian Interpretation and Construction of Maritime Conventions* », (1991) 22 R.G.D. 109

« *The Himalaya clause, stipulation pour autrui, non-responsability clauses and gross negligence under the civil code* », (1979) 20 C de D. 449

« *The Hambourg Rules- A Commentary* », (1979) Lloyd's M.C.L.Q. 1-43

« *Canadian comments on the proposed Uncitral Rules an analysis of the proposed UNCITRAL Text* », (1977-78) 9 J.M.L.C. 251-268

« Inexécution fondamentale du contrat suivant les Règles de La Haye, Visby, Uncitral », (1977) D.M.F. 600-613

« Nullité du contrat suivant les règles de la Haye », (1965) D.M.F. 67-77

« *Error in navigation or management* », (1964) J.du B.C. 244

« *Peril of the sea and similar exceptions* », (1963) J.du B.C. 148

« *Selected problems of Maritime Law under the Hague Rules* », (1963) McGill.L.J. 53-65

THOMPSON, D., « *International Carriage by Container: the british background* » (1967) 1 J.W.T.L. 434-463

TIBERG, H., « Chronique du droit maritime suédois », (1995) D.M.F. 471-477

STURLEY, M.-F. et S.-F. GROVER, « *Ad valorem rates under article 4(5) of the Haye Rules: A response to Mendelsohn and Degurse* », (1992) 23 J.M.L.C. 623-629

VIALARD, A., « Sisyphe et l'uniformisation internationale du droit maritime » (1999) D.M.F. 213-221

« L'évolution de la notion de faute inexcusable et la limitation », (2002) D.M.F. 579-585

VILLENEAU, J., « Événements de mer: abordage, collision et assistance », (1987) 9 A.D.M.A. 75-79

WARD, L., « *The SDR in transport liability conventions: some clarification* », (1981) 13 J.M.L.C. 1-20

WILSON, J.-F., « *A flexible contract of carriage-the third dimension* », (1996) L.M.C.L.Q. 187-201

WIJCKMANS, M.-K.-F., « *The container revolution and the per package limitation of liability in admiralty* » (1987) 22 D.E.T. 506-528

WOODS, R.-J., « *The Container Revolution* », (1972) 6 J.W.T.L. 661-692

Zamora, S., « *Carrier Liability for Damage or Loss to Cargo in International Transport* », (1975) 23 Am.Comp.L. 39