



**Centre des Etudes Doctorales :** Sciences Juridiques, Economiques, Sociales, Chariaa  
et de Gestion

**Laboratoire de Recherche :** Droit, Philosophie et Société

## **Thèse pour l'obtention du Doctorat en Droit Privé**

Présentée et soutenue par

**Suzane EL-BOUKHIARI**

# **La sécurité juridique dans le contrat du transport maritime des marchandises « Enjeux et perspectives marocaines »**

Sous la direction du professeur

**Pr. Abdellah MARGHICH**

**Année universitaire 2022/2023**

## SOMMAIRE

|                                                                                                                                                    |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Abstract.....                                                                                                                                      | 6   |
| Liste des abréviations, signes et acronymes .....                                                                                                  | 7   |
| INTRODUCTION GENERALE.....                                                                                                                         | 10  |
| Chapitre préliminaire-Histoire maritime.....                                                                                                       | 47  |
| Section 1 — Le droit maritime romain.....                                                                                                          | 47  |
| Section II - Le droit maritime des « Temps modernes ».....                                                                                         | 53  |
| <br>                                                                                                                                               |     |
| PREMIERE PARTIE - Responsabilité du transporteur comme source principale<br>du contentieux du contrat maritime de transport de la marchandise..... | 56  |
| TITRE I- Les risques liés à la responsabilité du transporteur maritime de la<br>marchandise sous l'égide de la Convention de Bruxelles.....        | 57  |
| Chapitre I- Principes de la notion de responsabilité du transporteur maritime de<br>la marchandise par mer et ses limites .....                    | 65  |
| Section I- Présomption de responsabilité du transporteur.....                                                                                      | 68  |
| Section II- Les limites du principe de présomption de responsabilité du<br>transporteur.....                                                       | 75  |
| Chapitre II- Régime d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime<br>de marchandise.....                                             | 94  |
| Section I- Les cas exceptés tenant à des événements extérieurs au navire et à la<br>cargaison .....                                                | 99  |
| Section II- Les cas exceptés liés à la cargaison .....                                                                                             | 105 |
| Section III- Les cas exceptés relatifs au navire .....                                                                                             | 113 |
| Titre II Le régime de la responsabilité du transporteur maritime de la<br>marchandise sous l'empire des Règles de Rotterdam .....                  | 121 |
| Chapitre I- Principe de responsabilité avec Règles de Rotterdam, innovation<br>critiquée.....                                                      | 122 |
| Section I – La règle générale d'exonération.....                                                                                                   | 126 |

|                                                                                                                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Section II - Les règles particulières d'exonération.....                                                                                                           | 130 |
| Chapitre II- Règles de Rotterdam, une avancée en comparaison à la Convention de Bruxelles.....                                                                     | 141 |
| DEUXIEME PARTIE - Des procédures qui naissent du contrat de transport de la marchandise sous connaissement.....                                                    | 152 |
| Titre I- Les moyens tirés de la recevabilité de l'action en responsabilité posés par les lois de procédures et la loi des parties comme source du contentieux..... | 153 |
| Chapitre I- les moyens tirés de la nullité des formes légales comme source du contentieux maritime de transport des marchandises.....                              | 154 |
| Section I- La qualité à agir comme condition de recevabilité de l'action en responsabilité .....                                                                   | 155 |
| Section II- l'intérêt à agir.....                                                                                                                                  | 165 |
| Section III- Règles légales pour déterminer le transporteur contre qui agir.....                                                                                   | 168 |
| Section IV- Règles de prescription de l'action et ses limites.....                                                                                                 | 175 |
| Chapitre II- Les moyens tirés de la compétence des juridictions .....                                                                                              | 186 |
| Section I- La force probante de la clause de compétences et son opposabilité au destinataire du connaissement.....                                                 | 187 |
| Section II- La force probante de la clause compromissoire et son opposabilité au destinataire du connaissement.....                                                | 202 |
| TITRE II- Les moyens de fond sources du contentieux maritime .....                                                                                                 | 210 |
| Chapitre I - Les exceptions de fond tirés de la loi applicable au contrat de transport de marchandise par mer ( Paramount) .....                                   | 211 |
| Section I- Règles posées par la loi pour déterminer le droit applicable.....                                                                                       | 212 |
| Section II - Règles posées par l'accord des parties dites « <i>clauses Paramount</i> ».....                                                                        | 215 |

|                                                                                                                           |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Section III- Les limites de la clause <i>Paramount</i> et de la liberté contractuelle.....                                | 219 |
| Chapitre II- Des autres moyens de fond sources du contentieux maritime de marchandises sous connaissance: .....           | 224 |
| Section I- Des actes préparatoires à l'action en responsabilité.....                                                      | 225 |
| Section II- La justification légale du contentieux du contrat de transport maritime de marchandise sous connaissance..... | 229 |
| Section III La portée du contentieux du contrat de transport maritime de marchandise sous connaissance .....              | 236 |
| CONCLUSION GENERALE : .....                                                                                               | 242 |
| BIBLIOGRAPHIE.....                                                                                                        | 246 |
| Indexe thématique alphabétique.....                                                                                       | 279 |

## **Remerciement**

Monsieur le président,

Messieurs les membres du jury,

Avant de me lancer la présentation de ma thèse de doctorat, je tiens tout d'abord à vous remercier pour l'intérêt que vous avez voulu porter à mon travail et d'avoir accepté de faire partie de ce jury.

C'est à vive voix que j'exprime ma gratitude à mon directeur de thèse, Monsieur Abdellah Merghich, pour le soutien qu'il m'a apporté pendant toutes ces années. Je suis reconnaissante de votre patience, votre disponibilité pour la réalisation de cette thèse.

Je vous remercie monsieur le professeur pour votre générosité sans limites et votre fructueuse contribution à l'élaboration de cette recherche. C'est avec un grand honneur pour moi votre étudiante, que je présente ma thèse de doctorat faite sous votre direction.

J'apprécie Mon professeur, Monsieur Driss Joudi, qui m'honore de sa présence. Votre modestie et vos enseignements m'ont marquée pendant toutes ces années d'étude universitaires.

J'apprécie également le fait que vous ayez porté votre intérêt à ce travail et que vous fassiez partie de mon sujet de soutenance. Veuillez croire Monsieur le professeur à ma profonde reconnaissance et à mon profond respect.

Je tiens également à remercier Mr le professeur Mohamed Zriouel , je suis infiniment sensible à l'honneur que vous me faites en acceptant de vous déplacer de la ville de Meknès et laisser en instance vos engagements, pour siéger parmi mon jury de soutenance. Veuillez accepter, le témoignage de ma grande estime et de ma sincère reconnaissance.

Comme je me sais gré envers monsieur Bouchta Aloui , d'avoir accepté aimablement de juger cette thèse. Veuillez accepter Mr le professeur mon grand respect.

Enfin je reste infiniment reconnaissante à ma famille, ma belle-famille et tous mes amis pour leur soutien.

## **Abstract**

In the last decades, the International maritime transport has been developed on a large scale. Several international agreements have been concluded in purpose of an unification of the rules governing maritime transport agreements, resulting in a complexity which sometimes raises doubts. However, as in the international private law, the international maritime law is, according to the legislation applied to it, interpreted differently according to country.

This difference of interpretation is coming from significant disparities in the decisions of the different countries, particularly about the inserted clauses in the bill of lading.

Furthermore, the containerization has Advantages in terms of safety and speed of loading and unloading, it presents difficulties regarding the false declarations and the settlement of demurrage, that they are facing, a lack of resources remains between the Moroccan and French ports.

All these problems, affects mostly the shipping carrier or the consignee of the goods and which are not fully covered by the current agreements in force. These texts were aimed standardization of the international regime of maritime transport of lading contract, are still not achieving the desired harmonization.

This thesis aims to criticize in a constructive perspective of the international legal regime of the maritime transport contract of goods under bill of lading and litigation that creates especially regarding transport to and from Morocco.

## Principales abréviations

|          |                                                                                                 |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Al.      | Alinéa                                                                                          |
| Art.     | Article                                                                                         |
| ATI.     | L'Accord sur les technologies de l'information                                                  |
| BTL      | à Bulletin des Transports et de la Logistique                                                   |
| C. civ   | Code civil                                                                                      |
| c.       | Contre                                                                                          |
| CA       | Cour d'appel                                                                                    |
| Cass.    | Cour de cassation                                                                               |
| CCI      | Chambre du Commerce International                                                               |
| CDMT     | Centre de Droit Maritime et des Transports                                                      |
| Cf.      | Confère                                                                                         |
| CMI      | Comité Maritime International                                                                   |
| CNUCED   | Commission des Nations Unies pour le Commerce et le Développement                               |
| CNUDCI   | Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International                             |
| C. Ass   | Code des assurances                                                                             |
| C. Civil | Code Civil                                                                                      |
| Contra   | Contrairement                                                                                   |
| Credoc.  | Crédit documentaire                                                                             |
| D.       | Dalloz                                                                                          |
| D. Aff.  | Droit des Affaires                                                                              |
| DCCM.    | Dahir sur le Code de Commerce Maritime                                                          |
| D.O.C    | Dahir des obligations et des contrats                                                           |
| Doctr.   | Doctrine                                                                                        |
| Éd.      | Édition                                                                                         |
| EDI      | l'Echange des Données Informatisées                                                             |
| Et s.    | Et suivant (s)                                                                                  |
| GATT.    | General Agreement on Tariffs and Trade (Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce) |
| Idem     | la même chose                                                                                   |

|          |                                                                    |
|----------|--------------------------------------------------------------------|
| Infra    | voire plus bas                                                     |
| ISO      | Organisation International de Normalisation                        |
| J-Cl.    | Juris-classeur (Encyclopédie)                                      |
| LTM      | La lettre de transport maritime                                    |
| LGDJ     | Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence                    |
| N°/ No   | Numéro/ numéros;                                                   |
| NVOCC    | Non Vessel Operating Common Carrier;                               |
| Obs.     | Observations                                                       |
| OHADA    | Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires |
| OMC.     | L'Organisation mondiale du commerce                                |
| OMI      | Organisation Maritime Internationale                               |
| op. cit. | opere citato (cité plus haut)                                      |
| p./ pp.  | Page / pages                                                       |
| Supra    | voir plus haut                                                     |
| t.       | tome                                                               |
| T. com.  | Tribunal de commerce                                               |
| v.       | voir                                                               |
| Vol.     | Volume.                                                            |



## Introduction

Assurant plus de 80% du trafic mondial de marchandise, le transport maritime joue un rôle fondamental dans la dynamisation du commerce international et la globalisation de échanges mondiaux et constitue, de ce fait, un facteur déterminant de compétitivité et un vecteur stratégique dans les chaînes de valeur mondiales qui refaçonnent la géographie de l'économie mondiale.

L'intérêt de traiter la sécurité juridique à la lumière du contrat de transport maritime de marchandise sous connaissement et du contentieux qu'il engendre au Maroc est de faire la lumière sur la manière dont le juge national fait application des différentes règles de droit nationales et internationales applicables dans les pays.

En effet, le commerce est aujourd'hui un phénomène de plus en plus international où le transport par voie maritime reste dominant même si les autres modes de transport gardent un volume important de trafic de marchandises.

De même, depuis les années 1950, les moyens de transports ont connu de nombreuses améliorations qui ont permis de les rendre plus rapides, de diminuer leur coût de fonctionnement et d'augmenter largement leur capacité de transport, c'est-à-dire le volume qu'ils sont capables de charrier. Ainsi, par exemple, les améliorations techniques intervenues dans les transports maritimes, qui prennent actuellement en charge  $\frac{3}{4}$  du volume de commerce mondial de marchandises, ont permis de diminuer le coût du transport maritime de  $\frac{2}{3}$  entre 1929 et 1960.

En outre, l'apparition des navires porte-conteneurs à la fin des années 1950 a révolutionné le transport maritime international ; les quantités transportées par voies maritimes sont passées de 500 millions de tonnes entre 1950 à plus de 5,8 milliards de tonnes en 2002. Les plus récents porte -conteneurs peuvent ainsi transporter quelque 6.000 conteneurs qui, une fois à terre<sup>1</sup>, nécessiteront autant de camions et/ou de trains.

L'ouverture commerciale de l'économie marocaine, entamée depuis son adhésion au GATT en 1987, puis à l'OMC en 1994 et concrétisée par la signature d'une multitude d'accords de libre-échange et d'accords commerciaux, s'est traduite par un accroissement des échanges commerciaux avec le reste du monde, suscitant, ainsi, un

---

<sup>1</sup> [www.eduki.ch/fr/doc/dossier\\_14\\_mobilite.pdf](http://www.eduki.ch/fr/doc/dossier_14_mobilite.pdf)

fort besoin en matière d'infrastructures et de services de transport à même d'accompagner et renforcer cette dynamique. Dans ce contexte, le transport maritime qui assure plus de 95% du commerce extérieur marocain est considéré comme un secteur névralgique pour l'économie marocaine. La position géographique du Maroc sur le détroit, à un carrefour important des échanges commerciaux reliant l'Europe, l'Afrique, l'Asie et les Amériques fait du transport maritime le moyen idoine d'intégration de l'économie marocaine dans l'économie mondiale. En outre, le transport maritime génère des externalités importantes en termes de services et de travaux maritimes, notamment, pour le personnel sédentaire. Dans ce sens, il serait opportun de mettre en lumière les avantages comparatifs de ce secteur et d'identifier les ajustements à entreprendre afin de tirer le meilleur profit des opportunités qui se profilent à l'aune des changements sectoriels et géographiques, en cours et en perspectives, au niveau international.

Le contrat de transport maritime de marchandise a durant des décennies été confondu avec d'autres contrats utilisés dans le transport de marchandises par mer tel que la « charte partie » mais, l'évolution du transport maritime ainsi que l'évolution des besoins des parties que ce soit sur le plan pratique ou juridique, en cas de contentieux par exemple, a fait évoluer cette approche et aujourd'hui, le contrat de transport maritime de marchandises est considéré comme un contrat à part distinct des autres contrats et distinct du connaissance.

Le contrat de transport maritime de marchandises est une création de la pratique qui n'a été identifiée par les juristes que tardivement. Cette création est née de l'évolution qui s'est produite au plan économique à partir des années 1815-1830. Le développement du commerce maritime après la fin des guerres napoléoniennes, l'apparition de lignes régulières sur certains trafics (France-Grande-Bretagne, et, après 1830, France-Maroc) devaient entraîner une modification importante de ce commerce, envisagé quant à ses utilisateurs. L'utilisateur du commerce maritime n'était plus seulement le gros commerçant, soucieux d'envoyer à l'étranger un lot important de marchandise, et par là apte à affréter un navire en Angleterre quelques caisses de vins de Bordeaux ou quelques caisses de soieries lyonnaises, voir l'officier expédiant ses meubles de France au Maroc. Pour tels utilisateurs, le contrat d'affrètement n'était plus

adapté, comme était inadaptée la charte-partie, document complexe et lourd de détails, établi parfois plusieurs semaines avant la réalisation de l'expédition maritime.

Ainsi que nous l'avons indiqué plus haut, la doctrine française a pendant longtemps assimilée le contrat de transport à d'autres contrats utilisés dans le transport maritime des marchandises tel que la « charte partie » ou encore développé sous l'appellation du « transport sous connaissance ». Mais, comme l'a si bien remarqué le doyen Rodière», cette approche reste insatisfaisante, car il reste à se demander quand il faut rédiger une charte partie et quand un connaissance suffira<sup>2</sup>.

Ainsi, il définira le contrat de transport maritime de marchandises comme la convention par laquelle un transporteur de métier s'engage, moyennant rémunération, à procéder au déplacement d'une cargaison définie d'un point à un autre. Le contrat de transport suppose ainsi la maîtrise de l'opération de déplacement par le transporteur et il importe peu que l'engin lui appartienne ou pas<sup>3</sup>.

Le domaine principal du contrat de transport de marchandise par mer, objet de la présente étude, porte donc exclusivement sur *les effets de l'obligation qu'assume le transporteur de livrer la chose* transportée à sa destination s'oblige à transporter une marchandise d'un port donné à un autre, en contrepartie, le chargeur ou bien le destinataire s'oblige à lui régler le prix du fret. Les effets du contrat commencent donc au moment où le transporteur maritime prend en charge la marchandise qui lui est remise soit par le vendeur lui-même, au lieu de sa production ou bien, par la voie d'un chargeur qui se trouve généralement sur un quai d'où sera embarquée la marchandise pour s'achever au lieu de livraison convenu.

Le code de commerce maritime définit le contrat de transport de marchandises au niveau de son article 206 qui dispose que : « L'affrètement est le contrat par lequel l'armateur du navire s'engage envers un expéditeur à transporter ses marchandises à un certain port ou pendant un certain temps, moyennant un certain prix, en y affectant soit la totalité, soit une partie du bâtiment. »

---

<sup>2</sup> Ouvrage : le Contrat de transport maritime « Introduction » page 1 8 et suivants, auteur Rodière

<sup>3</sup> V. Sur tous ces points, Rodière.II, n° 340 et suivants.

Sa forme est prévue à l'article suivant : « L'affrètement ou contrat de transport maritime se constate par charte-partie<sup>4</sup>, connaissance ou tout autre écrit. »

En droit français, le contrat de transport maritime est défini comme suit: «Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Les dispositions du présent titre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison »

L'Ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports Français n'a rien rajouté étant donné qu'elle n'a modifié que le terme « les dispositions du présent titre » par «Ce contrat de transport »<sup>5</sup>.

Le législateur français précise les limites du contrat maritime, mais contrairement au législateur marocain, il ne définira pas dans le code des transports la notion de la prise en charge et de la livraison qui sera laissée à la doctrine.

Ainsi, le contrat de transport maritime de marchandises se différencie de la charte partie en ce que cette dernière est un document qui définit les clauses du contrat d'affrètement notamment sa nature, les caractéristiques de la cargaison, les ports de chargement et de déchargement, les délais d'immobilisation du navire dans les ports et les taux de fret applicables<sup>6</sup>.

La charte partie est donc un contrat par lequel le propriétaire du navire (l'affréteur) loue celui-ci à d'autres personnes (fréteurs) en vue du transport de la cargaison. Elle est en conséquence l'instrument du contrat d'affrètement qui matérialise le contrat d'affrètement.

---

<sup>4</sup> La charte-partie est faite, soit par acte authentique, soit par acte sous seing privé. Elle mentionne : le nom et le tonnage du navire ; le nom du capitaine ; l'indication, même approximative, des marchandises à transporter, soit par un même navire, en cas d'affrètement total, soit en cas d'affrètement partiel, à certaines époques, par navires à désigner ; le lieu et le temps convenus pour la charge et la décharge ; le prix du fret ou du nolis.

<sup>5</sup> Voir article 5422-1 code des transports : « Par le contrat de transport maritime le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Ce contrat de transport s'applique depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.

<sup>6</sup> Elle stipule les obligations des parties et leur tient lieu de loi.

Le transport maritime de marchandises se fait par l'intermédiaire des armateurs. Qu'ils soient propriétaires, exploitants ou simples affréteurs, c'est-à-dire loueurs d'un navire, leur rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par mer, en temps et en bon état. Pour maintenir à flot leur entreprise ils sont en relation avec de nombreux autres intervenants tels que :

- Les transitaires

Le transit est défini comme étant « le passage de marchandises, de voyageurs, à travers un lieu, un pays »<sup>7</sup>. Le transitaire est donc celui qui effectue les opérations de transit. Il est défini comme « un intermédiaire de transport spécialisé, dont la mission essentielle consiste à assurer la continuité entre deux transports distincts, dans le cadre strict des instructions reçues »<sup>8</sup>. Une autre définition désigne par le terme transitaire « l'auxiliaire de transport qui se borne à accomplir des opérations juridiques et accessoirement matérielles, qui pallient la solution de continuité entre deux éléments distincts d'un unique déplacement; il intervient à la charnière entre deux transports »<sup>9</sup>. Au Maroc, il n'existe pas de statut spécifique ni du transitaire ni du contrat de transit. Par conséquent, le contrat de transit reste soumis aux principes généraux du droit commun<sup>10</sup>. Les transitaires sont responsables des actes juridiques qu'ils effectuent au nom et pour le compte de leurs clients vis-à-vis de ceux-ci. Ils représentent leur donneur d'ordre. Ils effectuent au nom et pour le compte de leur client les actes juridiques nécessaires à cette opération mais peuvent également effectuer eux-mêmes les opérations matérielles, qu'il s'agisse du déchargement, du chargement, du déplacement de la marchandise d'un véhicule à l'autre. L'obligation de ce mandataire n'est qu'une obligation de moyens, donc sa faute est présumée. Elle consistera notamment dans toute erreur ou retard du mandataire dans l'exécution de sa prestation. Le rôle d'un transitaire (mandataire) n'est pas de se substituer au chargeur

---

<sup>7</sup> Dictionnaire encyclopédique illustré. Hachette, édition 2004

<sup>8</sup> Lamy transport, Tome 2 (Edition 2005), page 116 n°182.

<sup>9</sup> René Rodière, Emmanuel Du Pontavice, Droit Maritime, Précis Dalloz ; 12ème édition 1999

<sup>10</sup> Il n'y a aucune allusion au transitaire ni dans le CCMM de 1919 ni dans le projet de loi portant CCMM.

(mandant), mais seulement de le représenter. Il sera alors responsable s'il outrepassé ses instructions<sup>11</sup>.

Pour mener à bon port ses attributions, le transitaire doit rendre compte de sa mission c'est-à-dire informer le chargeur de l'exécution de sa mission et de ses suites. Il devra notamment l'informer des difficultés qu'il rencontre et solliciter éventuellement de nouvelles instructions. Le transitaire conçoit et coordonne les opérations de transport et les opérations connexes à savoir (dédouanement, assurance, entreposage). Les activités du transitaire sont très diversifiées. Il établit et signe les lettres de transport et couvre les assurances des marchandises. Le transitaire est bien placé pour renseigner les exportateurs et importateurs sur les formalités douanières de sortie ou d'entrée des marchandises, les visas consulaires, les certificats d'origine, les connaissements, les crédits documentaires, etc. Il établit les cotations de transport, de dédouanement, d'assurance, d'entrepôts nécessaires et remet des propositions selon l'Incoterm retenu.

- Le commissionnaire de transport

Le développement récent du transport combiné impose d'envisager l'opération de transport de bout en bout de son point de départ à son point d'arrivée. À la lumière de cette évolution une profession prend une importance particulière : celle du commissionnaire de transport. Ce personnage organise l'ensemble de l'opération de bout en bout. « Il ne transporte pas lui-même, il fait du transport »<sup>12</sup>, donc il est maître du choix des voies et moyens en se basant sur sa compétence et ses intérêts commerciaux qui lui dictent le mode de transport approprié et le transporteur le plus qualifié. Donc le commissionnaire de transport est un organisateur de transports. Il procède, en son nom<sup>13</sup> au transport des marchandises qui lui sont confiées par le chargeur en choisissant lui-même les différents transporteurs dont il a besoin. Cette liberté de choix des modes et entreprises de transport fait tomber sur lui une obligation de résultat envers son client et il est responsable de ses fautes personnelles comme de celles de ses substitués ce qui le différencie du transitaire qui lui n'a qu'une

---

<sup>11</sup> Par exemple le transitaire qui signe un connaissement acceptant le chargement en pontée alors que celui-ci n'a pas été autorisé.

<sup>12</sup> René Rodière, Emmanuel Du Pontavice, Droit Maritime, Précis Dalloz ; 12ème édition 1999

<sup>13</sup> Article 394 du projet de loi portant CCMM

responsabilité de moyen. Ce dernier utilise les voies et moyens que lui indique son client.

Le chargeur conclut un contrat avec le commissionnaire de transport qui, à son tour, conclut ensuite en son nom personnel les contrats nécessaires à la réalisation du transport. Même si le commissionnaire agit pour le compte du commettant, seul le commissionnaire de transport va conclure le contrat de transport avec le transporteur: Il figurera comme chargeur sur le document de transport. C'est pour cette raison que le commissionnaire apparaît dans les dictionnaires de la langue française sous le terme de commissionnaire-chargeur. Le commissionnaire est un indépendant ; S'il existe un lien de subordination envers le commettant, son contrat de commission pourra être requalifié de contrat de travail, par la loi.

Pour comprendre la responsabilité du commissionnaire de transport, il est utile de relever la différence entre un commissionnaire et un agent commercial. En effet l'agent représente, comme le commissionnaire, les intérêts d'un tiers mais il le fait au nom de ce dernier dont l'identité est connue. En revanche, le commissionnaire réalise des opérations commerciales en son nom sans que l'identité de son commettant ne soit révélée. Le commissionnaire se différencie aussi du courtier par le fait que ce dernier se borne à rapprocher deux personnes alors que le premier est une partie au contrat.

Le transitaire est un intermédiaire spécialisé (comme le commissionnaire), mandataire, assurant la liaison entre deux modes de transport en conformité avec les instructions qu'il a reçues. Il est appelé aussi agent de transit, responsable de ligne import et export. Bien qu'ayant des activités similaires, le commissionnaire et le transitaire, n'obéissent cependant pas au même régime juridique. Le transitaire intervient uniquement lors de la rupture de charge et doit suivre scrupuleusement les instructions de son mandant au nom de celui-ci car il agit sur le fondement du contrat de mandat. De plus, le transitaire est responsable uniquement de son fait personnel et n'est donc pas responsable du fait d'autrui comme peut l'être le commissionnaire de transport.

Ainsi, pour engager sa responsabilité, il faut prouver sa faute c'est-à-dire prouvé qu'il n'a pas respecté les instructions du mandant. Ainsi, la notion de commission de transport repose sur trois critères indispensables: l'entremise (le commissionnaire est un intermédiaire), l'organisation du transport et l'intervention en nom personnel.

D'autres formes d'intermédiaires de transport se sont aussi développées comme l'apparition dans les pays Anglo-Saxons et notamment aux États Unis des NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier) c'est-à-dire des opérateurs de transport qui ne possèdent pas de navires en propres (non vessel) mais dont la finalité est de vendre à leurs clients de la « capacité de transport » soit en affrétant des navires soit en réservant des espaces de cales ou de conteneurs aux transporteurs maritimes. Il achète du fret en gros pour le revendre en détail<sup>14</sup>. Le NVOCC, à son propre nom, accepte les marchandises des chargeurs, il émet son propre connaissement ou d'autres documents de transport, il encaisse le fret venant du chargeur, réalise le transport maritime international de marchandise et assume des responsabilités de transporteur. Le NVOCC est en liaison avec : Les armateurs ou les agents maritimes, pour le transport maritime, Les chargeurs, Les transitaires et les commissionnaires de transports, qui sont ses clients. Le commissionnaire de transport et le transitaire, intermédiaires entre le chargeur et l'armateur, garantissent des niveaux de prix et une qualité de services au chargeur et des volumes suffisants à l'armateur. Ils réalisent un devis technique c'est-à-dire un plan de transport de la marchandise.

Le chargeur, quant à lui, accepte ou négocie en fonction des critères qu'il peut demander (délais, départ par tel ou tel port...) mais, dans le fait, les entreprises (chargeurs) posent peu de contraintes, leur objectif étant de livrer la marchandise au meilleur coût et dans des délais suffisants. C'est ainsi que le choix du port incombe essentiellement aux transitaires, aux commissionnaires et aux compagnies de navigation.

L'activité principale du transitaire et du commissionnaire est de gérer l'importation et/ou l'exportation des marchandises. Plus précisément ils s'occupent de tous les papiers et formulaires administratifs nécessaires (documents d'expédition, contrats d'assurance, factures, attestations simples ou particulières ...etc.). Ils exercent donc essentiellement des fonctions administratives (suivi administratif des documents nécessaires au transport des marchandises), mais aussi des fonctions commerciales ; ils prennent en charge les opérations de transport à l'import ou à l'export d'un bout à l'autre. Les compétences spécifiques que doivent avoir ces deux intermédiaires se

---

<sup>14</sup> Isabelle CORBIER, Notion de chargeur page 4.

résumé en la connaissance de la réglementation de transport, de la législation des douanes et des assurances et du droit international. Bien évidemment, ils doivent maîtriser, en plus de la langue de travail, l'organisation des plans de transports (concernant l'acheminement des marchandises).

Le commissionnaire de transport est en contact permanent avec les transporteurs terrestres et maritimes pour négocier les modalités de transport. Il suit le déplacement de la marchandise jusqu'au lieu de destination et informe leur client. Les fournisseurs du commissionnaire ou du transitaire sont les transporteurs de tous modes. Le client du commissionnaire est le chargeur et le client du transitaire peut être soit le chargeur soit le commissionnaire.

Le commissionnaire de transport ou le transitaire, qu'on va détailler dans le prochain paragraphe, entretiennent des relations avec :

- Les agents maritimes et armateurs pour la réservation des frets et la délivrance des marchandises, Les transporteurs aériens et terrestres dans le cadre de l'organisation du transport international,
- Les douanes : établissement des déclarations de douane import et export, paiement des droits et taxes,
- Les assureurs,
- Les experts en cas d'avarie sur la marchandise,
- Les services vétérinaires et phytosanitaires pour le contrôle de certaines marchandises,
- Les banques dans le cas de crédits documentaires,
- Les sociétés de services divers (emballage, stockage, fumigation, pesage...),
- Les entreprises de manutention (mouvements sur parc, marchandises en mode conventionnel...etc.
- Les entreprises de manutentions

L'intérêt que représentent les sociétés de manutention en tant qu'auxiliaire inévitable des clients du port s'explique par le fait que ces entreprises assurent l'interface entre l'eau et la terre à travers les opérations de chargement et déchargement de la cargaison, en d'autres termes elles réalisent la liaison entre le quai et le navire. En vue de montrer l'importance cet acteur portuaire il s'avère nécessaire d'établir les

conditions et circonstances de son avènement et suivre son évolution. En effet, le chargement et le déchargement étaient traditionnellement confiés au personnel du bord. Ainsi le capitaine procédait à la réception des marchandises, amenées le long du navire par les chargeurs. Il surveillait le chargement effectué par l'équipage qui était considéré comme le prolongement normal du travail de bord et, à l'arrivée, il contrôlait les opérations de déchargement et de livraison aux destinataires, attendant le long du quai. Les escales étaient longues et le capitaine, maître de l'expédition commerciale, s'occupait de l'entretien du navire et des approvisionnements<sup>15</sup>. La révolution économique, l'extension des relations commerciales intercontinentales et le développement du transport maritime à grande échelle<sup>16</sup> justifiaient la création d'entreprises spécialisées, afin de suppléer l'armateur et les propriétaires de marchandises dans l'accomplissement des tâches terrestres liées au transport maritime. Le développement des lignes régulières entraîna une nouvelle organisation des armements et des ports et on assista à la naissance des auxiliaires de la navigation.

En outre, L'augmentation du tonnage des navires et la réduction des temps d'escales suscitèrent notamment le besoin de confier les opérations de chargement et de déchargement des navires à des entrepreneurs indépendants: les entrepreneurs de manutention. En France, on faisait la distinction entre 'stevedores' et 'aconiers'. Le critère de différenciation repose essentiellement sur la nature des opérations qu'ils accomplissent. Les stevedores n'ont pas d'autre fonction que des tâches matérielles<sup>17</sup>; ils chargent et déchargent les marchandises des navires, les mettent sous hangar ou sur terre-plein, donc ils n'ont à aucun moment la garde des cargaisons manipulées. Ils ne prennent pas la marchandise en charge, ils n'ont donc pas à la compter, et les opérations d'allotissement et de pointage ne leur incombent pas.

Au Maroc ce problème ne se pose pas, et on utilise le terme générique d'entreprise de manutention. L'article 402 du projet de loi portant CCMM stipule clairement que « L'entreprise de manutention est chargée de la manutention des marchandises

---

<sup>15</sup> RODIERE (R), Traité Général de Droit Maritime, Introduction - L'armement, Dalloz, 1976, p.498

<sup>16</sup> TASSEL (Y), Le statut juridique de l'entrepreneur de manutention, Thèse Nantes, 1973, p.2-5

<sup>17</sup> Sophie PAJANACCI, MEMOIRE DE D.E.S.S, option droit maritime et droit des transports.

transportées ou destinées à être transportées par mer. Elle effectue les opérations de chargement et de déchargement à quai ou sur allèges des navires accostés à quai ou mouillés dans le port ou l'avant-port y compris le transport à quai et inversement, de navire à navire ainsi que les opérations de mise et de reprise sous hangar, en entrepôt ou sur terre-plein ». Donc l'obligation principale de l'entrepreneur de manutention est d'accomplir les opérations matérielles de chargement et de déchargement, ainsi que celles relatives à la mise et la reprise sous hangar ou sur terre-plein. Il peut aussi être chargé de la réception et la reconnaissance, la garde et la délivrance de la marchandise. Pour résumer l'activité du manutentionnaire, il faut dire qu'à l'export, il est chargée de réceptionner les marchandises arrivant par camion, remorque, wagon...et de procéder à toutes les opérations nécessaires pour la mise à bord de ces marchandises. A l'import, le processus est inversé.

- Les sociétés de remorquage

Par le contrat de remorquage, l'armateur s'engage, contre rémunération, à effectuer les services de remorquage au moyen d'un navire. Les opérations de remorquage englobent les services suivants :

- Les opérations consistant à tirer ou pousser le navire, les manœuvres d'accostage, de décalage ou l'appareillage du navire,
- le convoi et l'aide dans l'exécution d'autres manœuvres de navigation

- Les entreprises de pilotage

Le pilote a pour rôle d'assister le capitaine du navire à l'entrée, la sortie et dans toute manœuvre à l'intérieur du port en apportant une expertise technique et une compétence locale.

- Les assureurs maritimes

Ils assurent le navire, la cargaison et assument la responsabilité en cas d'accident (P&I protection and indemnity club). L'assurance marchandise transportée, couramment dénommée « ad valorem » ou encore «dommages », permet une indemnisation à hauteur de la valeur assurée, indépendamment des questions de responsabilité du transporteur<sup>18</sup>. Une fois l'indemnisation réglée, l'assureur pourra exercer son droit de subrogation pour exercer les actions ouvertes à l'assuré.

---

<sup>18</sup> Lamy transport tome 2, intérêts de l'assurance marchandise transportée p. 250.

- Les agents maritimes consignataires

Ils interviennent dans les ports où l'armateur n'est pas installé et dont il devient le représentant. L'armateur va ainsi lui confier toutes les tâches, des formalités administratives aux besoins du navire avant son arrivée et lors de son séjour en port (remorqueurs, pilote, réparations, relations avec l'administration maritime, etc), ceux de l'équipage (relève, visite médicale, etc) et enfin la gestion de la cargaison<sup>19</sup>.

- Le Non-Vessel-Operating Common Carrier (ou NVOCC)

C'est une invention de la pratique américaine, qui situe cet opérateur suivant le contenu (variable) de son contrat, à mi-chemin entre un transporteur maritime et un commissionnaire de transport. Pour une étude détaillée sur les NVOCC.

- Le shiphandler

C'est la compagnie qui avitaille les navires (approvisionne en tabacs, alcools, produits alimentaires et toutes autres demandes spécifiques).

- Le courtier maritime

Le Shipbroker, terme anglais signifiant un professionnel qui s'entremet entre deux entreprises, soit pour acheter/vendre un navire neuf (p.ex. entre un armateur et un chantier) ou un navire d'occasion (entre deux armateurs), soit pour la location (l'affrètement) d'un navire entre celui qui a une marchandise à transporter et celui qui possède le navire susceptible de répondre à cette demande. Il "rapproche" les parties, mais les aide aussi dans la négociation, dans la conclusion du contrat, et même dans l'exécution de ce dernier. En France, il existe une deuxième sorte de Courtier Maritime. Créé par Colbert et supprimé en 2003 pour des raisons de libre concurrence, le courtier maritime "conduit" les navires en douane et effectue les différentes formalités douanières et fiscales relatives à l'escale d'un navire étranger dans un port français. Il s'appelle à présent "conducteur en douane s de navires". Précisons qu'au Maroc cette notion n'existe pas mais relève des « courtiers maritimes » qui prennent en charge notamment la partie concernant les douanes.

---

<sup>19</sup> Voir annexe n°3 sur les conditions générales de l'association suisse des transitaires et entreprises de logistique

#### - L'expert maritime

Une fois la marchandise arrivée au port de destination et au moment de sa livraison, les parties peuvent faire appel à un expert maritime qui va suivre pour le compte de ses donneurs d'ordres, dans le cadre d'expertises contradictoires, amiables ou non, voire judiciaires, l'examen d'avaries des navires ou des marchandises ou celles causées à des installations portuaires. Il évalue la cause et le montant de dommages sur les navires, les ports, les ouvrages maritimes, les marchandises transportées, l'environnement marin. En cas d'avarie, l'expert maritime peut être mandaté par les armateurs, par les consignataires pour le compte de l'armateur ou par les transitaires et commissionnaires de transport qui représentent le destinataire de la marchandise, par les chargeurs pour constater et évaluer les pertes ou dommages causés à leurs marchandises ou encore par les tribunaux s'il s'agit d'une expertise judiciaire.

Afin d'assurer un transport plus rapide, plus léger et en même temps adapté à la marchandise transportée, plusieurs conventions internationales ont été conclues, dont certaines ont pour but d'unifier les règles de transport maritime de la marchandise et les règles de conclusion du contrat de transport de cette même marchandise. La communauté internationale, qui a pris conscience qu'une unification du droit maritime et particulièrement du droit des transports maritimes contribuerait à une stabilité juridique des relations commerciales internationales ainsi qu'à un coût de fret meilleur marché, a entrepris de faire des efforts dès le 19<sup>ème</sup> siècle avec la Convention du 25 août 1924 relative à l'unification de certaines règles en matière de connaissance, adoptée par la majorité des Etats et amendée par deux protocoles (Règles de Visby en 1968 et Protocole DTS en 1979).

Le Maroc a ratifié le 13 avril 1964 la convention de Bruxelles du 25 août 1924 mais n'a pas ratifié les versions modifiées de cette même convention ce qui pose parfois difficulté quand le conflit touche des points non prévus par la Convention originelle tels que les difficultés liées à l'interprétation de la clause Paramount.

La convention de Bruxelles est apparue à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle au moment où le transport maritime était originellement effectué sous le régime de la liberté contractuelle entre les parties intéressées. Ensuite, la carence d'équilibre entre les contractants pour certaines typologies de transport, notamment le transport par lignes

régulières développé après la révolution industrielle grâce aux navires à propulsion à vapeur (steamships) entraîna un déséquilibre dans les rapports juridiques en raison de l'emploi de clauses de non responsabilité de la part des transporteurs. Par ces clauses apposées aux connaissements, les transporteurs imposaient leurs volontés, aussi qu'aux porteurs<sup>20</sup> du connaissement, ce dernier étant l'instrument négociable du commerce maritime international.

Cette convention va donc prévoir son application à tout transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents lorsque le connaissement ou tout autre document assimilé<sup>21</sup> est émis dans un Etat contractant ou lorsque le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat Contractant ou lorsque le connaissement prévoit que ses dispositions ou celle de tout autre législateur les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée<sup>22</sup>. Elle est d'application *ratione materiae* aux opérations de transport comprises entre le chargement et le déchargement du navire; les opérations antérieures ne relèvent donc pas du champ d'application<sup>23</sup>.

Dès lors, la convention de Bruxelles du 25 août 1924 va tracer les frontières du transport maritime depuis le chargement jusqu'au déchargement du navire<sup>24</sup>. Les notions de chargement et de déchargement ont le mérite d'une extrême souplesse et permettent au juge, au cas par cas, de fixer avec toute précision nécessaire le début et la fin des opérations de transport maritime<sup>25</sup>.

---

<sup>20</sup> Les Règles de La Haye ne distinguaient pas entre les connaissements émis en vertu d'une charte partie ou d'un transport par ligne régulière, ce qui assurait l'unité de la discipline pour le connaissement, mais limitait aussi la liberté contractuelle des parties voulant stipuler une charte partie

<sup>21</sup> Son article 1er vise le contrat de transport constaté par un connaissement « ou par tout document similaire formant titre pour le transport de marchandises par mer », la jurisprudence est tentée d'en appliquer les dispositions aux contrats comportant un écrit autre qu'un connaissement à la condition qu'il vaille titre pour le contrat de transport (Aix-en-Provence, 16 mars 1982, DMF 1984. 291, OBS. P. Bonassies – Com. 2 fév. 1999, DMF 1991. 641, obs. R. Achard.

<sup>22</sup> Transport maritime de marchandises, éd. DALLOZ, paragraphe 345.15.

<sup>23</sup> Com. 2 fév. 1999, n°96 -14.771, navire London Express, Bull. Civ. IV, n° 40, Rev. crit.

<sup>24</sup> Ces frontières résultent des dispositions de l'article 1(e), selon lequel « le transport de marchandise couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire » .ce texte complété par l'article 3§2, selon lequel « le transporteur procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, au soin et au déchargement des marchandises transportées ».

<sup>25</sup> Droit maritime, Contrat d'affrètement et contrat de transport, page 624

Cependant, ces règles ne régissent pas tous les contrats de transport et ne concernent pas le transport des animaux vivants ou celui en pontée. Alors que c'est un texte qui est considéré comme améliorant la situation des chargeurs par rapport à la situation qui prévalait, il fera néanmoins, plus tard, l'objet de virulentes critiques notamment de la part des pays en voie de développement, pour la majorité des pays chargeurs. Il découle de la combinaison des articles 3 et 4 de la Convention de Bruxelles que le transporteur maritime est responsable des pertes ou dommages causés à la marchandise qu'il prend en charge jusqu'à sa livraison sauf si la perte ou le dommage provient d'un des cas énumérés à l'article 4 de la Convention. C'est donc une responsabilité présumée qui pèse sur le transporteur maritime pendant la période où la marchandise est sous sa garde. Elle dispense l'ayant droit de la charge de la preuve de la faute du transporteur et de ses préposés. Par ailleurs, quand bien même sa responsabilité est avérée, le transporteur jouit d'une limitation de la réparation due pour le dommage ou les pertes occasionnées à la marchandise pendant le transport et le chargement/déchargement<sup>26</sup>.

La Convention de Bruxelles a néanmoins été modifiée à deux reprises afin de tenter de palier aux difficultés liées à l'exécution de la convention originelle ; elle a ainsi été modifiée une première fois le 23 février 1968 et entrée en vigueur en France le 23 juin 1977, puis une deuxième fois par le protocole modificatif du 21 décembre 1979. Le Maroc n'a ratifié que la version originelle des règles de la Haye.

Sous la double impulsion des pays en voie de développement, qui ont critiqué la Convention de Bruxelles estimant qu'elle favorisait plutôt les intérêts des pays transporteurs, et des pays développés qui demandaient le réexamen de la réglementation sur la responsabilité du transporteur, une Convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer - dite Convention de Hambourg - a été adoptée le 31 mars 1978. Ces efforts ont donc abouti à la négociation en 1978 de la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer dites « *Règles de Hambourg* » adoptée le 31 mars 1978 à Hambourg et qui est entrée en vigueur le 1er novembre 1992. Les Règles de Hambourg vont mettre en place une nouvelle approche de la notion de responsabilité du transporteur maritime, qui suppose

---

<sup>26</sup> Centre de Droit Maritime et des Transports, Mémoire présenté par M. Jean -Charles VINCENT « Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur », page 6

désormais une faute prouvée et non pas présumée comme c'est le cas dans la Convention de Bruxelles. Elles écarteront par ailleurs les cas exonératoires, sauf en ce qui concerne le cas de l'incendie et de l'assistance. En effet, les Règles de Hambourg modifient la règle de responsabilité pesant sur le transporteur en cas de préjudice causant des pertes ou dommages subis par les marchandises pendant leur transport à moins que le transporteur apporte la preuve légale qu'il a pris toutes les mesures et mis en œuvre les moyens nécessaires pour éviter les pertes ou les dommages. Elles étendent aussi la période de responsabilité du transporteur de la prise en charge à la livraison au destinataire de même qu'elles couvrent le transport en pontée et celui des animaux vivants.

D'autre part, la responsabilité du transporteur est étendue pour tenir compte des différentes catégories de marchandises désormais transportées, des nouvelles technologies et méthodes de chargement et d'autres problèmes pratiques rencontrés par les chargeurs comme les pertes découlant des retards de livraison.

Enfin, la majoration du plafond de réparation du dommage dans cette convention constitue également un progrès pour les pays chargeurs au regard du plafond dérisoire établi par la Convention de Bruxelles. Ainsi, on peut considérer les règles de Hambourg comme une amélioration par rapport à la Convention de Bruxelles pour les raisons suivantes:

- Elles prolongent la période de responsabilité d'un transporteur en cas de cargaison perdue ou endommagée afin d'inclure la période totale au cours de laquelle les marchandises relèvent de sa responsabilité et non plus seulement lorsque les marchandises se trouvent à bord du bâtiment;
- Elles établissent la responsabilité du transporteur lorsqu'un retard dans la livraison entraîne des pertes économiques;
- Elles imposent au transporteur la responsabilité de prouver que toutes les mesures raisonnables et possibles ont été prises pour éviter les dommages et les pertes de sorte que le demandeur n'a plus à prouver la négligence dudit transporteur.
- Elles s'appliquent à divers documents de transport contrairement aux règles de la Haye-Visby qui s'appliquent uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire.

• Elles relèvent les limites de la responsabilité du transporteur<sup>27</sup>. Cette convention a néanmoins une lacune importante affectant la cohérence du système mis en place par son article 4, les rédacteurs ayant omis de reprendre dans le texte le garde-fou mis en place par la Convention de Bruxelles qui encadre de façon indispensable la liberté contractuelle du transporteur quant à la détermination du moment de la prise en charge et la livraison; à défaut d'une telle restriction, il ne peut y avoir en effet une protection réelle des intérêts de la marchandise. La Convention de Hambourg a en conséquence échoué sur ce plan<sup>28</sup> raison pour laquelle elle a eu peu de succès. En raison de son interprétation controversée, la responsabilité pour faute est devenue difficile à prouver pour les chargeurs par rapport à la présomption de responsabilité instaurée par la convention de Bruxelles et aucune des grandes nations commerçantes n'a souscrit aux Règles de Hambourg dont les dispositions n'ont par ailleurs guère été reprises dans les législations nationales<sup>29</sup> ;

En effet, à l'heure actuelle, seuls vingt pays ont ratifié la Convention: Barbade, Botswana, Burkina Faso, Chili, Egypte, Guinée, Hongrie, Kenya, Liban, Lesotho, Malawi, Maroc, Nigeria, Ouganda, Tanzanie, Roumanie, Sénégal, Sierra Leone, Tunisie, le Maroc, la Zambie...<sup>30</sup>

La « bipolarisation juridique » — opposant les pays du sud (partisans de la convention de Hambourg)<sup>31</sup> aux pays du nord (partisans de la convention de Bruxelles) — a développé l'idée d'élaborer un texte de compromis entre ces deux pôles. A cette disparité législative s'ajoute la nécessité de trouver un instrument mieux adapté à la conteneurisation, au multimodalisme et à l'introduction de données informatisées dans le secteur des transports pour l'évolution du transport maritime. C'est ainsi qu'un nouvel instrument relatif au transport international de marchandises a vu le jour : il s'agit de la Convention sur le contrat de transport des marchandises effectué

---

<sup>27</sup> <https://www.tc.gc.ca/fra/politique/rapport-acf-hambourg-menu-1099.htm#fnb2>

<sup>28</sup> Droit maritime- Contrat d'affrètement et contrat de transport, page 627.

<sup>29</sup> <http://revue-du-commerce-international.info/fr/droitint/transport-maritime-les-regles-de-rotterdam>

<sup>30</sup> Voir annexe 9, liste des pays ayant ratifiés la Convention de Hambourg.

<sup>31</sup> L'entrée en scène de nouvelles nations maritimes - les pays émergeant avec lesquels il fallait désormais compter a été un paramètre incontournable dans le monde maritime soumis à une concurrence sans pareille nécessitant l'adoption d'outils juridiques idoines.

totalement ou partiellement par mer ouverte à la signature des Etats le 29 septembre 2009 à Rotterdam (dites les Règles de Rotterdam).

Les Règles de Rotterdam sont ainsi le résultat de plusieurs rencontres régulières, à partir de 2001, du groupe de travail de la Conférence des Nations-Unies pour le Droit du Commerce International (CNUDCI/ INCITRAL) qui a finalisé le texte lors de sa soixante septième assemblée plénière en date du 11 décembre 2008. Selon son préambule, le texte a pour objectif de parvenir à une plus grande uniformité et modernisation du droit maritime international<sup>32</sup>. Les règles de Rotterdam (initiée par la CNUDCI et le CMI en présence d'organisations professionnelles telles que les FIATA, BIMCO, CCI, IUMI...) s'est voulue pragmatique. L'aspect formaliste a surtout prévalu au détriment de son aspect utilitaire, la compréhension n'étant pas accessible à certaines catégories de lecteurs. Néanmoins, les Règles de Rotterdam qui contiennent 96 articles (reprenant 10 articles de la convention de Bruxelles et 34 dans celle de Hambourg) sont une vraie évolution pour le monde du transport maritime car elles unifient les règles internationales, élargissent avec la notion « door to door » le champ de compétence et permettent une plus large contractualisation et une modernisation certaine avec l'intégration des avancées technologiques.

En effet, les Règles de Rotterdam régissent les transports internationaux au départ ou à destination d'un pays contractant, elles couvrent la période située entre la prise en charge et la livraison. C'est donc aux opérations de ligne qu'elles s'intéressent et excluent de leurs champs d'application les transports effectués sous charte-partie et les slot charters. Mais elles couvrent les connaissements de charte-partie en ce qui concerne la relation transporteur / porteur de connaissance. Alors que les conventions de Bruxelles et Hambourg se limitaient à un champ de compétence quasi - exclusivement maritime, les Règles de Rotterdam intègrent quant à elles la notion très moderne du « door- to- door »<sup>33</sup> qui suppose un transport « multimodal » ayant une

---

<sup>32</sup> Voir préambule des Règles de Rotterdam, annexe n° 6.

<sup>33</sup> Voir article publié par Claire THEVENIN : « Les règles de Rotterdam intègrent ensuite des notions nouvelles telles que le connaissement électronique et le « door to door ». Cet état des choses traduit la volonté manifeste des concepteurs de trancher avec les traditions des conventions précédentes pour intégrer les avancées technologiques. La notion de « door to door » élargie l'application de la convention au transport multimodal ayant une phase maritime alors que la convention Bruxelles et les règles de Hambourg se limitaient à un champ de compétence quasi - exclusivement maritime. Cependant la commission européenne, qui n'était que simple observatrice lors de l'adoption des

phase maritime de même qu'elles consacrent entre autre le recours au titre de transport électronique et affirment l'équivalence entre les documents traditionnels de transport et les documents électroniques<sup>34</sup>.

Les Règles de Rotterdam ne sortent pas pour autant de leur champ d'application dès lors que le transport doit comporter au minimum un segment maritime international qui peut être soit le lieu de prise en charge ou le lieu de livraison de la marchandise. Elles sont applicables chaque fois que le transport maritime des marchandises s'effectue entre des ports de chargement ou de déchargement qui se situent sur le territoire d'un Etat contractant, et ce quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, des « parties exécutantes », du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée. Il en sera de même pour un transport effectué entre deux Etat contractants ou au départ d'un Etat non contractant mais à destination d'un Etat contractant, à la condition que ces ports se trouvent dans un Etat différents et dans la mesure où le lieu de réception ou le lieu de livraison se trouve dans un Etat contractant<sup>35</sup>. Contrairement à la Convention de Bruxelles, les règles de Rotterdam instaurent le principe de la liberté contractuelle qui jusqu'à présent était un droit impératif.

Cette liberté contractuelle permet notamment aux parties de mettre à la charge du chargeur ou du destinataire des obligations normalement dévolues au transporteur tels que le chargement, la manutention et l'arrimage (consécration des clauses FIO et FIOS(T)). Il en est de même pour la question du retard dans la livraison de la marchandise, qui dépend désormais de la convention des parties et ne sera en conséquence pas automatiquement réparé ou sanctionné. Cette liberté contractuelle instaurée par les règles de Rotterdam inclut dans le paysage contractuel des intervenants dont le rôle et la responsabilité devront être précisés comme par exemple

---

règles, était préoccupée par les conséquences négatives que les règles pourraient avoir sur le transport multimodal en Europe. Elle a donc proposé aux Etats membres de prévoir « une clause de découplage » permettant de ne pas appliquer ces nouvelles règles lors d'un transport multimodal. Cette position est confirmée par le rapport 2008 -2009 de l'Ecsa (le syndicat professionnel des armateurs) qui souligne qu'en dépit de l'adoption des règles de Rotterdam et malgré une « forte positions de certains Etats membres », la Commission européenne cherche encore la possibilité d'établir un régime européen de responsabilité dans le transport multimodal. » (voir [http://www.droitmaritime.com/article.php3?id\\_article=525](http://www.droitmaritime.com/article.php3?id_article=525))

<sup>34</sup> Le connaissance électronique « Delebeque »

<sup>35</sup> Droit maritime, 3ème édition DALLOZ, pages 501-502, § 345.16

la partie chargée de son exécution ou de son contrôle. Cette liberté concerne aussi le contrat de volume, de tonnage ou de fret<sup>36</sup> qui sont couramment utilisés par les acheteurs FOB<sup>37</sup> qui, en vertu d'un contrat de vente à long terme, souhaitent garantir la satisfaction de leurs besoins de tonnage et gérer les risques liés à la pérennité du fret.

Ainsi, les accords de Rotterdam permettent de déroger à l'impérativité de ses propres règles dans les contrats de volume en consacrant aux parties la faculté de convenir d'autres dispositions en matière de droits, d'obligations et de responsabilités. Rappelons néanmoins que les dérogations autorisées dans les contrats de volume sont subordonnées à des conditions de forme, lesquelles assurent en principe la protection par l'information des parties. La question de savoir si cette information ainsi exigée est suffisante pour garantir automatiquement la protection des marchandises reste posée.

Cette liberté apparaît également dans la possibilité de faire jouer l'unilatéralisme, à savoir le droit unilatéral de donner de nouvelles instructions au transporteur et le droit d'apporter au contrat des modifications suivant que la livraison au destinataire a eu lieu au point de chargement ou au point de sa livraison finale, étant précisé que le donneur d'ordre sera celui qui aura gardé la responsabilité et la propriété de la marchandise durant son transport. Le système de responsabilité du transporteur est beaucoup mieux agencé que par le passé, notamment au regard de la charge de la preuve : le transporteur est responsable des dommages survenus lorsque les marchandises sont sous sa garde et le demeure si l'origine du dommage reste inconnue ; les exceptions au principe susvisé sont clairement conçues comme des cas de renversement de la charge de la preuve (la faute nautique n'étant plus susceptible d'être invoquée car non reprise dans la Convention).

Il s'ensuit, dans tous les cas, que l'étendue de la responsabilité du transporteur est similaire à celle des règles de Hambourg, c'est-à-dire de la prise en charge à la livraison, sauf que c'est aux parties de décider ce qu'ils entendent par prise en charge

---

<sup>36</sup> Ce contrat est un phénomène très particulier dans le transport maritime car défini comme « le contrat de transport qui prévoit le déplacement d'une quantité de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue » et il joue un rôle essentiel dans le commerce international ces dernières années

<sup>37</sup> Le contrat de tonnage dans le projet de la CNUDCI, [http://www.cdmtdroit.u-3mrs.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/Memoire\\_MDMT\\_06-07\\_-\\_W.\\_HOU.pdf](http://www.cdmtdroit.u-3mrs.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/Memoire_MDMT_06-07_-_W._HOU.pdf)

et livraison avec comme limite à la prise en charge le moment du chargement de la marchandise et à celle de la livraison le moment de son déchargement. La règle de limitation de la réparation du transporteur en cas de perte ou d'avarie de la marchandise a elle aussi été reprise par les règles Rotterdam mais cette limitation a été revue à la hausse<sup>38</sup> sans qu'il y ait une différence prodigieuse avec le montant déterminé dans la convention de Hambourg. Concernant les dispositions sur la compétence et l'arbitrage, les règles de Rotterdam ne s'appliquent pas de plein droit, il appartiendra dès lors à l'Etat souscripteur de préciser expressément dans son engagement d'adhésion son intention d'appliquer ou non les règles de compétence et d'arbitrage.

Avec les règles de Rotterdam, les acquis des précédents instruments et ceux consacrés par la jurisprudence en faveur du chargeur pourraient être écartés par l'accord des parties. Cependant, cette liberté contractuelle consacrée par les règles de Rotterdam n'exclue pas l'obligation fondamentale du transporteur concernant la mise en état de navigabilité du navire durant toute la durée du voyage. De même les clauses élusives ou limitatives de responsabilité dont les parties pourraient convenir ne sauraient couvrir la faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur, principe auquel les parties ne peuvent déroger en droit des transports de manière générale.

La Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer ("Règles de Rotterdam") a été ratifiée a par grand nombre d'Etat et nombre d'autres ratifications sont en cours, ce qui permet de dire que qu'elle a un avenir certain dans le monde maritime étant donné qu'elle propose une alternative entre les deux Conventions de Bruxelles et de Hambourg d'une part et d'autre part, c'est une convention qui facilite la contractualisation des relations entre le transporteur maritime et ses homologues.

En effet, nous verrons que la contractualisation des relations à l'occasion du transport maritime de la marchandise pourrait être une solution à de nombreux litiges auxquels sont confrontées aujourd'hui les parties au processus de transport de la marchandise par mer.

---

<sup>38</sup> Elles passent de 666, 66 DTS/colis et de 2 DTS/kg à 875 DTS/colis et 3 DTS/kg

Certains auteurs vont encore plus loin et considèrent que contrairement aux conventions étreignant de plus ou moins près le domaine des transports maritimes et qui sont restées lettre morte comme la convention des Nations-Unies du 24 mai 1980 sur le transport multimodal international de marchandises et la Convention de Vienne du 17 avril 1991 sur la responsabilité des exploitants des terminaux de transport, les règles de ROTTERDAM devraient être ratifiées de manière massive, car il semblerait qu'en cas d'échec aucune alternative ne semble prévue.<sup>39</sup>

En effet, la situation des accords de Rotterdam est différente dans la mesure où cette fois-ci, ce sont les pays développés (États -Unis, France, Hollande etc.) qui ont joué un rôle moteur dans l'élaboration de la convention et les signatures des États aujourd'hui avoisinent la vingtaine, l'entrée en vigueur étant subordonnée au dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, encore des termes à clarifier<sup>40</sup>.

Mais selon Monsieur Fetze Kamdem, l'intention de mettre sur pied un cadre juridique international unique a finalement abouti à une multitude de régimes juridiques qui se disputent le marché de la responsabilité du transporteur maritime, compliquant les moyens de défense des usagers de ce mode de transport. Chacun de ces régimes continue d'imposer un plafond à la responsabilité du transporteur maritime, tandis que la plupart lui réservent encore de nombreuses circonstances exonératoires.

Les règles régissant les clauses du contrat de transport maritime sont un ensemble de dispositions législatives propres à chaque Etat. Ainsi, jusqu'à 2010, le transport maritime de marchandises en France était régi par la loi n° O66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement de transport maritime qui était plus fidèle aux

---

<sup>39</sup> Revue du droit maritime français : n° 756 du 1 mars 2014 « navire – transport maritime- Gens de mer – droit maritime étranger – les Règles de Rotterdam 2008 – le point de vu d'un avocat africain (2 ème partie) auteur : Gaston NGAMKAN avocat et docteur en droit, spécialisé en droit maritime et des transports

<sup>40</sup> Après l'Espagne, seule à ce jour à l'avoir ratifié, le Danemark, la Norvège et les États-Unis s'apprentent à engager le processus de ratification des Règles de Rotterdam. «Si ces trois pays l'adoptent, les choses vont s'accélérer», estime Philippe Delebecque. «Validées en décembre 2008 par l'Assemblée générale des Nations unies puis signée par vingt-cinq États depuis septembre 2009 dont la France, cette convention sur le contrat international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer est désormais ouverte à la ratification. Elle entrera en vigueur dès que vingt pays l'auront adoptée». (Voir : [http://www.lantenne.com/Regles-de-Rotterdam-vers-une-modernisation-du-droit-maritime-international\\_a1408.html](http://www.lantenne.com/Regles-de-Rotterdam-vers-une-modernisation-du-droit-maritime-international_a1408.html))

dispositions de la Convention de Bruxelles et à laquelle les transporteurs se sont habitués.

Néanmoins, la France ayant ratifié les deux versions originelles et celle de 1968, cet ensemble constitue un mode de règlement direct des relations internationales. C'est pourquoi ces règles s'appliqueront par référence à la convention de Rome de 1980 et au règlement « *Rome I* » dont l'application exige le recours à une loi interne<sup>41</sup>.

Depuis le 1er décembre 2010, la France s'est dotée de son premier Code des Transports dont toute une partie est consacrée aux transports et à la navigation maritime. Cette codification des textes maritimes généraux est nouvelle et appelle une comparaison symbolique avec l'Ordonnance de la Marine d'août 1681, qui avait en son temps agrégé de nombreuses lois, coutumes et pratiques antérieures pour permettre d'affirmer la «puissance maritime» de la France<sup>42</sup>.

Les années 2000 ont en effet vu se ranimer le débat sur un certain nombre de questions : surveillance, prévention et lutte contre la pollution due aux effets du transport maritime, la sécurité du transport, la concurrence entre Etats, la concurrence des pays de libre immatriculation, l'exigence de sûreté maritime et portuaire, etc. Dans ce contexte, l'absence de code maritime était surprenante en France, d'autant que dans le même temps l'Union européenne développait sa propre politique maritime et ses normes.<sup>43</sup>

Néanmoins, le volet maritime du nouveau Code des Transports n'est pas un Code maritime à proprement dire dès lors que d'une part il ne couvre pas toutes les questions maritimes, traitées dans d'autres codes (Assurances, Collectivités Territoriales, Défense, Douanes, Environnement, Sport, etc.). D'autre part, l'essentiel des dispositions d'application du nouveau Code est renvoyé à des décrets existants mais non encore codifiés ou qui nécessitent d'être réécrits dans les prochaines années afin de les simplifier et de les unifier aux conventions et aux pratiques répondant aux besoins de la profession. Cette codification vient opportunément conforter la stratégie

---

<sup>41</sup> Si un conflit d'application survient entre la version originelle et la version amendée de la convention de Bruxelles, dans ce cas, la seconde prévaudra.

<sup>42</sup> Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine - Pierre ANGELELLI

<sup>43</sup> Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine - Pierre ANGELELLI

globale adoptée par le Gouvernement français en décembre 2009. Elle offre aussi un cadre pour l'évolution future du secteur des transports et de la navigation maritimes.<sup>44</sup> Selon Monsieur ANGELELLI, la volonté de mettre de l'ordre dans le droit maritime français est de plus en plus perceptible, mais les réformes tardent à venir pour répondre aux besoins de la profession.<sup>45</sup>

Au Maroc, Le cadre juridique inhérent à l'activité du transport maritime est constitué d'un ensemble de lois, d'arrêtés et de décrets dont la pièce maîtresse est le dahir du 28 joumada ii 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime (DCCM) portant approbation de trois textes relatifs au commerce, à la navigation et à la pêche maritimes en zone française de l'Empire Chérifien. Des textes législatifs et/ou réglementaires ont été pris pour l'application du DCCM. Il s'agit notamment pour :

- Les assurances maritimes de l'arrêté du 18 septembre 1951 relatif à l'organisation du marché de l'assurance maritime.

- Le courtage maritime du dahir du 22 juillet 1953 relatif au courtage maritime,

Cette législation est complétée en matière de transport maritime et de fret par une circulaire du ministre de l'Equipeement et du Transport en date des 30 mai 2006 et 23 mars 2007 intégrant un cahier des charges fixant les conditions d'exploitation d'une ligne maritime relatif au transport maritime de passagers avec ou sans véhicule accompagné ou de transport mixte passagers et rouliers, et par le cahier des charges fixant les conditions d'exercice de l'activité de consignation de navires ou d'agence maritime.

Il faut faire cas spécial des méfaits de certains transporteurs qui utilisent des navires portant des pavions de complaisance et qui constituent une catégorie de transporteurs qui font fraude aux lois nationales et aux conventions internationales par le fait qu'une fois le transport effectué et parfois même durant le transport qui restera inachevé, disparaissent et organisent leurs insolvabilité par des changements d'adresses, par des sociétés écran...etc.

Mais les pertes pendant le transport par mer ne sont pas toujours du fait du transporteur. Parfois, l'erreur vient d'autres intervenants du transport de la

---

<sup>44</sup> Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine - Pierre ANGELELLI

<sup>45</sup> idem

marchandise par mer comme par exemple l'expéditeur<sup>46</sup>, le consignataire<sup>47</sup>, le transitaire<sup>48</sup> ou le courtier maritime<sup>49</sup>. Ici, la difficulté résulte du fait que le transporteur n'agit pas lui-même dans le port.

Il est représenté soit par un capitaine du navire transporteur, soit par un responsable de son agence ou de sa succursale établi dans ce port, soit par un consignataire du navire, professionnel dont la mission est précisément d'accomplir dans tel port les obligations que le transporteur absent n'est pas en mesure d'exécuter directement ou physiquement.

Selon le professeur Arnaud Montas, la question légitime qui se pose est de savoir si le consignataire a pris des marchandises en charge par le seul fait qu'elles ont été remises par l'expéditeur à l'une ou à l'autre de ces personnes ou, au contraire, s'il peut être stipulé que ladite personne (consignataire de navire ou gérant succursaliste) n'agit encore, à ce moment de la remise, que pour le compte du chargeur, la prise en charge étant alors différée au début du chargement de celle-ci dans le navire ?

La question se pose exactement dans les mêmes termes s'agissant de la livraison. Selon lui, la réponse reste assez délicate pour deux raisons. Certes, la clause du contrat de transport retardant le moment de la prise en charge du chargement ou, au contraire, avançant celui, de la livraison au déchargement est licite et semble devoir produire effet. Une telle clause ne se heurte pas aux dispositions de la convention de Bruxelles

---

<sup>46</sup> "Chargeur (expéditeur)" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.

<sup>47</sup> Le consignataire est le mandataire salarié de l'armateur. Il agit au nom et pour le compte de son mandant, l'armateur, pour les besoins du navire et de ce qu'il transporte. Il effectue toutes les opérations que l'armateur exécuterait lui-même s'il était sur place ou auxquelles le capitaine pourrait procéder (loi du 3 janvier 1969, décret du 19 juin et article 51 du décret du 31 décembre 1966)

<sup>48</sup> C'est le mandataire dont la mission est limitée à la réception, à l'entreposage et à la réexpédition de la marchandise par un mode de transport, ainsi qu'à l'accomplissement des diverses formalités y afférentes. Il exécute sa mission et rend compte des opérations qu'il a effectuées dans le cadre strict des instructions qu'il a reçues. Le contenu de son contrat dépend largement des usages. Voir p.473 Droit du commerce international Jean -Michel Jacquet / Philippe Delebecque / Sabine Corneloup Précis 3e édition

<sup>49</sup> Les missions accomplies par les courtiers maritimes est le constatations du cours du fret ou du nolis, les formalités liées à la conduite en douane, la traduction des déclarations, des chartes parties, des connaissements, des contrats et de tous actes de commerce, lorsqu'il concerne les navires, sont effectués librement par l'armateur ou son représentant qui peut être le capitaine (L2001 -43 de la loi du 16 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports).

de 1924 parce qu'elle a pour objet les obligations des contractants et non leur responsabilité. Il n'en demeure pas moins que son effectivité est sujette à caution.<sup>50</sup>

De même, l'entreprise de manutention est un auxiliaire terrestre du transporteur maritime qui collabore très activement à l'exploitation commerciale des navires. Elle effectue des opérations à bord des navires et des opérations terrestres dans l'enceinte portuaire où transitent des quantités de marchandises diverses et variées en utilisant des moyens considérables en personnes et en matériels, ces derniers pouvant être fixes ou mobiles, verticaux ou horizontaux (grues portiques, chariots élévateurs, tracteurs de manutention, allèges, tapis roulants, socles RO/RO, etc.); Elle prend en charge totalement la marchandise pendant son passage dans l'enceinte portuaire, aussi bien à l'exportation, à la réception sur quai de l'arrimage en cale qu'à l'importation, du désarrimage en cale à la livraison au destinataire. Accessoirement, elle assure son entreposage, la difficulté est liée à l'imputation de la responsabilité au manutentionnaire ou à l'entreprise portuaire dès lors que le manutentionnaire est considéré comme un intervenant dans le prolongement du contrat de transport maritime de marchandises et par conséquent le destinataire ne peut pas se retourner contre elle directement, mais devra passer par la procédure en responsabilité du transporteur maritime dans les délais prévues pour celle-ci. Ainsi, même si on pourrait reprocher à la Convention de Bruxelles dans ses deux versions de prévoir une liste de cas qui permettent au transporteur maritime de se libérer de sa responsabilité présumée, il n'en demeure pas moins que face au destinataire de la marchandise, celui-ci reste responsable de celle-ci alors même qu'il y a eu d'autres intervenants dans le processus de son transport.

Face à ces risques inhérents au transport maritime, les opérateurs du commerce international cherchent à organiser leur responsabilité et à préparer le contentieux qui pourrait s'élever à l'occasion du transport en stipulant des clauses relatives à la compétence internationale dans les connaissements. Cependant, le transport maritime est un domaine dans lequel l'insertion de clauses relatives à la compétence internationale est systématique. Les connaissements contiennent donc souvent des

---

<sup>50</sup> Dalloz, transport maritime de marchandises § 345.36

clauses telles que: la clause « *fret acquis à tout évènement* »<sup>51</sup>, la clause compromissoire, la clause attributive de juridiction, la clause Paramount, la clause de prorogation de compétence et bien d'autres qui sont insérées plus souvent dans les chartes parties, mais qui seront pas toutes abordées, nous consacrant principalement aux clauses insérées habituellement dans les connaissements.

La mise en œuvre de ces clauses se heurte avec la question de l'opposabilité au destinataire<sup>52</sup> dans la mesure où celui-ci n'est pas partie dans le contrat de transport signé entre le transporteur maritime et le chargeur et n'est en conséquence pas toujours au courant et/ou d'accord avec l'insertion de ladite clause.

Concernant les transports effectués entre le Maroc et la France, d'autres difficultés seront mises en avant dans la mesure où la Convention de Bruxelles, dans sa version originelle, ne prévoit pas de solutions quant la question de l'opposabilité des clauses insérées dans le contrat, en particulier la clause « Paramount » ce qui peut mettre le transporteur maritime en difficulté sur cette question d'opposabilité de la clause à l'égard du destinataire.

A ce propos, Monsieur Frédéric Lucet estime qu'«à priori, l'autonomie de la volonté, accompagnée du satellite de la liberté contractuelle, porte vers le consensualisme»<sup>53</sup>; Mais, étant donné que les effets du consensualisme opéré entre le transporteur et le chargeur dans le contrat de transport maritime sous connaissement peuvent produire à de graves effets vis-à-vis du destinataire de la marchandise qui sera peut être contraint de plaider devant des juridictions étrangères, parfois très loin de son lieu de résidence, et qui seraient susceptibles dans certains cas de méconnaître ses droits, le consensualisme ne peut dès lors être accueilli seul sans être matérialisé par un formalisme pour garantir l'information et la réflexion.

---

<sup>51</sup> Pour se protéger, le transporteur peut insérer dans le connaissement une clause de « fret acquis à tout évènement » qui lui permettra de percevoir le fret malgré la perte de la marchandise quelle qu'en soit la cause, « par fortune de mer ou autrement ». Faute de paiement, le transporteur sera protégé par le droit qui lui est accordé de retenir la marchandise à bord. Le transporteur est ainsi privilégié, pour le fret, sur la cargaison considérée, pendant une durée de 15 jours suivant sa délivrance, à la condition qu'elle ne soit pas passée entre les mains tierces. Le capitaine n'est cependant pas fondé à exercer un droit de rétention sur les marchandises à bord.

<sup>52</sup> Sauf s'il est chargé et destinataire en même temps.

<sup>53</sup> Frédéric Lucet, "Consensualisme et Formalisme", R.J.Com. 1995, p. 42, cité dans Les clauses relatives à la compétence internationale dans les connaissements : consensualisme ou formalisme ? par Olivier CACHARD sous la direction de Madame le Professeur Hélène GAUDEMET- TALLON.

Les marchandises objet du contrat de transport par mer ; celui-ci étant défini comme tout contrat par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret à déplacer les marchandises d'un port à un autre lors de leur acheminement peuvent subir des dommages, qui seront dans la plupart des cas à l'origine du contentieux sur la responsabilité de l'une ou l'autre partie.

Et, pour les sécuriser juridiquement il faut qu'un certain nombre de conditions soit réuni, afin que cette garantie soit mise en œuvre. on pourrait citer à titre d'indication, la nécessité de l'existence des acteurs responsables, car il en résulte que pour garantir le fonctionnement en sécurité d'un système de risques, il apparaît impératif que chacun des acteurs soit impliqué dans la prévention des risques dudit système, et que chacun d'eux doit assumer le risque qui le concerne.

Donc, la sécurité juridique dans le contrat de transport maritime des marchandises conduit aussi à donner des garanties juridiques nécessaires pour assurer la sécurité des opérateurs du contrat du transport maritime.

Il faut donc que tous les acteurs soient identifiés et que chacun d'eux assume effectivement ses responsabilités propres et ceci en toute transparence vis-à-vis des autres acteurs du système.

Appliqué ce système de garantie à la sécurité maritime, nécessite dans ce contexte un diagnostic global et attentive de l'ensemble des acteurs impliqués aux risques maritimes. Car, il suffisait parfois et ce notamment pour mettre en œuvre le système de la responsabilité, qu'un des acteurs partie prenante au système de risques constitué autour d'un navire n'assume pas son rôle ou ne puisse pas l'assumer correctement, ce qui compromettre, par conséquent, la sécurité dudit navire.

Un second impératif s'impose ici avec beaucoup plus d'acuité, et se situe notamment sur le terrain de la mise en choix des solutions cohérentes. L'idée est qu'il apparaît pour l'interprète d'adopter une politique de choix cohérente entre les acteurs des risques et le système de la sécurité maritime. Car, ce système de la sécurité juridiques paraît parfois contradictoire avec la prévention des risques maritimes, surtout lorsqu'on prétend d'agir à la fois pour assurer la sécurité maritime et de tout faire pour déréguler ces secteurs, et ce notamment à travers une politique qui tend à livrer ces secteurs à un marché sans règles juridiques pertinentes, cohérentes et efficaces.

Or, on pourrait trouver parfois que ce sont les règles juridiques elles-mêmes qui contribuent à l'insécurité maritime, car en raison de l'existence des règles juridiques en désuétude, aucune évolution ne serait pas suffisante ici à résorber ce problème de l'insécurité de l'espace maritime<sup>54</sup>.

En inversant ici le sens des protagonistes, et on dira que le système du risque en matière de transport maritime, n'est jamais réduit à un système d'autorégulation vis-à-vis de la sécurité de l'espace maritime. Car, en l'absence de l'intervention des pouvoirs publics, ce sont les règles de la concurrence et des marchés qui régulent le secteur, et par conséquent les règles de la sécurité se qu'y attache. Mais, au-delà des estimations sociales, fiscales et bien évidemment celles du taux de fret de transport, on dira que c'est bien l'engrenage régressif qui appelle ici et avec moins de contraintes qui ne conduirait, et sauf cas de régression vers le bas, qu'à des catastrophes insupportables. Or, en raison de la concurrence capitaliste de l'espace maritime, il est évident que les opérateurs du transport maritime, y compris les chargeurs, les armateurs et les transporteurs seront tentés, dans bien des cas, vers la déréglementation afin de l'emporter sur leurs concurrences<sup>55</sup>.

C'est dire d'ailleurs ici que, les règles juridiques ne seraient qu'une forme banale d'illusion et pour un avenir flot de la sécurité de l'espace du transport maritime.

Cette question de l'engrenage paraît, paradoxalement, intolérable avec les enjeux de la sécurité de l'espace du transport maritime. Car, elle paraîtrait contradictoire avec les orientations des fondateurs du droit maritime, ce qui constitue une menace effective et massive contre l'environnement maritime tant social qu'humain. L'idéal étant de réfléchir sur une action juridique qui tend vers une politique de la mise en régulation de ce secteur, et ce notamment à travers une action qui impose à tous les acteurs du transport maritime des normes sociales, fiscales, techniques et réglementaires suffisantes qui valent pour les armateurs, sur tous les navires nationaux et pour tous les navires qui interviennent dans l'espace maritime national. A peine, on pourrait parfois affirmer ici qu'il n'y a pas de sécurité sans intervention précoce et préalable des

---

<sup>54</sup> La sécurité maritime : une question actuelle et un enjeu pour tous, Analyses et documents économiques - n°95 - Février 2004.

<sup>55</sup> La sécurité maritime : une question actuelle et un enjeu pour tous, Analyses et documents économiques - n°95 - Février 2004.

pouvoirs publics tant sur le plan national qu'international. Et cette intervention serait de même possible dans un secteur d'activité internationalisé comme celui du transport maritime.

Dans la perspective d'éviter les anomalies de la sécurité en matière du transport maritime, il s'agit de réfléchir non seulement au comportement des parties dans le contrat de transport maritime des marchandises mais aussi à la logique du système de la sécurité. Il semble que c'est l'accompagnement du développement des activités maritimes tant le sur plan national qu'international, qui impose actuellement aux pouvoirs publics de réformer en profondeur le système actuel de la sécurité. C'est pour cela que les solutions prévues par ce système trouvent aujourd'hui ses limites. Or, il serait parfois illusoire de prévoir des solutions techniques efficaces sans prendre en considération l'élément humain. Car, sans ce dernier, les bonnes lois, les bonnes solutions et les plus sages d'entre elles ne seraient pas suffisant à résorber le problème de l'insécurité, et la réforme ne sera aucune valeur et restera peu efficace. Ce n'est pas à dire ici, puisque l'élément humain constitue ici le noyau et parfois même la clé de la sécurité maritime.

En effet, la construction des solutions efficaces à la sécurité maritime semble ici complexe, compte tenu de la multiplicité des acteurs, de la technicité de certains problèmes et de la dimension internationale de l'activité du transport maritime. Ce qu'a conduit ici l'interprète de pencher, d'une part, sur l'approche classique de la question, et notamment celle de la définition d'un navire sûr. Et si on peut l'appliquer au transport maritime de pétrole, et à ce moment se pose le problème de la sécurité et bien évidemment celui du social apparaisse comme une nécessité stratégique. Il semble que cette question devra être traité soigneusement et évoluer systématiquement vers une approche purement préventive. Une autre approche insiste, d'autre part, sur le traitement des questions en termes du système des risques. Elle tend à s'évoluer vers l'identification et le traitement du rôle des acteurs du système. Car, cette approche facilite à la fois la mise en évidence les missions des autorités judiciaires compétentes en la matière et la responsabilisation des acteurs privés. En dernier lieu, il s'agit ici une autre démarche aussi importante soit-elle, et celle notamment relative à la prévention des risques, tout en mettant en relief l'ensemble des dangers, risques et facteurs de

risques inhérents à chaque système de risques. Or, cette démarche de la prévention est effectuée ici à travers une recherche qui tend : à éliminer et/ou à réduire systématiquement les dangers, risques et facteurs de risques ; à maîtriser les risques qui subsistent, c'est-à-dire empêcher leur concrétisation en situation réelle, au moins sous une forme grave ; à se préparer à faire face aux sinistres, à maintenir en permanence la vigilance c'est à dire la qualité de la prévention. L'idée est qu'il apparait ici d'évoluer la réflexion vers l'adoption d'une action de prévention éventuelle des risques de l'insécurité maritime. Et à ce propos se pose ici encore le problème de la vigilance face aux risques<sup>56</sup>.

Ainsi, l'orientation vers la mise en place d'un système efficace de la sécurité repose ici comme ailleurs sur une analyse soigneuse des activités de transport maritime et sur la mise en évidence non seulement des dérives mais surtout au fonctionnement de ces activités qui sont, par conséquent, producteur de risques.

Or, face à un système qui tentera d'intervenir seulement sur une partie de fonctionnement de l'activité de transport maritime, aucune action de la sécurité ne saurait suffire à résorber le problème posé par le risque du transport maritime, car il délaisse implicitement des autres aspects aussi importants à l'action de la sécurité. Alors pour mettre des garanties juridiques efficaces, il apparait nécessaire d'agir en profondeur sur l'ensemble de ses déterminants et parfois des plus modestes d'entre eux, au fonctionnement de l'activité de transport maritime, devront, dans ce cas d'espèce, être pris en considération par les fondateurs de la réforme du système de la sécurité du transport maritime.

Pour ce faire, il apparait ici également de mettre en évidence la nature des causes du dysfonctionnement majeur du système de la sécurité maritime et sur lesquelles pourront agir. Et pour la sécurité de l'activité du transport maritime, il semble que cela débouche sur la mise en place d'une stratégie qui tendue exclusivement vers une conception de nature à replacer les questions sociales au cœur des enjeux de la sécurité maritime. Et, ensuite, d'agir contre la déréglementation sous toutes ses formes, et notamment contre la complaisance, les paradis financiers et fiscaux qui protègent les voyous des mers. De même, cette action aura ici encore pour objet d'organiser la

---

<sup>56</sup> Cf. ADE n° 82, mars 2000, Jean Moulin, *Sortir d'une situation à hauts risques*.

responsabilité financière, et éventuellement pénale, solidaire de l'ensemble des acteurs décideurs de la chaîne du transport maritime. En dernier lieu, l'orientation vers la mise en place d'une intervention efficace des pouvoirs publics et ce notamment des autorités judiciaires compétentes en la matière, suppose ici une doctrine fondée, des instruments juridiques, des moyens humains et matériels.

Par ailleurs, le futur de la sécurité maritime dépend à la fois des risques actuels du secteur et des mesures adoptées face aux enjeux. Car, les mesures juridiques d'accompagnement en matière de la sécurité seront importantes mais on peut parfois douter de leur efficacité, en raison de leurs incohérences par rapport à la réalité des textes en vigueur. Et ce notamment pour plusieurs raisons à savoir: une tendance à l'excès de mesures procédurales de sécurité; l'absence d'avancées décisives en matière de responsabilisation financière et pénale des acteurs; les retards d'application sont nombreux car les États sont réticents à transcrire les directives et à mobiliser les moyens nécessaires; la poursuite de la déréglementation de ces activités va à l'encontre des mesures de sécurité<sup>57</sup>. Le code de commerce maritime 1919, et plus particulièrement le droit du transport maritime, depuis sa promulgation jusqu'à nos jours, a montré ses insuffisances. Insuffisance rattachée à plusieurs facteurs.

Ici comme ailleurs, il s'agit de réfléchir sur une dynamique qui tendue exclusivement vers une politique contenue dans une conception de nature à assurer la sécurité juridique en matière du contrat transport maritime. C'est même le concept de la sécurité par les instruments juridiques qui ambitionne le traitement des risques qui provoquent le fonctionnement de l'activité du transport maritime. Donc, l'originalité s'inscrit même à dégager des mécanismes juridiques capables d'offrir un véritable outil de diagnostic des risques de l'insécurité et d'accompagnement des acteurs du transport maritime, dont l'ordre public socio-économique n'est pas étranger. Incontestablement, le système de la sécurité juridique implique une responsabilité à tous les niveaux de la prise des décisions en matière du transport maritime.

---

<sup>57</sup> C. Roche, Prévention et lutte contre la pollution des mers par les hydrocarbures : les derniers développements communautaires, *Revue du marché commun et de l'Union européenne*, n° 472, octobre-novembre 2003.

Il apparait donc nécessaire d'évoluer la recherche vers la mise en place des garanties juridiques, tendant à assurer la sécurité maritime et de voir comment les lois, que ce soit interne ou externes, sécurisent le contrat du transport maritime des marchandises.

La recherche a essayé donc d'éviter les anomalies du système de la sécurité juridique maritime, en essayant sur la base des réformes effectuées au niveau du droit maritime comparé, d'indiquer des repères qui pourraient être utilisés pour mieux renforcer les aspects juridiques et judiciaires de la sécurité maritime en droit marocaine. La comparaison a ici quelque forte raison à offrir à la réflexion sur la politique de la prévention des risques de la sécurité juridique en matière du transport maritime, et plus précisément en matière de contrat du transport maritime des marchandises devenue rituelle dans un système juridique et judiciaire en échec.

Dans ce contexte, Il faut faire cas spécial des méfaits de certains transporteurs qui utilisent des navires portant des pavions de complaisance et qui constituent une catégorie de transporteurs qui font fraude aux conventions internationales par le fait qu'une fois le transport effectué et parfois même durant le transport qui restera inachevé, disparaissent et organisent leurs insolvabilités par des changements d'adresses, par des sociétés écran ...

Signalons que les pertes pendant le transport par mer ne sont pas toujours du fait du transporteur. Parfois, l'erreur vient d'autres intervenants du transport de la marchandise par mer comme par exemple l'expéditeur<sup>58</sup>, le consignataire<sup>59</sup>, le transitaire<sup>60</sup> ou le courtier maritime.

---

<sup>58</sup> Chargeur (expéditeur)" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.

<sup>59</sup> Le consignataire est le mandataire salarié de l'armateur. Il agit au nom et pour le compte de son mandant, l'armateur, pour les besoins du navire et de ce qu'il transporte. Il effectue toutes les opérations que l'armateur exécuterait lui-même s'il était sur place ou auxquelles le capitaine pourrait procéder (loi du 3 janvier 1969, décret du 19 juin et article 51 du décret du 31 décembre 1966)

<sup>60</sup> C'est le mandataire dont la mission est limitée à la réception, à l'entreposage et à la réexpédition de la marchandise par un mode de transport, ainsi qu'à l'accomplissement des diverses formalités y afférentes. Il exécute sa mission et rend compte des opérations qu'il a effectuées dans le cadre strict des instructions qu'il a reçues. Le contenu de son contrat dépend largement des usages. Voir p.473 Droit du commerce international Jean-Michel Jacquet / Philippe Delebecque / Sabine Corneloup Précis 3e édition

Parfois, la difficulté résulte du fait que le transporteur n'agit pas lui-même dans le port. Il est représenté soit par un capitaine du navire transporteur, soit par un responsable de son agence ou de sa succursale établie dans ce port, soit par un consignataire du navire, professionnel dont la mission est précisément d'accomplir dans tel port les obligations que le transporteur absent n'est pas en mesure d'exécuter directement ou physiquement.

Ainsi, le professeur Arnaud Montas, pense que la question légitime qui se pose, est de savoir si le consignataire a pris des marchandises en charge par le seul fait qu'elles ont été remises par l'expéditeur à l'une ou à l'autre de ces personnes ou, au contraire, s'il peut être stipulé que ladite personne (consignataire de navire ou gérant succursaliste) n'agit encore, à ce moment de la remise, que pour le compte du chargeur, la prise en charge étant alors différée au début du chargement de celle-ci dans le navire ? La question se pose exactement dans les mêmes termes s'agissant de la livraison.

Selon lui, la réponse reste assez délicate pour deux raisons. Certes, la clause du contrat de transport retardant le moment de la prise en charge du chargement ou, au contraire, avançant celui, de la livraison au déchargement est licite et semble devoir produire effet. Une telle clause ne se heurte pas aux dispositions de la convention de Bruxelles de 1924 parce qu'elle a pour objet les obligations des contractants et non leur responsabilité. Il n'en demeure pas moins que son effectivité est sujette à caution<sup>61</sup>.

Ainsi, l'entreprise de manutention est un auxiliaire terrestre du transporteur maritime qui collabore très activement à l'exploitation commerciale des navires. Elle effectue des opérations à bord des navires et des opérations terrestres dans l'enceinte portuaire où transitent des quantités de marchandises diverses et variées en utilisant des moyens considérables en personnes et en matériels, ces derniers pouvant être fixes ou mobiles, verticaux ou horizontaux (grues portiques, chariots élévateurs, tracteurs de manutention, allèges, tapis roulants, etc.) ; Elle prend en charge totalement la marchandise pendant son passage dans l'enceinte portuaire, aussi bien à l'exportation, à la réception sur quai de l'arrimage en cale qu'à l'importation, du désarrimage en cale à la livraison au destinataire. Accessoirement, elle assure son entreposage.

---

<sup>61</sup> Dalloz, transport maritime de marchandises § 345.36.

En fait, la difficulté est liée à l'imputation de la responsabilité au manutentionnaire ou à l'entreprise portuaire dès lors que le manutentionnaire est considéré comme un intervenant dans le prolongement du contrat de transport maritime de marchandises et par conséquent le destinataire ne peut pas se retourner contre elle directement, mais devra passer par la procédure en responsabilité du transporteur maritime dans les délais prévus pour celle-ci.

Et, même si on pourrait reprocher à la Convention de Bruxelles dans ses deux versions de prévoir une liste de cas qui permettent au transporteur maritime de se libérer de sa responsabilité présumée, il n'en demeure pas moins que face au destinataire de la marchandise, celui-ci reste responsable de celle-ci alors même qu'il y a eu d'autres intervenants dans le processus de son transport.

De même, le destinataire ne pouvant agir contre ces acteurs dans le transport des marchandises par mer, il appartiendra au transporteur de les attirer dans les délais impartis ; Cette question sera traitée dans la deuxième partie consacrée au contentieux lié à l'exécution du contrat de transport maritime de la marchandise.

Alors, face à ces risques inhérents au transport maritime, les opérateurs du commerce international cherchent à organiser leur responsabilité et à préparer le contentieux qui pourrait s'élever à l'occasion du transport en stipulant des clauses relatives à la compétence internationale dans les connaissements. Cependant, le transport maritime est un domaine dans lequel l'insertion de clauses relatives à la compétence internationale est systématique. Les connaissements contiennent donc souvent des clauses telles que : la clause « fret acquis à tout événement »<sup>62</sup>, la clause compromissoire, la clause attributive de juridiction, la clause Paramount, la clause de prorogation de compétence et bien d'autres qui sont insérées plus souvent dans les chartes parties, mais qui seront pas toutes abordées, nous consacrant principalement aux clauses insérées habituellement dans les connaissements.

---

<sup>62</sup> Pour se protéger, le transporteur peut insérer dans le connaissement une clause de « fret acquis à tout événement » qui lui permettra de percevoir le fret malgré la perte de la marchandise quelle qu'en soit la cause, « par fortune de mer ou autrement ». Faute de paiement, le transporteur sera protégé par le droit qui lui est accordé de retenir la marchandise à bord. Le transporteur est ainsi privilégié, pour le fret, sur la cargaison considérée, pendant une durée de 15 jours suivant sa délivrance, à la condition qu'elle ne soit pas passée entre les mains tierces. Le capitaine n'est cependant pas fondé à exercer un droit de rétention sur les marchandises à bord.

En effet, la mise en œuvre de ces clauses se heurte avec la question de l'opposabilité au destinataire<sup>63</sup> dans la mesure où celui-ci n'est pas partie dans le contrat de transport signé entre le transporteur maritime et le chargeur et n'est en conséquence pas toujours au courant et/ou d'accord avec l'insertion de ladite clause.

C'est pourquoi, Monsieur Frédéric Lucet estime qu'«à priori, l'autonomie de la volonté, accompagnée du satellite de la liberté contractuelle, porte vers le consensualisme»<sup>64</sup>; Mais, étant donné que les effets du consensualisme opéré entre le transporteur et le chargeur dans le contrat de transport maritime sous connaissance peuvent produire à de graves effets vis à vis du destinataire de la marchandise qui sera peut être contraint de plaider devant des juridictions étrangères, parfois très loin de son lieu de résidence, et qui seraient susceptibles dans certains cas de méconnaître ses droits, le consensualisme ne peut dès lors être accueilli seul sans être matérialisé par un formalisme pour garantir l'information et la réflexion.

Alors, il nous paraît important de développer ce sujet dans notre étude sous l'angle des difficultés liées à l'opposabilité de ces clauses au destinataire de la marchandise. Mais, nous ne traiterons cependant pas de la clause « fret acquis à tout événement » étant donné que c'est une clause qui vise à garantir le fret du transporteur dû par le chargeur, celui-ci étant signataire du contrat de transport de la marchandise, la question de l'opposabilité que nous traiterons ne le concerne donc pas.

Dans ce contexte, notre étude aura deux objectifs : le premier sera de déterminer la source principale du contentieux né du contrat de transport maritime de la marchandise, de sa naissance à son extinction, par ses spécificités propres dues à la vie en mer, du trafic, de l'environnement marin, des instruments utilisés et des équipements de plus en plus différenciés qui vont affecter aussi bien les rapports entre les transporteurs que les rapports avec les usagers du contrat de transport maritime de la marchandise. Sans oublier que dans certains cas, la qualité et le mode de transport vont avoir pour conséquence l'exonération partielle de la responsabilité du transporteur maritime de marchandise.

---

<sup>63</sup> La France a mis en application par le décret du 25 mars 1937

<sup>64</sup> Transport maritime de marchandises, éd. DALLOZ p. 501, § 345.15.

L'objet du contrat de transport maritime de la marchandise aura des conséquences qui seront spécifiques à chaque mode de transport d'où l'intérêt d'examiner tous les aspects juridiques concernant l'analyse pour voir comment se déroule le port de responsabilité juridique du transporteur dans le cadre du contrat de transport maritime de la marchandise.

Et, même si la responsabilité du transporteur maritime de marchandises est établie, plusieurs questions de procédure vont néanmoins être soulevées dont celle de la compétence, de la qualité ou de l'intérêt à agir au regard la convention applicable qui serait choisie par les parties ou encore d'autres moyens tirés de la nature ou la condition même de la marchandise.

Le deuxième objectif sera donc de répondre à ces questions importantes qui suscitent un important de contentieux dont l'enjeu est important, car pouvant conduire à écarter la responsabilité du transporteur maritime ou celle des intervenants de la chaîne de transport.

Ainsi, on examinera d'abord un chapitre préliminaire lié à l'histoire du droit maritime puis nous nous pencherons sur le fond du sujet en traitant dans une première partie la responsabilité du transporteur comme source principale du contentieux de transport maritime de la marchandise. Pour traiter ensuite, dans la deuxième partie les moyens qui peuvent sauvegarder cette sécurité juridique du transport maritime.

## **Chapitre préliminaire: Histoire maritime**

Dans le présent chapitre, nous nous pencherons sur certaines époques de l'histoire maritime qui ont exercé une influence majeure sur notre droit positif actuel. L'approche historique sera particulièrement éclairante et permettra de constater comment le fondement juridique de la responsabilité du propriétaire du navire, enraciné dans une tradition juridique, s'affaiblit à mesure que le droit gagne en complexité et en subtilité.

Nous examinerons en premier lieu le régime du propriétaire du navire en droit romain, pour exposer en second lieu le droit maritime du XIX<sup>e</sup> siècle sous le titre « Temps modernes ». En dernier lieu, nous analyserons le droit contemporain à travers les conventions qui régissent le contrat de transport maritime international sous connaissance.

### **Section 1 — Le droit maritime romain**

Depuis l'existence des législations maritimes, et même avant cette période grâce aux usages et coutumes des gens de mer<sup>65</sup>, les règles régissant l'activité maritime

---

<sup>65</sup> Avant l'ère de codification des lois maritimes, c'est-à-dire l'époque romaine, le commerce maritime était régi par les usages et les coutumes, comme ce fut le cas pour les Phéniciens et les Carthaginois. Selon Pardessus : « Ces usages ont dû prendre une sorte d'uniformité dans tout ce qui [était] relatif au même genre de transactions. La mauvaise foi, ou diverses circonstances, ayant fait naître des contestations, l'autorité des jugements a consacré ses usages ; [...] Il se peut que les Phéniciens aient leurs lois maritimes fixes, mais malheureusement l'histoire n'en dispose pas. La même probabilité s'applique pour un grand nombre de peuples qui se sont livrés au commerce maritime comme les Lydiens, les Crétois, les Arabes, les Indiens et particulièrement chez les Rhodiens » : J.-M. PARDESSUS, Collection de lois maritimes, antérieures au XVIII<sup>e</sup> siècle, t. I, Paris, Imprimé par autorisation du Roi à l'Imprimerie Royale, 1959, p. 18-21. En ce qui concerne les lois rhodiennes, il est généralement convenu qu'elles représentent les lois maritimes les plus anciennement connues, grâce aux Romains qui les ont insérées dans leurs lois relatives aux activités

nautiques, sans qu'elles soient en contradiction avec les lois romaines. En ce qui a trait à la République d'Athènes, la législation commerciale des Athéniens répondait au même principe, bien qu'ils ne disposent pas d'une législation spécialement maritime, le transport de marchandises par mer était soumis à la règle commune qui veut que tout engagement soit fidèlement rempli. Voir : M.-D.- A. AZUNI, Origine et progrès du droit et de la législation maritime avec des observations sur le Consulat

avaient en général un caractère commun avec quelques variations relatives à la politique des gouvernements, quant à l'importance accordée au commerce par mer. Les règles maritimes aspiraient depuis ce temps à l'unité<sup>66</sup>. La responsabilité du propriétaire du navire, en particulier, reposait sur presque les mêmes principes.

En droit romain<sup>67</sup>, le transporteur ou propriétaire du navire devait indemniser le chargeur pour toute perte ou dommage subi à la cargaison, à moins qu'il ne s'agisse de la faute du chargeur, d'un vice propre de la marchandise, ou d'un cas de force majeure<sup>68</sup>.

Un principe qui réfère au *receptum nautarum*<sup>69</sup> et au *receptum cauponum et stabulariorum*<sup>70</sup>. Après l'effondrement de l'Empire romain, la législation maritime

---

de

la mer, Paris, De l'Imprimerie D'A Beraud, 1810, p. 41.

<sup>66</sup> Le rêve demeure le même, mis à part les enjeux qui changent d'une époque à l'autre.

<sup>67</sup> Pour plus de détails sur les lois romaines (le Digeste, les Codes théodosien et justinien, la Constitution de l'empereur Léon VI, etc.), voir : J.-M. PARDESSUS, Collection de lois maritimes, antérieures au XVIIIe siècle, t. II, Paris, Imprimé par autorisation du Roi à l'Imprimerie Royale, 1959; M.-D.-A AZUNI, préc., note 24, p. 62-101; Le Baron Ferdinand DE CUSSY, Phases et causes célèbres du droit maritime des nations, t. I, Leipzig, F.A. Brockhaus, 1856.

<sup>68</sup> Voir : Paul HUVELIN, Études d'histoire du droit commercial romain (histoire externe-droit maritime), Paris, Librairie du Recueil Sirey, 1929, p. 135; Dominique GAURIER, Le droit maritime romain, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004, p. 68. Voir aussi le texte intégral de la législation maritime des Romains : « Excerpta Juris Romani, Ad Rem Nauticam Spectantia », dans J.-M. PARDESSUS, préc., note 24, p. 85-132.

<sup>69</sup> P. HUVELIN, id. p. 68. Robaye écrit : « Les transporteurs maritimes, d'après l'édit du préteur, sont tenus de restituer, quoi qu'il arrive, les objets qui leur sont confiés. [...] La condition d'imputation du dommage au transporteur se réduit à l'existence du dommage lui-même. » : R. ROBAYE, « Responsabilité objective ou subjective en droit romain », R.H.D.1990.345.357

<sup>70</sup> Revuelta résume ces concepts comme suit : « La responsabilité objective issue du *receptum nautarum*,

*cauponum et stabulariorum*, appliquée tout d'abord aux *nautae* (propriétaires de l'entreprise de navigation) puis rapidement étendue aux *caupones* (aubergistes) et aux *stabularii* (gérants d'étables ou d'écuries avec auberge attenante) dans le domaine des services liés au transport terrestre, traduit la volonté du préteur de renforcer la sécurité juridique du trafic commercial. De ce fait, l'*actio de recepto* peut être intentée par toute personne, quelle que soit sa catégorie professionnelle, ayant conclu le *receptum*, c'est-à-dire ayant consigné quelque chose dans ces établissements dans l'optique d'une restitution complète et intacte. De même, la légitimation passive de l'action concerne non seulement l'absence de restitution ou la restitution défectueuse des effets, imputable au *dominus negotii* ou au personnel affecté à sa *negotiatio*, mais aussi la clientèle elle-même : passagers du navire, clients du *stabulum* ou personnes logées dans la *caupona*, ces dernières pouvant être des pensionnaires habituels (*inhabitatores*) ou occasionnels (*viatores*). Cela montre ainsi la portée considérable de l'édit de *receptis* en ce qui concerne les sujets dignes de protection ainsi que les responsables de tout vol ou dommage survenu dans le domaine de l'entreprise de transport ou d'hébergement en question, commis sur les objets du *receptum*. » : María Salazar REVUELTA, « Les sujets intervenants dans le transport de marchandises et/ou de personnes à Rome : légitimation active et passive pour l'action du *receptum nautarum*, *cauponum et stabulariorum* », en ligne : <[http://www.ubourgogne.fr/HISTOIREDDROIT/publications/tome65/tome65.html#maria\\_salazar\\_revu](http://www.ubourgogne.fr/HISTOIREDDROIT/publications/tome65/tome65.html#maria_salazar_revu)

romaine conserva toute sa vigueur. Les changements qu'a subis le droit romain furent moins considérables que ceux des contrats de commerce maritime. Ce droit constitue jusqu'à présent l'arrière-plan de toutes les législations civiles, son fondement. L'uniformité était presque l'essence du droit maritime. La Cour suprême des États-Unis lui a reconnu cette qualité en affirmant dans son ancien arrêt *The Lottawanna* de 1874 ce qui suit :

« The maritime law is part of the law of nations, one of the great beauties of which is its universality. Uniformity has been declared to be its essence. »<sup>71</sup>

Dès le XVe siècle furent édités des textes codifiant les coutumes communes<sup>72</sup> de la communauté maritime. Les Rôles d'Oléron<sup>73</sup>, imprimés vers 1450, inspirèrent le droit maritime de la façade atlantique de l'Europe et des pays riverains de la mer du Nord. En méditerranée, le droit maritime international fut influencé par le Consulat de la Mer, une compilation célèbre qui servira de base ou de complément aux coutumes d'Amsterdam, d'Enchysen, de Staver, aux lois de Wisby en Gothland, aux lois de la Hanse teutonique et aux lois françaises réunies sous le nom de « Guidon de la mer »<sup>74</sup>.

Au XVII<sup>e</sup> siècle, l'Ordonnance de la marine marchande, dite « Ordonnance de Colbert », édictée par Louis XIV, roi de France, promulguée en août 1681, « et complétée en novembre 1684 par une ordonnance pour la Bretagne », fait du régime du transporteur maritime une règle de droit commun où le débiteur doit payer des

---

elta> (consulté le 29 oct. 2009). Voir : P. HUVELIN, préc., note 27, p. 143-146, W. TETLEY, préc., note 23, p. 11.

<sup>71</sup> *The Lottawanna*, 88 US 558, 565 et 566. "le droit maritime fait partie du droit des gens, dont l'une des grandes beauties est son universalité. L'uniformité a été déclarée comme étant son essence"

<sup>72</sup> Les statuts des villes maritimes italiennes, comme les Statuts de Trani, les Tables d'Amalfi ou allemandes, comme le Statut de la Hanse teutonique, voir : M.-D.-A. AZUNI, préc., note 24, p. 161 et suiv.

<sup>73</sup> Voir le texte intégral, dans J.-M. PARDESSUS, préc., note 24, p. 323 et suiv. En Europe, aucune loi n'était appropriée spécialement au domaine maritime avant les croisades. Le développement du commerce à cette époque, par le truchement des contacts avec les marins byzantins qui profitaient déjà d'un certain nombre de conventions, a donné lieu à la compilation des Rôles d'Oléron à la fin du XII<sup>e</sup> siècle, sur décision d'Aliénor d'Aquitaine. Ce code, enrichi au XIII<sup>e</sup> siècle, reste la base de nombreuses législations maritimes. Il a été imprimé dès 1450. Au XIV<sup>e</sup> siècle, le Guidon de la mer voit le jour. Rédigé à Rouen, il gèrera le régime de l'assurance maritime.

<sup>74</sup> F. DE CUSSY, préc., note 26, p. 10. Selon Pardessus, le Consulat de la mer était considéré comme un véritable code de procédure maritime. La date de sa rédaction demeure incertaine. Une probabilité fait état de sa rédaction vers 1283 sous le règne de Pierre III pour la ville de Valence. Pour une étude plus détaillée, consulter : J.-M. PARDESSUS, préc., note 26, p. 1 et suiv.; M.-D.-A. AZUNI, préc., note 24; Thomas Pierre Adrien GROULT, *Discours sur le droit maritime ancien, moderne, français, étranger, civil, militaire et sur la manière de l'étudier*, Paris, Imprimerie royale, 1786.

dommages et intérêts en cas d'inexécution de son obligation ou dans le cas du retard à la livraison, sauf s'il rapporte la preuve du cas de force majeure ou du vice propre de la marchandise. Ce sont là les seuls cas pouvant libérer le transporteur de sa responsabilité. Cette règle offrait au transporteur un fondement contractuel de sa responsabilité. Sa principale obligation lui imposait la délivrance des marchandises à leur destination dans le même état qu'à leur réception.

Exerçant une grande influence sur d'autres pays qui codifièrent également leur droit maritime<sup>75</sup>, cette ordonnance, malgré son caractère national, devient pratiquement la loi vénérée de toutes les nations maritimes. D'ailleurs, les tribunaux anglais s'y sont fortement inspirés pour régler les litiges, et « le parlement de Londres pour légiférer en droit maritime »<sup>76</sup>. Le droit civil a joué un rôle important dans la construction du droit maritime de la common law.

Tetley souligne à ce propos que : « What cannot be denied, however, is the role played by the civil law in the early stages of English maritime law. The civil law provided the codal authorities which English judges consulted, as the only comprehensive sources of written maritime law available; and when it was necessary, the judges of the Admiralty courts could supplement the codes, as well as the common law, with civil law principles and established mercantile customs.<sup>77</sup> ».

La rupture avec la tradition romano-germanique du droit maritime en Angleterre s'est fait sentir en 1660, avec le mouvement des juridictions de droit

---

<sup>75</sup> Pays-Bas, Vénétie, Deux-Siciles, Espagne, Prusse, Suède, etc

<sup>76</sup> Guy LEFEBVRE, « L'uniformisation du droit maritime canadien aux dépens du droit civil québécois : lorsque l'infidélité se propage de la Cour suprême à la Cour d'appel du Québec », (1997) R.J.T. 577, 588. La Cour suprême du Canada a reconnu l'influence du droit civil sur le droit canadien maritime, inspiré fortement de la common law, en affirmant que : « Il est certain que l'évolution du droit d'amirauté anglais, dont dérive une partie considérable du droit maritime canadien, doit beaucoup à la tradition civiliste. Au début, la common law n'était pas dotée des outils nécessaires pour traiter de questions relevant des domaines commercial et maritime, de sorte que les cours d'amirauté, quand elles étaient appelées à statuer sur des litiges en matière maritime, appliquaient des principes conçus sur le continent. Les cours d'amirauté étaient en fait présidées par des civilistes. N'oublions toutefois pas que ces cours, à l'instar d'autres tribunaux anglais spécialisés, devaient lutter constamment pour résister au pouvoir toujours croissant des tribunaux de la common law, et leur compétence en

<sup>77</sup> W. TETLEY, préc., note 23, p. 18. » ce que l'on ne peut nier, cependant, c'est le rôle joué par le droit civil dans les premières étapes du droit maritimes anglais, le droit civil a fourni les autorités codales que les juges anglais ont consultées, en tant que seules sources comprehensives de droit maritime écrit disponible, et lorsque cela était nécessaire, les juges des tribunaux d'amirauté pouvaient compléter les codes, ainsi que le droit commun avec les principaux règles de droit civil et les coutumes mercantiles établies.

commun qui aspirait à restreindre les compétences de la Cour d'amirauté. À leurs yeux, cette cour empiétait sur leurs fonctions. Cette ambition se réalisera en 1669-70 lorsque l'on délaissa le droit civil, qui influençait de façon moindre le droit maritime anglais, tout en continuant d'en être le fondement <sup>78</sup>.

En Angleterre, les principes de la common law<sup>79</sup> font du transporteur l'assureur de la marchandise, par le truchement d'une responsabilité stricte de résultat<sup>80</sup>. Le transporteur se porte garant de délivrer la marchandise à sa destination dans son état de réception au chargement, sauf pour les cas énumérés dans le contrat de transport constituant des événements de force majeure: l'acte de Dieu et les actes d'ennemis publics.

Angell mentionne à ce propos ce qui suit : « to give due security to property, the law has added to that responsibility of a carrier, which immediately arises out of his contract to carry for a reward, namely, that of taking all reasonable care of it, the responsibility of an insurer. From his liability as an insurer, the carrier is only to be relieved by two things, both so well known to all the country, when they happen, that no person would be so rash as to attempt to prove, that they had happened when they had not; namely, the act of god, and the king's enemies. »<sup>81</sup>

Néanmoins, il n'existait aucune loi en droit anglais qui privait le transporteur du droit d'insérer au connaissance des clauses exonératoires ou des clauses limitatives de sa responsabilité.

---

<sup>78</sup> Id., p. 16 et suiv

<sup>79</sup> Cf. Jacques VANDERLINDEN, Histoire de la Common Law, Centre international de la common law en français, les Éditions Yvon Blais, 1996, en ligne : <[http://www.vanuatu.usp.ACfj/courses/LA100F2\\_Histoire\\_Common\\_Law/LA100F\\_PDF\\_Docs/Microsoft\\_Word\\_-\\_HistoireDeLaCommonLaw\(1\).pdf](http://www.vanuatu.usp.ACfj/courses/LA100F2_Histoire_Common_Law/LA100F_PDF_Docs/Microsoft_Word_-_HistoireDeLaCommonLaw(1).pdf)> (consulté le 20 janv. 2021).

<sup>80</sup> Voir : Francis RYNOLDS, « Common Carriers, Bailment and Carriage by Sea », dans Eric VAN HOOYDONK, English and Continental Maritime Law After 115 Years of Maritime Law Unification: A Search for Differences Between Common Law and Civil Law, Antwerp Maritime Law Seminars, Maklu, 2003, p. 61 et 62; John D. KIMBALL, « Shipowner's Liability and the Proposed Revision of the Hague Rules », 6 J.M.L.C. 217, 220 (1974-75).

<sup>81</sup> Joseph K. ANGELL, A Treatise of the Law of Carriers of Goods and Passengers by Land and by Water: American Law the Formative Years, New York, Arno Press, 1972, p. 147 et 148. »pour assurer la sécurité des biens, la loi a ajouté à la responsabilité du transporteur, qui découle immédiatement de son contrat de transport à titre onéreux, à savoir celle d'en prendre tous les soins raisonnables, la responsabilité d'un assureur. De sa responsabilité en tant qu'assureur, le transporteur ne doit être dégagé que par deux choses, toutes deux si bien connues de tout les pays, lorsqu'elles se produisent, que personne n'aurait l'imprudence de tenter de prouver qu'elles se sont produites alors qu'elles ne l'ont pas été, à savoir, le cas de force majeurs et les ennemis du roi.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, les divers systèmes de droit adhéraient au même régime de responsabilité<sup>82</sup>. Par ce fait, les chartes-parties et les connaissements devenaient la loi des parties. Les pays civilistes comme ceux de la common law, malgré les divergences de leurs traditions juridiques<sup>83</sup>, se trouvèrent face à une contractualisation illimitée.

---

<sup>82</sup> René RODIÈRE, *Traité général de droit maritime*, t. I, « Les contrats d'affrètement », Paris, Dalloz, 1968, p. 219.

<sup>83</sup> Voir sur l'histoire du droit maritime : Eugène CAUCHY, *Le droit maritime international considéré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation*, Guillaumin, 1862; Cf. L. GESSNER, *Le droit des neutres sur mer*, 2<sup>e</sup> éd., Berlin, Charles Heymann, Librairie Éditeur, 1876; Patrick GRIGGS, « Common Law and Civil Law : a CMI Perspective », dans E.VAN HOOYDONK, *préc.*, note 43, à la page 159.

## **Section II - Le droit maritime des « Temps modernes »**

Vers la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, cette liberté devient une source d'abus. L'équilibre contractuel était atteint d'un vice monopolistique des transporteurs. Estimant leurs charges trop lourdes, les transporteurs inséraient dans les contrats de transport ou les connaissements des clauses limitatives de responsabilité, dites « clauses de négligences »<sup>84</sup>, comme celles relatives à l'état de la marchandise dites « poids inconnu », « quantité inconnue », ou « que dit être ». L'habitude d'insérer dans le connaissement de telles clauses était depuis le XVII<sup>e</sup> siècle le fait d'importantes compagnies maritimes anglaises dont les dirigeants siégeaient au Parlement<sup>85</sup>.

À l'évidence, les tribunaux se trouvèrent contraints d'admettre à un certain degré leur validité par respect du principe de l'autonomie de la volonté contractuelle. Ce fut le cas surtout en Angleterre et en France<sup>86</sup>. Les juges furent dans l'obligation de reconnaître leur légitimité, car le fait de limiter brusquement la liberté contractuelle des propriétaires des navires allait nuire au commerce maritime des États et désavantager leurs propres transporteurs vis-à-vis des armateurs étrangers, d'autant plus que les pays détenant le monopole du commerce maritime étaient essentiellement des États transporteurs.

En somme, les propriétaires de navires n'avaient plus d'incitation, par la force de la loi, à répondre raisonnablement à leurs obligations respectives. Ils n'avaient donc pas à se soucier de délivrer la cargaison en bon état. En revanche, la reconnaissance de ces clauses par la jurisprudence souleva l'ire de différents acteurs au contrat de transport maritime. Les chargeurs en particulier étaient insatisfaits de ces clauses qui leur imposaient de renoncer à leurs droits. D'après luttas s'ensuivirent avant de parvenir à un compromis. L'initiative du changement vient d'un pays où les chargeurs étaient nombreux, les États-Unis. Ces derniers adoptèrent une loi, le Harter Act, le 13 février

---

<sup>84</sup> Voir : Francis SAUVAGE, 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.

<sup>85</sup> Thomas G. CARVER, Carver's Carriage by Sea, London, Stevens & Sons, 1982, p. 630; Paul TODD, Cases and Materials on Bills of Lading, Oxford, BSP Professional Books, 1987, p. 287.

<sup>86</sup> Voir: Athanassios N. YIANNPOULOS, « Bills of Lading and the Conflict of Laws: Validity of "Negligence" Clauses in France », 7 (4) A.J.C.L. 516 (1958).

1893<sup>87</sup>, imposant la nullité des clauses de non-responsabilité du transporteur. Cette nouvelle loi prohiba sous peine de nullité, voire même de se voir infliger une amende de deux mille dollars l'insertion, dans les connaissements, de clauses d'exonération de la responsabilité du transporteur. En revanche, l'armateur n'était pas tenu de répondre des fautes dans la navigation et dans l'administration du navire, à condition qu'il ait agi avec diligence avant et au début du voyage maritime<sup>88</sup>.

Cole soutient à ce propos ce qui suit : « The Harter Act, while exempting a shipowner who exercises due diligence to make his ship seaworthy from liability for damage or loss resulting from what may be shortly described as navigation risks, prohibits him from inserting in any bill of lading or shipping document any clause relieving him from liability for what may be termed carriers' risks-that is, from liability for loss or damage arising from negligence, fault, or failure in proper loading, stowage, custody, care, or failure in proper loading, stowage, custody, care, or proper delivery of merchandise. »<sup>89</sup> Le Harter Act eut une grande influence<sup>90</sup> sur la législation maritime

---

<sup>87</sup> Cette loi porte le nom du sénateur Michael D. Harter qui a présenté le projet auprès du Congrès américain. Exportateur de profession, son projet était rédigé dans le seul intérêt des chargeurs. Voir : R. RODIÈRE, préc., note 45, p. 364 et 365.

<sup>88</sup> Il est permis de concevoir qu'à cette époque, les motifs d'exonérer le transporteur pour faute dans la navigation et dans l'administration du navire provenaient de l'absence des moyens de communication sophistiqués. L'industrie navale bénéficiait de moins d'outils technologiques que de nos jours. Aujourd'hui, ce concept maintenu par le régime de base de Bruxelles de 1924 a fait couler beaucoup d'encre, en raison des incertitudes qu'il a engendrées, que nous aurons l'occasion d'aborder dans la partie qui suivra. Plusieurs auteurs se sont exprimés clairement sur ces raisons historiques, par exemple, Lee et Kim qui affirment : « In those days of wooden ships, overseas trading was a dangerous joint venture between the ship and cargo owners. Shipowners risked the ship, the captain and crew risked their lives, and shippers risked their goods. Under the circumstances, Vessel Management Default was one of the exemptions from liability for the carrier. A mariner or a servant of a ship escaped liability under maritime laws if he did not intend to commit the default. However, there was no exemption if the mariner or ship servant did not exercise due diligence to make the vessel seaworthy, or if he committed Commercial Default. This was the case even though there was Vessel Management Default. » : Eun Sup LEE et Seon Ok KIM, « A Carrier's Liability for Commercial Default and Default in Navigation or Management of the Vessel », T.L.J. 205, 212 (2000)

<sup>89</sup> Sanford D. COLE, *The Hague Rules Explained being the Carriage of Goods by Sea Act, 1924*, 3e éd., London, Effingham Wilson, 1930, p. 18. « le harter act, tout en exonérant l'armateur qui fait preuve d'une diligence raisonnable pour mettre son navire en état de navigabilité de la responsabilité des dommages ou des pertes résultant de ce que l'on peut décrire brièvement comme des risques de navigation, lui interdit d'insérer dans tout connaissement ou document d'achat une clause l'exonérant de la responsabilité de ce que l'on peut appeler les risques des transporteurs c-à-d la responsabilité des pertes ou des dommages résultant d'une négligence, d'une faute ou d'un défaut de livraison appropriée des marchandises. »

<sup>90</sup> Lee et Kim notent : « [...] certain British dominions that were large exporters of raw materials followed the example of the Harter Act. These countries believed that the carrier interests in the mother country did not treat shippers fairly » : E.-S. LEE et S.-O. KIM, préc., note 51, 210.

de plusieurs pays<sup>91</sup>, et trouva appui chez une grande de partie de la jurisprudence établie.

---

<sup>91</sup> Le 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 1910

## **PREMIERE PARTIE**

### **RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR COMME SOURCE PRINCIPALE DU CONTENTIEUX MARITIME DE LA MARCHANDISE**

Le régime juridique applicable en France comme au Maroc pour la responsabilité du transporteur maritime de marchandises est inspiré de la Convention de Bruxelles (Titre I). Ce régime est basé sur le principe de présomption de responsabilité du transporteur maritime.

Cette présomption est limitée par la convention des parties ou par la loi (Chapitre I). La Convention de Bruxelles permet aussi au transporteur maritime de marchandises de s'en exonérer à condition qu'il rapporte la preuve d'un des cas exceptés prévus par cette même convention (Chapitre II).

Une nouvelle convention a vu le jour en 2008, communément appelée « *Règles de Rotterdam* » ; Ces règles modifient le régime susmentionné en lui conférant la possibilité de négocier la responsabilité du transporteur maritime sur une partie de prise en charge de la marchandise. Elles reprennent néanmoins les règles régissant la limitation et l'exondation du transporteur prévu à la Convention de Bruxelles. Il est vrai que cette nouvelle Convention n'a pas encore été transposée en droit français, comme il est vrai qu'elle n'a pas encore été signée par le Maroc, mais cela ne va pas tarder à se réaliser. Dès lors, il est opportun de faire la lumière dans la deuxième partie sur les points de ressemblance et de divergences entre les deux conventions (Titre II).

## TITRE I: Les risques liés à la responsabilité du transporteur maritime de la marchandise sous l'égide de la Convention de Bruxelles.

C'est un ensemble de situations qui vont conduire le transporteur maritime à faillir dans ses obligations. La question de savoir si l'obligation qui pèse sur le transporteur maritime est une obligation de résultat, étant donné qu'il doit acheminer la marchandise et la remettre en bon état à son destinataire, ou si c'est une obligation de moyens dès lors qu'il incombe au transporteur de choisir le navire adéquat pour le transport de la marchandise objet du contrat de transport. Cette distinction des obligations de moyens et de résultat est donc fondamentale pour l'attribution de la charge de la preuve, l'obligation de résultat ayant pour corolaire la préemption de responsabilité. C'est cette dernière qui a été mise en œuvre par la Convention de Bruxelles car selon cette Convention, le transporteur maritime garanti la bonne fin de sa mission d'acheminement de la marchandise au port de destination dans le même état qu'il l'a prise en charge. C'est d'ailleurs ce qui a conduit la jurisprudence à considérer que le transporteur maritime est tenu d'une obligation de résultat<sup>92</sup>.

Ainsi, l'obligation d'acheminement de la marchandise à son destinataire dans l'état dans lequel elle a été prise en charge par le transporteur maritime de marchandises devient le leitmotiv du principe de responsabilité instauré par la Convention de Bruxelles et par conséquent, il représente la source première du contentieux maritime dû au transport de marchandise par mer.

Cette présomption de responsabilité du transporteur maritime naît au chargement pour se terminer au déchargement, ou selon les termes des Lois internes française et marocaine « *de la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison* ». C'est donc au transporteur qu'incombe de rapporter la preuve du contraire.

La source de cette responsabilité émane essentiellement des obligations qui pèsent sur le transporteur maritime à partir du moment où celui-ci prend en charge la marchandise, à savoir l'obligation générale de diligence<sup>93</sup>, l'obligation relatives au

---

<sup>92</sup> CA Paris, 5e ch., 14 sept. 1987, no M. 6307, Via assurances Nord & Monde c/

<sup>93</sup> Aux termes de l'article 3§1 de la convention de 1924 « le transporteur (est) tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnables pour a) mettre le navire en état de navigabilité; b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire; c) approprier et mettre en bon état (toutes

chargement et au déchargement de la marchandise et les obligations relatives à la livraison de cette même marchandise.

Nous verrons dans cette partie que les textes susvisés font peser sur le transporteur maritime une présomption de responsabilité et le transporteur maritime est tenu pour responsable de toute perte ou avarie constatée au déchargement ou à la livraison<sup>94</sup>.

C'est ce qu'a rappelé la Cour Suprême Marocaine dans un arrêt du 01/11/2000 en statuant que : « Il est admis en matière de transport maritime de prouver le préjudice par tous les moyens y compris une expertise vicieuse ou incomplète comprenant les éléments suffisants pour statuer en la requête puisqu'il s'agit d'une transaction commerciale. »<sup>95</sup>

L'absence de faute est dès lors insuffisante pour permettre au transporteur maritime de la marchandise de se délier de cette présomption<sup>96</sup> de sorte que si la cause du dommage demeure indéterminée, la responsabilité du transporteur est engagée<sup>97</sup> et ce même en présence d'une faute admise par le chargeur, faute qui aurait pu concourir au dommage<sup>98</sup>.

Au-delà de la responsabilité du transporteur maritime pour ses propres erreurs, il est aussi responsable en première ligne des fautes de ses préposés et par conséquent il doit être à même d'exercer un contrôle constant sur les activités de ces derniers afin de se retrouver dans une situation d'absence de faute<sup>99</sup>.

---

les parties) du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et convention ».

<sup>94</sup> CA Paris, 5e ch., 12 nov. 2003, Axa et a. c/ Comet shipping et a., jugeant, en l'absence de réserves, que «le transporteur doit être déclaré entièrement responsable des avaries et manquants en cale ainsi qu'au cours du déchargement »; CA Aix-en-Provence, 10 janv. 2001, Picc c/ Cosco obs. Delpech ; BTL 2006. 728 ; RTD com. 2007. 265, obs. Delebecq, BTL 2001, p. 129). Arrêt de la Cour suprême n°661705 du 03/06/2010 : «le transporteur maritime reste responsable dès lors que les réserves ont été faites pendant le déchargement de la marchandise », revue de la Cour suprême n°2, année 2012, page 176.

<sup>95</sup> Arrêt de la Cour Suprême Marocaine du 01/11/2000, n°M1708, Compagnie d'Assurances "Sanad" c/ Capitaine du bateau Asni.

<sup>96</sup> CA Aix-en-Provence, 2e ch., 2 déc. 2003, no RG : 00/07505, Navigation et transports et a. c/Damoskibsselskabet Af 1912 et a.

<sup>97</sup> CA Paris, 29 nov. 1978, DMF 1979, p. 80 Page

<sup>98</sup> Alors qu' «il n'est pas possible de déterminer une cause certaine pour expliquer la décongélation partielle de la marchandise »(CA Rouen, ch. civ. et com., 30 juin 2011, no RG : 11/00178, Delmas c/ Axa et a., DMF 2012, p. 571).

<sup>99</sup> Les fautes terrestres des préposés terrestres demeurent soumises au droit commun en dehors des opérations expressément soumises au droit maritime.

Ainsi, le transporteur maritime ne pourra pas invoquer son absence de faute dans le cadre des pertes ou dommages subis par la marchandise en raison de la faute des entreprises de manutention à qui il a fait appel, celles-ci étant considérées comme ses préposés terrestres.

En effet, les dommages dus à la manutention par un acconier agissant pour le compte du transporteur restent à la charge de ce dernier. Par ailleurs, lorsque le transporteur émet un connaissement de bout en bout il demeure responsable des dommages causés du fait des transporteurs auquel il s'est adressé.

Rappelons néanmoins que le transporteur maritime de marchandises a toujours la possibilité de se retourner contre le responsable initial pour les dommages causés à la marchandise. Il peut aussi appeler à la cause l'entreprise qu'il estime responsable des pertes. C'est la raison pour laquelle la loi octroie un délai supplémentaire de trois mois<sup>100</sup> à la personne qui exerce l'action récursoire pour assigner en intervention forcée<sup>101</sup> ces mêmes entreprises<sup>102</sup>.

Inspirées de la Convention de Bruxelles, la loi française et la loi marocaine prévoient que le transporteur maritime est responsable des pertes et dommages subis par la marchandise, à moins qu'il ne prouve que celles-ci proviennent de certaines *causes exonératoires* limitativement énumérées.

C'est ce principe est appliqué tant par les juges français que marocains ainsi que nous le rappelle la Cour suprême marocaine dans les termes suivants : «*Le transporteur maritime est présumé responsable de sorte qu'il lui appartient de rapporter la preuve*

---

<sup>100</sup> Article 744 du CMA : « les actions récursoires peuvent être exercées même après l'expiration du délai prévu à l'article précédent, celui-ci n'excédant pas toutefois trois mois à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire à régler la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation ».

La loi française – c'est-à-dire le Code des transports – dispose que les actions récursoires peuvent être intentées, même après le délai d'un an, « pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre la personne garantie ou du jour où celle-ci a, à l'amiable, réglé la réclamation » (C. transp., art. L. 5422-18, al. 2).

<sup>101</sup> Arrêt de la chambre commerciale et maritime de la cour suprême n°151218 du 06/05/1997 (code maritime page 252).

<sup>102</sup> « Le destinataire ne peut diriger une procédure contre la société portuaire étant donné que c'est au transporteur maritime de la mettre en cause et d'entamer une procédure récursoire en application de l'article 744 du code maritime », arrêt Cour suprême n°760238, revue de la Cour suprême n°2 de 2012, page 198.

Voir en France, arrêt de la Cour de Cass. Chambre com., 7 déc. 1999, no 97-18.035 ; Cass. com., 12 janv. 1988, no 86-14.607, Bull. civ. IV, no 27 ; Cass. com., 2 févr. 1999, no 96-17.915, Bull. civ. IV, no 38, BTL 1999, p. 423

*de l'exonération de sa responsabilité. Le manquant résultant de la perte de route est un motif d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime ou terrestre sans qu'il soit besoin d'en rapporter la preuve. Celui qui se prévaut d'un manquant autre que celui résultant de la perte de route est tenu d'en rapporter la preuve.»<sup>103</sup>.*

Alors que la Convention de Bruxelles oblige le transporteur à faire due diligence, c'est-à-dire à exercer une diligence raisonnable pour assurer la navigabilité de son bâtiment<sup>104</sup> et d'accomplir les opérations qui lui incombent sans que cela atténue sa responsabilité, le transporteur maritime peut néanmoins s'en libérer en établissant un cas d'exonération<sup>105</sup>.

Ce sont toutes ces questions qui seront traitées dans la première section de ce chapitre. Entendue comme la double acceptation physique et juridique de la remise de la marchandise au destinataire, le transporteur maritime a la possibilité de s'exonérer de sa responsabilité en invoquant un des cas de limitation de la responsabilité prévus à l'article 4-2 de la Convention de Bruxelles ainsi que nous le détaillerons dans la deuxième section.

Les cas d'exonération peuvent être regroupés en trois catégories :

- Les cas exceptés tenant au navire;
- Les cas liés à la cargaison;
- Les cas liés à des événements extérieurs.

N'oublions pas le cas tiré du transport « sous-palan », qui n'est pas prévu par la convention de Bruxelles mais qui permet au transporteur maritime de se libérer de sa responsabilité. Cependant, la clause « sous-palan »<sup>106</sup> ne libère le transporteur pas de

---

<sup>103</sup> Pour se dégager de sa responsabilité, le transporteur maritime doit prouver un cas excepté Cass. com., 27 mai 1975, no 74-10.388, Bull. IV, no 140 ; C'est le même principe qui a été retenu par les juridictions Marocaine, voir arrêt de la Cour suprême chambre commerciale, arrêt n° 525/3/1/2008, du 15/04/2009.

<sup>104</sup> Conv. Bruxelles 25 août 1924, art. 3. 1.

<sup>105</sup> Conv. Bruxelles 25 août 1924, art. 4. 2.

<sup>106</sup> Ce type de **clause**, fréquemment stipulée dans les connaissements maritimes, est celle qui prévoit que la livraison est considérée comme effectuée dès que la marchandise est déposée sur le quai, ce, immédiatement après le déchargement du navire, et que la responsabilité du transporteur cessera normalement à ce moment là

(P. Bonassies et C. Scapel, Traité de droit maritime, 2006, LGDJ, n° 1032). Elle est donc particulièrement intéressante pour le transporteur, car elle doit lui permettre de se dégager de toute responsabilité en cas de perte ou dommage subi par la marchandise pendant son stationnement à quai, là où les risques détérioration, voire de vol, sont malheureusement assez fréquents. Elle a été jugée

toute obligation dès lors que les obligations du transporteur ne cessent pas totalement une fois le débarquement opéré. Le transporteur maritime reste tenu d'une obligation de diligence<sup>107</sup> et d'une obligation de bonne foi dans l'exécution du contrat et de coopération, très présente en droit des transports de manière générale<sup>108</sup>.

Le transport multimodal suppose l'acheminement de la marchandise par au moins deux modes de transport successifs. Une partie du trajet peut être réalisée par la route, l'autre par voie maritime, fluviale ou par le rail.

Ces transports peuvent être homogènes et ainsi soumis à un même régime juridique (avec solidarité) : plusieurs transports circulent sous une même lettre de voiture internationale ; Ils peuvent aussi être combinés et là soumis à des régimes juridiques différents : transport routier interne puis soumis à la Convention de Genève de 1956 (relative au contrat de transport international de marchandise par route), transport mixte ou réalisé par des modes différents (rail, puis route, puis mer, et de nouveau par route) ; ces transports peuvent encore être superposés (ferROUTAGE)<sup>109</sup>

Dans l'exécution du transport multimodal, la responsabilité du transporteur maritime se détermine différemment selon si c'est lui qui organise le transport multimodal ou s'il est partie exécutante pour le compte d'un commissionnaire de transport.

Le commissionnaire du transport, organisateur du transport de bout en bout, est responsable non seulement de son fait personnel comme tout entrepreneur, mais également des faits et agissements des transporteurs et sous-traitants (au sens général du terme) auxquels il s'adresse. La responsabilité contractuelle pour fait d'autrui et spécialement pour fait des transporteurs substitués, dans les limites de leur propre responsabilité, est la grande intelligence de la technique de la commission<sup>110</sup>. La

---

opposable au destinataire sans qu'il soit nécessaire que celui-ci ait spécialement manifesté sa volonté de l'accepter (Com. 16 janv. 1996, Bull. civ. IV, n° 21 ; DMF 1996. 627, note Delebecque).

<sup>107</sup> Il faut relier à l'obligation de diligence raisonnable ou *due diligence*, exigée par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 sur les transports maritimes par connaissance, dont l'article 4, § 2, impose au transporteur de procéder « de façon appropriée et soigneuse... au déchargement des marchandises transportées »

<sup>108</sup> BTL 2006. 728 ; RTD com. 2007. 265, obs. Delebecque

<sup>109</sup> Droit du commerce international, 3ème édition, p. 634.

<sup>110</sup> Droit du commerce international, 3ème édition Dalloz, p. 635.

responsabilité du commissionnaire n'est cependant pas impérative, ce qui l'autorise à décliner sa responsabilité pour telle ou telle opération<sup>111</sup>.

Les rapports entre les parties seront régis par la loi nationale choisie expressément ou implicitement par les contractants. Le commissionnaire peut en conséquence négocier les conditions d'exécution du contrat multimodal en prévoyant de larges causes d'exonérations de responsabilité, allant jusqu'à exclure sa responsabilité en cas de faute personnelle, à l'exception de la faute lourde.

De même il pourra plafonner sa responsabilité, dès lors que le taux de réparation proposé par lui à ses clients n'est pas dérisoire<sup>112</sup>. La situation du transporteur maritime sera différente si c'est lui qui organise le transport multimodal dans la mesure où, pour la partie maritime de ce type de transport, le transporteur maritime ne peut pas prendre la qualité d'opérateur de transport multimodal ou de commissionnaire de transport, il reste donc pour cette partie, soumis aux obligations qui, en droit commun, s'imposent aux transporteurs maritimes.

Le propriétaire de la cargaison ou le chargeur a ainsi recours à deux actions pour agir contre le transporteur maritime de la marchandise : la première fondée sur l'art. III de la Convention de Bruxelles, qui exige une diligence quant à navigabilité avant et au début du voyage et des soins appropriés à la cargaison transportée pendant le voyage et la deuxième fondée sur l'article IV. 2 et qui répertorie une liste d'exceptions où le transporteur n'est pas responsable.

Néanmoins, la relation entre les deux articles est floue et différents problèmes se posent comme : l'appréciation de la diligence raisonnable et sa durée, le contenu de la navigabilité, la concurrence des causes du dommage, le bénéfice des *cas exceptés*, la place de la faute ou son caractère personnel, la charge de preuve<sup>113</sup>, etc.

---

<sup>111</sup> Voir article 57 du CCA : « Le commissionnaire peut s'exonérer, en tout ou partie de sa responsabilité pour l'inexécution, l'exécution défectueuse ou tardive de ses obligations, en rapportant la preuve de la force majeure, du vice propre de la chose ou d'une faute imputable, soit à son commettant, soit au destinataire »

<sup>112</sup> Pierre BONASSIES et C.Scapel: droit maritime; contrats d'affrètement et contrat de transport, p. 838.

<sup>113</sup> Même si le fondement du régime du transporteur maritime est une responsabilité de plein droit, la faute du transporteur continue à jouer un rôle important comme élément de preuve pour convaincre les juges. Cet usage fait en sorte que la notion abstraite de la responsabilité de plein droit est désuète, puisqu'en droit la preuve de la faute est inutile. La faute est aussi importante pour les exonérations de l'article IV. L'élément de la faute offre au juge la possibilité de mesurer la cause directe du dommage.

Selon une étude<sup>114</sup> il a été proposé deux options pour remédier à ce problème :

- Soit la suppression de la longue liste des *cas exceptés* dans la mesure où les cas exceptés ne sont que des exemples de cas où le transporteur n'est pas en faute et qu'ils rentrent dans l'exception de l'art IV. 2 (q), ou pour toute autre cause ne provenant pas de la faute du transporteur.
- Soit, la suppression de ce dernier cas et la conservation des *cas exceptés*, à condition qu'ils répondent aux critères objectifs de la force majeure.
- Selon cette même étude, les *cas exceptés* dans leur état actuel contredisent le fondement du régime de plein droit de la Convention de Bruxelles, sans compter l'interprétation fluctuante des tribunaux nationaux. Cette liste exonératoire laisse planer le doute sur leur raisonnement juridique et les juges hésitent sur la méthode à suivre pour interpréter ces règles qui souvent prêtent à confusion: s'agit-il d'une convention internationale ou d'un modèle de connaissance anglais transformé en une loi?

Au demeurant, le régime du transport multimodal n'est pas traité par la Convention de Bruxelles, c'est pourquoi on peut imaginer plusieurs solutions pour déterminer le régime juridique applicable:

1. Les opérations de transport peuvent rester indépendantes l'une de l'autre et l'on appliquera d'une manière distributive les régimes applicables (fer, mer, route..) ;
2. Les opérations peuvent être couvertes par un titre unique:
  - Si les transports sont homogènes, les transporteurs seront tenus solidairement envers la « marchandise »;
  - si les transports sont combinés ou mixtes, les transporteurs ne peuvent être tenus que conjointement ; les parties ont alors intérêts à recourir à la technique de la commission de transport où à régler conventionnellement leurs rapports, à défaut de convention internationale<sup>115</sup>.

Ainsi que nous le verrons dans la deuxième partie de ce chapitre, les Règles de Rotterdam réglementent le transport multimodal transmaritime ainsi que le régime de responsabilité qui couvre l'ensemble du transport dit « door to door ».

---

<sup>114</sup> Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises sous connaissance : un échec?- auteur :Hind Adil, Université de Montréal, page 171.

<sup>115</sup> Droit du commerce international, 3ème éd. Dalloz, paragraphe 634 page 460.

Nous examinerons donc dans la première partie les principes applicables à la notion de responsabilité du transporteur maritime de la marchandise par mer et ses limites (Chapitre I) avant de traiter dans le (Chapitre II) du Régime d'exonération de cette même responsabilité.

## Chapitre I - Principes de la notion de responsabilité du transporteur maritime de la marchandise par mer et ses limites

Ainsi que nous l'avons évoqué plus haut, le contrat de transport de marchandise par mer implique des obligations qui pèsent tant sur le transporteur maritime que sur le chargeur. Ce sont ces obligations qui vont marquer le point de départ de la responsabilité présumée du transporteur maritime.

Les obligations du chargeur sont liées à la remise au transporteur d'une marchandise conforme au descriptif du contrat et aux factures qui l'accompagnent, d'une obligation d'information et du paiement du fret.

Les obligations du transporteur maritime portent fondamentalement sur deux points: la marchandise à transporter et le navire qui en est le moyen. Nous attirons l'attention du lecteur sur la pratique de plus en plus courante et qui consiste à ce que le transporteur mette à disposition du chargeur des conteneurs afin d'y charger sa marchandise avant de la remettre au transporteur; La question s'est posée de savoir si cette mise à disposition était un contrat à part et donc soumis au droit commun ou est-ce que cela fait partie du contrat de transport et donc soumis aux règles régissant ce dernier. Après une certaine hésitation, la Cour de cassation française estime aujourd'hui que, sauf si elle fait l'objet d'une convention distincte du contrat de transport, la mise à disposition de conteneurs par le transporteur maritime, laquelle concourt à l'acheminement de la marchandise, constitue l'exécution d'une obligation accessoire du contrat; cette mise à disposition est dès lors soumise aux règles qui régissent le contrat de transport maritime<sup>116</sup>. Il n'y a pas à notre connaissance de décision similaire concernant ce point rendue par les juges marocains, mais rappelons seulement que cette même

---

<sup>116</sup> Cass. com., 30 juin 2015, n°13-27.064 : « Attendu que pour déclarer recevable la demande de la société Maersk et condamner la société SILF à lui payer la somme principale de 34 120 euros, l'arrêt retient que si la location des conteneurs entre dans l'organisation du transport, elle est totalement indépendante de l'opération de transport proprement dite car elle s'étend sur une durée qui commence bien avant les opérations d'embarquement et se poursuit au-delà des opérations de débarquement et que la location de conteneurs et le transport de ces conteneurs procèdent donc de deux contrats distincts obéissant chacun aux règles et notamment aux régimes de prescription qui leur sont propres ; Qu'en statuant ainsi, alors qu'à moins qu'elle ne fasse l'objet d'une convention distincte du contrat de transport, la mise à disposition de conteneurs par le transporteur maritime, qui concourt à l'acheminement de la marchandise, constitue l'exécution d'une obligation accessoire de ce contrat, la cour d'appel a violé, par fausse application, le premier des textes susvisés et, par refus d'application, le second de ces textes »

jurisprudence de la Cour de Cassation française n'est pas partagée par tous les pays européens comme c'est le cas de la Cour de cassation italienne qui a jugé dans un arrêt de 2009 que : « *la mise à disposition de conteneurs par l'armement maritime constitue ... un contrat de location* »<sup>117</sup>.

Les obligations relative à la marchandise procèdent de l'idée que l'ayant prise en charge par un transport, ce dernier doit les mettre à bord et à quai et leur doit si nécessaire des soins pendant l'expédition nautique.

Les obligations relatives' au navire procèdent de l'idée que le transporteur dispose fréquemment du navire par le moyen de l'affrètement à temps de celui-ci. Comme la navigabilité du navire et due par l'armateur, l'obligation du transporteur est d'exercer une diligence raisonnable pour vérifier quel navire utilisé est apte à rendre les services requis et, à défaut, faire en sorte qu'il le soit.

On peut dès lors énumérer les obligations du transporteur comme suit :

- L'obligation de diligence raisonnable, comme par exemple : l'obligation de mettre le navire en état de navigabilité ; l'obligation d'armer convenablement le navire, de l'équiper et de l'approvisionner ; l'obligation de mettre en bon état les cales, la chambre froides et frigorifiques ainsi que toutes les parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation<sup>118</sup>.
- Les obligations relatives au chargement et déchargement de la marchandise : notons ici que le texte de la Convention de Bruxelles est un peu différent de celui de la loi interne française et marocaine dans le mesure ou l'article 3§2 de la Convention de Bruxelles met comme point de départ à cette obligation « le chargement de la marchandise à bord du navire », alors que les législateurs susvisés font peser cette obligation à la compter de la *prise en charge* de la marchandise, soit à compter de l'arrivée de la marchandise à quai pour chargement à bord du navire étant donné que la prise en charge

---

<sup>117</sup> <http://www.rineauassociés.com/index.php/actualit%C3%A9/10-actualit%C3%A9s/116-mise-a-disposition-de-conteneurs-le-regime-juridiqueapplicable-en-matiere-de-transport-maritime-de-marchandises>.

<sup>118</sup> Alors que l'art. 3§1 Conv. de Bruxelles prévoit que cette responsabilité due: « *..avant et au début du voyage* », l'article 14 des les Règles de Rotterdam innove sur ce point et étendent cette responsabilité: « maintenir le navire en état de navigabilité..tout au long du voyage ».

prévue par le droit interne est réalisée au moment de la réception de la marchandise;

- Obligation d'agir de bonne foi : c'est une obligation implicite qui pèse d'ailleurs tant sur le transporteur maritime que sur le chargeur<sup>119</sup>.

L'article 1 de la Convention de Bruxelles donne une définition de la « marchandise » comme étant : « les biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mis sur le pont et, en fait, est ainsi transportée ».

Les obligations du transporteur visées par la Convention de Bruxelles ne concernent donc pas ce type de transport qui est laissé à l'accord des parties. Le droit français ainsi que le droit marocain ne le reconnaissent qu'en cas de cabotage et consentement du chargeur. Mais selon le professeur Delebecque cette réglementation est dépassée à cause de la conteneurisation<sup>120</sup>.

En conclusion, la responsabilité du transporteur peut être soulevée à partir du moment il prend en charge la marchandise et jusqu'à la livraison de celle-ci au destinataire. Précisons ici une divergence dans les textes de la Convention de Bruxelles et ceux des lois internes marocaine et française ce que la Convention délimite la responsabilité du transporteur maritime au «déchargement de la marchandise », alors que les lois internes la délimitent par « la livraison » étant donné que celle-ci est l'acte juridique qui matérialise la remise de la marchandise à son destinataire. Le moment et le lieu de cette livraison est fixé par les parties en fonction de la nature de la marchandise et des installations portuaires disponibles<sup>121</sup>.

Ainsi, nous verrons ici comment s'applique le régime juridique de présomption de responsabilité du transporteur maritime (SECTION I) et les circonstances de mise en oeuvre de la limitation de responsabilité (SECTION II).

---

<sup>119</sup> Droit Maritime, le contrat de transport de la marchandise, Ph. Delebecque; §722

<sup>120</sup> Droit maritime, Ph. Delebecque §724

<sup>121</sup> Arnaud Montas, Droit maritime 2ème édition, pages 196-197

## SECTION I - Présomption de responsabilité du transporteur

Le contrat de transport doit être exécuté conformément aux prévisions des parties. Elles sont généralement précises quant au temps, au lieu ou encore aux circonstances. Au demeurant, tous les mécanismes du droit des obligations sont mis à l'épreuve sans oublier les exigences de la bonne foi contractuelle<sup>122</sup>.

En raison de considérations historiques, des aléas de la navigation maritime et notamment de la nature des produits qui deviennent de plus en plus variés et de plus en plus exigeants voir de constitution chimique ou biologique complexe et qui constituent à chaque fois un risque préexistant contre lesquels le transporteur doit se prémunir par des clauses contractuelles d'exclusions de responsabilité pour que leur prise en charge par son endossement ne lui soit pas ensuite préjudiciable, le transporteur doit se montrer un vrai professionnel qui va analyser ou faire analyser le produit, déterminer sa nature et son comportement, ou de perdition sous les effets des variations, températures, d'un type d'emballage donné, de présentation ou au contact aux autres produits ou au changement de milieu etc....

Il s'en suit que le contrat de transport doit prévenir et exclure tous les risques qui ne sont pas inhérents au fait du transporteur mais plutôt aux fautes commises par le fabricant, ceux qui ont décidés des conditions d'empotage et de présentation, au fait du présentateur, au fait du chargeur, etc., jusqu'à la rédaction du connaissement qui va consacrer le commencement de la responsabilité du transporteur.

La convention de Bruxelles prévoit que le transporteur maritime est responsable des pertes et dommages subis par la marchandise et l'oblige par conséquent à faire *due diligence*, c'est-à-dire à exercer une diligence raisonnable pour assurer la navigabilité de son bâtiment et accomplir les opérations qui lui incombent. La responsabilité du transporteur maritime obéit donc à un régime spécial différent de celui généralement applicable aux autres transporteurs.

C'est la raison pour laquelle, il faut d'abord, distinguer la situation où le transporteur a pour mission de transporter la marchandise qui lui est confiée du point de départ de la marchandise (du lieu où elle est fabriquée ou transformée ou extraite comme l'usine,

---

<sup>122</sup> Droit maritime –Philippe Delebecque –précis- 1<sup>er</sup> édition- 25/06/2014 exécution et inexécution du contrat –733.

champ ou autre) jusqu'au lieu de destination finale, dans ce cas il délivre un « connaissance combiné », de la situation dans laquelle le transporteur maritime s'occupe que de la partie maritime du transport de la marchandise et dans ce cas c'est un « *connaissance direct* » qui est délivré.

En émettant un connaissance de transport combiné, le transporteur s'engage à exécuter, en son nom et sous sa responsabilité, l'intégralité du transport depuis le lieu de prise en charge jusqu'au lieu de destination finale, en effectuant lui-même tout ou partie de ce transport et en sous-traitant les phases qu'il n'effectue pas personnellement. Pour qualifier un connaissance de combiné, celui-ci doit répondre aux caractéristiques suivantes:

- Un seul transporteur;
- UN seul contrat;
- Une seule responsabilité<sup>123</sup>

Ainsi, le connaissance de transport combiné suppose que l'émetteur du titre assume, en sa qualité de transporteur combiné, la responsabilité totale du transport de bout en bout et doit répondre, à l'égard du chargeur ou du destinataire, de la bonne exécution de chacune des phases successives de transport quel que soit le mode employé. La responsabilité du transporteur est dès lors retenue si celui-ci est dans l'impossibilité d'établir à quel stade du transport la marchandise avait disparu, ne pouvant en conséquence invoquer une faute d'un de ses substitués<sup>124</sup>.

Cela implique que le transporteur a l'obligation de veiller à la présentation du produit et à la forme de son emballage, de son conditionnement, de son empotage et toute la multitude des exigences de forme d'emballage dans lequel le produit doit être présenter pour pouvoir supprimer tout risque prémédité d'avarie, de transformation des produits, de déformations, de casse et autres...

Il nous semble opportun de rappeler que la rédaction actuelle des textes règlementant le transport maritime de marchandises n'envisage que la responsabilité du transporteur dans les cas énumérés de pertes ou dommages causés à la marchandise.

---

<sup>123</sup> Le Lamy transport 2 – 2016, 4ème partie, chap. 4 sect. 3 le connaissance de transport combiné, p. 673 - Origine et caractéristiques du connaissance de transport combiné.

<sup>124</sup> Cass. com., 18 janv. 2000, no 97-21.323.

Ainsi, contrairement aux Règles de Rotterdam, qui sont plus compréhensives et proches des réalités en subordonnant la responsabilité du transporteur à une violation de ses obligations, le législateur laisse au droit commun les autres hypothèses d'inexécution ou d'exécution imparfaite du contrat de transport.

Ainsi, on peut retenir un arrêt très intéressant de la Cour de cassation rendu en matière terrestre, mais dont la solution peut être généralisée, aux termes duquel, la responsabilité du transporteur a été retenue car la Cour avait constaté que la chaîne de froid a été rompue « *malgré l'absence d'altération macroscopique des produits* ».

Le contrat de transport doit donc énumérer de façon technique et précise les exigences dans lesquelles le produit doit être présenté par le chargeur (propriétaire ou chargeur).

Le connaissance « direct » est le cas de figure dans lequel le transporteur est tenu pour responsable de toute perte ou avarie constatée au déchargement ou à la livraison<sup>125</sup> et ce même si la cause du dommage demeure indéterminée dès lors que l'absence de faute est insuffisante à dégager le transporteur maritime de marchandise de cette présomption<sup>126</sup>.

La marchandise est ainsi sous la responsabilité du transporteur dès sa prise en charge pour le chargement à bord du navire, c'est ce qui a été retenu par la Cour Suprême marocaine dans les termes suivants: « *le transporteur est responsable des pertes causées à la marchandise dès lors qu'elles ont eu lieu au moment du chargement, les juges de la Cour d'appel n'ont pas enfreints la loi* »<sup>127</sup>.

En application du droit commun des contrats, le transporteur répond également de tout manquement à ses obligations contractuelles. Tel est le cas lorsqu'il ne se conforme pas aux instructions de l'organisateur du transport concernant l'interdiction d'envoi partiel, ceci occasionnant des frais supplémentaires pour le chargeur<sup>241</sup>.

---

<sup>125</sup> CA Paris, 5e ch., 12 nov. 2003, Axa et a. c/ Cometas shipping et a., jugeant, en l'absence de réserves, que «le transporteur doit être déclaré entièrement responsable des avaries et manquants en cale ainsi qu'au cours du déchargement »; CA Aix-en-Provence, 10 janv. 2001, Picc c/ Cosco, BTL 2001, p. 129.

<sup>126</sup> CA Aix-en-Provence, 2e ch., 2 déc. 2003, no RG : 00/07505, Navigation et transports et a. c/ Damoskibsselskabet Af 1912 et a.

<sup>127</sup> Cour Suprême marocaine, cham. Com. et maritime, arrêt n°163423 du 17/03/1998, code maritime édition n°4 page 270.

Corrélativement, le transporteur maritime n'est pas *a priori* responsable de dommages qui n'auraient pas fait l'objet de réserves à l'arrivée<sup>128</sup>.

En conclusion, la Convention de Bruxelles met en place un régime de responsabilité présumée du transporteur maritime, dès lors, même si les causes des pertes ou dommages demeurent indéterminées et sont imputables au chargeur, la responsabilité du transporteur reste engagée si la cause certaine du dommage n'est pas prouvée<sup>129</sup>.

Dans une note sur un arrêt de la Cour de cassation de 1993, le Professeur Tassel a caractérisé le conteneur comme étant : « *secret inadéquat parfois et d'une certaine façon criminogène* »<sup>130</sup>.

Une fois la marchandise embarquée à bord du navire, le transporteur maritime remet au chargeur un connaissement qui fait foi de l'état de la marchandise à transporter. Le connaissement délivré, il est résumé que la marchandise a été pris en charge par le transporteur selon ce qui est décrit dans ledit connaissement.

Ainsi, si le transporteur ne fait pas de réserves au moment de la prise en charge de la marchandise, il lui sera difficile de prouver le contraire et ce même si l'exactitude des informations sur la marchandise prise en charge est de la responsabilité du chargeur.

Le transporteur maritime pourra dès lors se retourner contre le chargeur s'il s'avère par la suite que les informations transmises par celui-ci concernant la nature, la qualité, le poids, la taille ou encore la quantité de la marchandise ne sont pas exactes, à condition que le transporteur ait les moyens de prouver ce manquement de la part du chargeur. Mais dans tous les cas, le transporteur reste responsable vis-à-vis des tiers.

Afin d'établir les dommages causés depuis la prise en charge, le réceptionnaire de la marchandise doit adresser, par écrit, au transporteur des réserves décrivant les dommages apparents avant l'enlèvement de la marchandise puis il disposera d'un délai de trois jours après cette date pour établir les dommages non apparents sauf en cas de constat contradictoire.

---

<sup>128</sup> Cass. com., 4 mars 2014, no 13-11.007, BTL 2014, p. 175, DMF 2014, p. 525.

<sup>129</sup> CA Rouen, ch. civ. et com., 30 juin 2011, no 11/00178, Delmas c/ Axa et a., DMF 2012, p. 571.

<sup>130</sup> Cass. com, 8 juin 1993, navire Neptune – Garnet, DMF 1994, p.359

À défaut du constat contradictoire et/ou de réserves dans les délais prévus par la loi, l'enlèvement de la marchandise fait présumer, jusqu'à preuve contraire, la livraison des marchandises en l'état<sup>131</sup>.

Néanmoins, même hors délais, il est possible pour le destinataire de renverser la preuve de cette présomption de prise en charge conforme, faut-il encore qu'il ait les éléments de preuve<sup>132</sup>.

Ainsi, l'absence de réserves valables à la livraison, fait présumé que le transporteur a livré les marchandises telles que décrites au connaissement; Le destinataire doit prouver l'antériorité du dommage, ce qu'il fait en prouvant par des expertises que les marchandises ont été endommagées avant la livraison.

A l'ère du commerce international moderne, tous les opérateurs ont besoin que les choses aillent vite. Celui qui connaît la marchandise est le chargeur, et il est très fréquent que ce soit le chargeur qui rédige lui-même le connaissement, ce qui est encore plus vrai avec le système du conteneur. Il y a impossibilité économique de prendre le temps de vérifier le contenu de tous les conteneurs où l'état de la marchandise chargée.

Le transporteur ne fait alors que signer le connaissement pour le redonner au chargeur, sans vérifier que l'état des marchandises décrit par le chargeur sur connaissement est exact.

Le transporteur a la possibilité d'inscrire des réserves au connaissement s'il constate qu'une marchandise est endommagée lors de sa réception.

Mais ce système de réserves, qui est à l'origine créé pour donner une véritable force probante au connaissement par un constat contradictoire du chargeur et du transporteur, n'existe plus en pratique pour deux raisons : un connaissement marqué de

---

<sup>131</sup> Selon la convention de Bruxelles, le destinataire qui constate à la livraison des pertes ou des avaries apparentes, doit en aviser immédiatement le transporteur (art. 3-6 al.1). Les réserves écrites doivent être transmises sous 3 jours suivant la livraison selon les Règles de La Haye. COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE (2ème Ch.) - 16 OCTOBRE 2014 > Navire CMA CGM *Fortuna* No 11/13738 – DMF 2015 p. 772 « Les réserves à la livraison ayant été prises hors délai, le transporteur maritime bénéficie de la présomption de livraison conforme. Cette présomption n'est pas renversée en l'espèce par l'ayant-droit à la marchandise » ;

<sup>132</sup> CA AIX 16/10/2014 , DMF 2015, 716 , obs C. HAMANN: « le fait que le connaissement mentionne un transport LCL/FCL n'est pas soi suffisant, dès l'instant que cette mention ne signifie pas que le chargement, l'empotage et l'arrimage des conteneurs incombent au transporteur, mais seulement que le conteneur est chargé en plusieurs lots appartenant à des chargeurs différents mais appartenant au même destinataire, destinataire assumant les opérations dépotage.

réserve n'est pas susceptible d'attirer d'éventuels acquéreurs de la marchandise et la rapidité des opérations de chargement et de déchargement ne laissent pas le temps d'effectuer ce constat contradictoire de la marchandise.

C'est pourquoi, le chargeur empote la marchandise et la livre scellée au transporteur. Il n'y a dès lors aucune constatation contradictoire de l'état de la marchandise.

Malgré cela, la présomption de responsabilité pèse quand même sur le transporteur, et si les marchandises ne sont pas conformes au connaissement, sa responsabilité est engagée.

Afin de se prémunir contre ce danger, les transporteurs maritimes ont aujourd'hui recours à la clause dite « said to contain » (que dit contenir) qui se définit comme étant une réserve apposée au connaissement pour tenter de faire échec aux déclarations du chargeur relatives au nombre de colis ou à la nature de la marchandise.

Mais, les juridictions françaises ont pris pour habitude de considérer cette clause comme une « clause de style » car elles figurent de manière habituelle dans les connaissements. Elles sont par ailleurs souvent frappées de nullité car elles manquent de précision et ne sont pas motivées<sup>133</sup>.

Il faut néanmoins souligner un arrêt de la Cour d'Appel de Versailles du 07 octobre 2014 concernant un manquement de 10 tonnes de marchandises conteneurisées. Dans ce cas d'espèce, la marchandise avait été emportée par le chargeur qui a apposé lui-même les scellés et en a déclaré le poids, la Cour a aussi relevé les incohérences entre les déclarations au connaissement et le bon de commande<sup>134</sup>.

Pour finir, la conteneurisation suppose généralement que c'est le transporteur qui met le conteneur à la disposition du chargeur pour empoter la marchandise. Il est dès lors tenu pour responsable en cas de pertes ou dommages causés aux marchandises dues à l'état du conteneur.

Cependant, il faut souligner que dans ces de figures ce sera au chargeur de faire des réserves quant à l'état général du conteneur mis à sa disposition ainsi que nous le rappel l'arrêt de la Cour de Cassation rendu en date du 1 mars 2016 dans lequel a été retenu la « présomption de prise en charge en bon état », car le conteneur fourni par le

---

<sup>133</sup> Idem supra

<sup>134</sup> CA Versailles, 12ème chambre, 7 octobre 2014, n° 12/01714, Schender c/ Laser.

transporteur maritime était d'apparence non défectueux et que la mouille touchant la marchandise ne préexistait pas au moment de la prise en charge à bord du navire<sup>135</sup>.

Le transporteur maritime de marchandise est responsable des pertes ou dommages causés à celle-ci à partir du moment où il-la prend en charge et jusqu'à sa livraison à son destinataire. Ainsi, la Convention de Bruxelles, la loi marocaine et la loi française instituent à la charge du transporteur, une responsabilité de plein droit d'ordre public dans ces conditions et dans ses effets.

Cependant, cette responsabilité du transporteur de la marchandise par mer ne s'appliquera qu'aux « *pertes et dommages* » selon la convention de Bruxelles et aux « *pertes ou dommages* » subis par la marchandise selon la rédaction retenue par les législateurs marocains et français, de sorte que tout autre dommage d'une nature différente sera soumis aux règles de droit commun.

La conteneurisation est un moyen de transport adapté à la réalité des besoins économiques et commerciaux actuels, mais c'est un mode de transport non prévu par la Convention de Bruxelles, dont se sont inspirés les législateurs français et marocains. En effet, le régime actuel n'est pas adapté à la clause « *said to contain* » alors qu'elle est apposée dans les cas où le chargeur est responsable de l'ensemble de l'empotage de la marchandise. Sur ce point, il nous semble que les Règles de Rotterdam sont beaucoup plus adaptés à la réalité des transports maritimes.

---

<sup>135</sup> Cass. com. 1er mars 2016, n°14-24.912, DMF 2016 n°171) Dans le même sens: Ca Rouen 23 avril 2015, DMF 2016, 49, obs. C. Humann, BTL 2015, 302. CA Dijon 1er octobre 2015, 639 id: il faut prouver le lien causal entre le transport et les prétendus dommages; CA Paris 26 mars 2015, BTL 2015, 221: « *l'absence de réserves du transporteur maritime en présence d'un seul plomb constitue une imprudence sans lien causal avec le vol* ».

## Section II – Les limites au principe de présomption de responsabilité du transporteur

Dans un souci d'atténuer la rigueur du principe de la responsabilité présumée mise en place par la Convention de Bruxelles, cette dernière a prévu des cas qui permettent au transporteur maritime de marchandise soit de s'exonérer de la responsabilité<sup>136</sup> ou bien de l'alléger par des limitations légales.

Pour une question d'ordre nous devons rappeler qu'il ne faut pas confondre la notion de limitation de la responsabilité du transporteur à celle de l'exonération de la responsabilité dudit transporteur maritime, cette dernière résulte d'une liste de cas énumérés dans la convention de Bruxelles et lois internes des pays qui l'ont ratifié qui permettent au transporteur de se décharger par l'effet de la loi si les pertes ou dommages subis par les marchandises proviennent ou résultent des cas énoncés dans ces articles.

C'est pourquoi, l'exonération de la responsabilité sera examinée dans une deuxième partie. La limitation de responsabilité permet au transporteur de ne pas réparer les dommages dont il est reconnu responsable, lorsque ceux-ci dépassent un certain montant.

Le transporteur maritime peut bénéficier d'un plafonnement de sa responsabilité pour pertes ou dommages causés à la marchandise (Paragraphe 1); Mais ce n'est pas un droit absolu car le transporteur peut perdre le bénéfice de celles-ci dans certains cas (Paragraphe 2).

---

<sup>136</sup> Le contrat de transport - Pierre Bonassies et C. Scapel, p.678;

## Paragraphe 1 - Genèse de la limitation de responsabilité du transporteur maritime

La limitation propre à la responsabilité du transporteur est celle dont il jouit en sa seule qualité d'opérateur de transporteur maritime. C'est celle qui est prévue dans les différentes versions de la Convention de Bruxelles. Elle constitue une limitation «*au premier degré*», autrement appelée limitation «*de premier rang*<sup>137</sup>», dont la base juridique s'adapte facilement au régime applicable<sup>138</sup>.

Cette dérogation au principe du droit commun qui veut que le responsable d'un dommage en assure la réparation intégrale<sup>139</sup> se révèle précieuse pour le transporteur dans la mesure où le plafond de réparation établi par la Convention peut s'avérer plus bas que la valeur réelle de la marchandise transportée. Mais, cette règle de limitation n'est pas absolue étant donné que le transporteur ne peut pas en bénéficier dans les cas où il a commis une faute grave ou inexcusable. Elle est par ailleurs encadrée par son champ d'application stricte au transport de marchandises par mer. Cela signifie qu'elle ne concerne pas la responsabilité du transporteur maritime lorsque celui-ci a été investi de la mission du transport complet du début jusqu'à la fin du parcours, y compris par les autres voies de transport (terrestre et aérien etc..) dans lesquelles le transporteur va souvent concéder la responsabilité inhérente au transport terrestre ou aérien ou autre type de transport tout en restant responsable vis-à-vis de son client.

Dans ce cas de figure, le droit inhérent à chaque type de transport (terrestre ou aérien) et la responsabilité qui en découle se verra s'appliquer les règles du droit applicables respectivement à chaque étape du transport pour les tronçons extérieurs au transport maritime proprement dit.

Les différentes versions de la Convention de Bruxelles ont déterminés la responsabilité du transporteur maritime dans des moules juridiques dont il ressort diverses limites qui varient selon que sont applicables les Règles de la Haye, les Règles de la Haye-Visby ou les Règles de la Haye-Visby modifiées par le Protocole de 1979.

---

<sup>137</sup> P. BONASSIES, précité, note 69

<sup>138</sup> FETZE KAM DEM La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit (2000) 41 c. de D. .6, page 702

<sup>139</sup> Sans que ce principe ait une valeur constitutionnelle dès lors qu'il est possible aux parties d'écarter la limitation par une déclaration de valeur

Ces mêmes limites établies par la Convention ne peuvent être modifiées par stipulation contractuelle que dans le sens de leur augmentation<sup>140</sup>. Une clause qui en va autrement encourt donc une annulation.

En effet, aux termes de l'article 3 de la Convention de Bruxelles : «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»<sup>141</sup>. Dès lors et ainsi que l'a été précisé plus haut, la responsabilité du transporteur maritime prend un caractère d'ordre public<sup>142</sup>.

En droit français, ne peuvent être modifiées par stipulations contractuelles les limitations de responsabilité du transporteur maritime de marchandises que dans le sens de leur augmentation et à cet effet, à titre d'exemple, ont été jugées nulles les clauses des connaissements :

- mettant à la charge du transporteur les risques des opérations de chargement et de déchargement<sup>143</sup> ;
- indiquant que la responsabilité du transporteur sera dégagée si les plombs des cuves sont reconnus intacts à l'arrivée<sup>144</sup> ou si le conteneur, empoté et plombé par le chargeur, arrive à destination muni de ses scellés d'origine<sup>145</sup> ;
- ainsi libellée « *navire non responsable de la pourriture* », portée sur un connaissement établi pour un transport d'oignons<sup>146</sup> ;

---

<sup>140</sup> Art. 3 (8) et 5 (1)) Convention de Bruxelles.

<sup>141</sup> Conv. Bruxelles 25 août 1924, art.

<sup>142</sup> Cass. com., 7 déc. 1983, no 81-14.489, BT 1984, p. 414 ; Cass. com., 25 sept. 1984, n° 81-15.526, Rev. Scapel 1986, p. 22.

<sup>143</sup> CA Aix-en-Provence, 25 juin 1953, DMF 1954, p. 139 ; CA Aix-en-Provence, 18 déc. 1980, DMF 1981, p. 552 ; voir aussi Cass. com., 30 nov. 2010, no 09-14.892, BTL 2010, p. 719, s'agissant de la portée d'une clause « FIOS » : sans condamner l'usage d'une telle clause, au demeurant fort courante, et prenant soin de relever qu'elle est appréciée en l'espèce selon la loi française, la cour de cassation déclare celle-ci inapplicable dès lors qu'elle impute les risques des opérations de manutention à la marchandise.

<sup>144</sup> T. com. Rouen, 6 avr. 1951, DMF 1952, p. 216 ; CA Douai, 11 juin 1959, BT 1960, p. 70

<sup>145</sup> CA Paris, 5e ch., 27 oct. 1995, Arnal et fils c/ Besnier et a

- écartant la responsabilité du transporteur en cas de défaillance de la réfrigération du conteneur<sup>147</sup>

- exonérant le transporteur de sa responsabilité pour les différences de qualité, calibres et conditions d'oignons<sup>148</sup> ainsi qu'en cas de transport de denrées<sup>149</sup>.

Le code maritime marocain interdit toute clause ayant pour objectif de limiter ou d'exclure la responsabilité du transporteur maritime ou de négocier une limite du préjudice qui serait inférieure au seuil fixé par la loi<sup>150</sup> sauf dans le cas d'un transport international ou la loi du créancier fixe une limitation de la responsabilité qui serait intérieure à celle fixée par la loi marocaine, dans ce cas le transporteur ne sera tenu que pour le montant le moins élevé<sup>151</sup>.

De la même manière, le code maritime marocain interdit toute clause visant à céder le bénéfice de l'assurance marchandise au transporteur maritime.

Cette interdiction ne concerne que la période de la prise en charge de la marchandise par le transporteur à bord de son navire et durant toute la durée de son transport jusqu'au port de déchargement, il n'est dès lors pas interdit au transporteur maritime de négocier à la baisse sa responsabilité sur la marchandise sur toute la période allant de sa réception jusqu'au début de son chargement et de la période allant de la fin du déchargement des marchandises jusqu'à leur livraison<sup>152</sup>

---

<sup>146</sup> CA Aix-en-Provence, 16 mai 1975, DMF 1976, p. 289

<sup>147</sup> CA Aix-en-Provence, 2e ch., 21 sept. 2000, Marfret c/ Helvetia, Rev. Scapel 2000, p. 161

<sup>148</sup> Cass. com., 7 déc. 1983, no 81-14.489, BT 1984, p. 414 et Cass. com., 25 sept. 1984, no 81-15.526, Rev. Scapel 1986, p. 22

<sup>149</sup> Lamy Transport - Tome 2 - 2014 Partie 4 - Transports maritimes, Chapitre 7, Responsabilité du transporteur maritime, Section 1 Principes de responsabilité, 733 - Exemples de clauses déclarées nulles - Cass. com., 13 févr. 1978, no 77- 11.608, BT 1978, p. 208.

<sup>150</sup> Voir article 264 du code de commerce maritime : «Est nulle et de nul effet toute clause de connaissance ou titre quelconque de transport maritime, créé au Maroc ou à l'étranger, ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire l'armateur à sa responsabilité, de déroger aux règles de la compétence ou de renverser la charge de la preuve »

<sup>151</sup> Voir article 267 du code de commerce maritime : «Les dispositions ci-dessus s'appliquent à tout transport de marchandises à destination ou en provenance des ports de la zone française du Maroc, et ce, alors même que le connaissance ou le titre de transport est créé à l'étranger, entre étrangers, ou que les parties stipulent que le contrat de transport sera régi par une loi étrangère. Toute stipulation de cette nature est nulle et de nul effet.»

<sup>152</sup> Voir article 318 du code de commerce maritime : «Toutefois, l'armateur qui est exonéré, par une clause de la charte-partie ou du connaissance, de la responsabilité des fautes du capitaine, est admis à former une demande en contribution, mais seulement lorsque le péril commun a été la conséquence d'une faute nautique du capitaine.»

Les clauses limitant la responsabilité du transporteur maritime sont insérées dans les connaissements directs car, contrairement aux connaissements combinés, les connaissements directs établissent un cloisonnement entre les différentes phases du transport, il n'est donc pas rare que les rédacteurs des connaissements directs y insèrent des clauses stipulant que « l'émetteur du connaissance direct n'est responsable que de son propre parcours » et qu'il « *agit comme mandataire pour les transports antérieurs ou subséquents* ».

Cependant, si ces clauses sont licites et ont été reconnues valables par la jurisprudence française<sup>153</sup>, les clauses des connaissements ayant pour objet de soustraire le transporteur maritime à la responsabilité que le droit commun met à sa charge sont nulles<sup>154</sup>.

Cette même possibilité est ouverte aux clauses inhérentes à la responsabilité du transporteur ou aux modalités de réparation du transport d'animaux vivants ou du transport en ponté<sup>155</sup>. Néanmoins, le transporteur maritime ne peut invoquer le bénéfice d'une pareille clause s'il est prouvé que le dommage provient de son fait ou de son omission personnels avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement<sup>156</sup> ; Contrairement au code maritime marocain qui ne vise que le transporteur maritime comme bénéficiaire des règles de limitation de responsabilité, le nouveau code des transports français, permet aux préposés du transporteur maritime<sup>157</sup> de bénéficier de

---

<sup>153</sup> Cass. com., 21 juin 1960, DMF 1960, p. 661

<sup>154</sup> Le Lamy transport t.2 – 2016, partie 4, ch.4, sec .2 – le connaissance direct, p 672 – clauses exonératoires ou limitatives de responsabilité sur connaissance direct.

<sup>155</sup> Article 812 CMA : « par dérogation à l'article précédant, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées :

a) Pour la période allant de la réception des marchandises par le transporteur en vu de leur transport jusqu'au début de leur chargement sur le navire et à la fin du déchargement des marchandises jusqu'à leur livraison ;

b) Dans les transports d'animaux vivant et dans les transports de marchandises charger sur le pont du navire »

<sup>156</sup> Arrêt Cour de cassation, ch. Com. du 7 janvier 1997, N° 94-19035 « La circonstance de l'exécution du contrat de transport maritime entrepris par la CNAN

<sup>157</sup> La notion de préposé renvoie au capitaine et aux membres de l'équipage, elle n'englobe cependant pas les mandataires ni les entrepreneurs, à l'exemple des consignataires, des manutentionnaires ou encore des sous traitants. *dans des conditions qui " engendraient nécessairement le dommage ", dès lors " téméairement et avec conscience qu'un préjudice en résulterait ", a pu estimer que le comportement du transporteur maritime ainsi qualifié ne lui permettait pas d'invoquer le bénéfice de la clause litigieuse »*

cette règle de limitation de la responsabilité, sous réserve de leur faute intentionnelle ou de leur faute inexcusable<sup>158</sup>. Cette différence vient certainement du fait que le Maroc n'a ratifié que la Convention de Bruxelles originelle qui ne prévoit rien dans ce sens.<sup>159</sup>

Les « dommages des marchandises ou concernant celles-ci » concernent pas que l'endommagement de la marchandise mais également les chefs de préjudices consécutifs à celui-ci sauf en cas de dol ou de faute inexcusable du transporteur<sup>160</sup>, cette dernière étant définie par la doctrine comme étant l'action ou l'omission accomplie téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement<sup>161</sup>.

La faute inexcusable est appréciée de manière très stricte par la jurisprudence française. Dès lors, il a été jugé que le chargement de tubes à proximité d'une machine fragile protégée seulement par un emballage en nid d'abeille ne constitue pas une faute inexcusable, alors même que le rapport d'expert soulignait qu'un tel chargement est inadmissible en transport, connaissant le glissement fréquent des tubes.

La situation est jugée différente si la faute dolosive et/ou inexcusable n'est pas caractérisée, l'intention du transporteur de provoquer le dommage ne peut être démontrée. Ici les limites d'indemnité de l'article 4-5 de la Convention de Bruxelles originelle s'appliquent.

Bien que jouissant de pouvoir souverains d'apprécier au fond du droit les faits qui sont soumis à son appréciation, le juge marocain aura tendance à retenir ce que l'expert agréée près des tribunaux propose dans son rapport comme solution au litige sauf dans les cas où l'expertise comporte des contradictions ou s'écarte des règles générales adoptées dans la profession.

Ainsi, la Cour suprême marocaine avait statué que le transporteur maritime est responsable des pertes et avaries subies par les marchandises qui lui ont été confiées,

---

<sup>158</sup> Voir l'article L5422-14 du code des transports français

<sup>159</sup> Cass. com., 19 oct. 2010, no 09-68.425, BTL 2010, p. 640

<sup>160</sup> Conv. Bruxelles, 25 août 1924, art. 4-5, e)

<sup>161</sup> Lamy Logistique , Partie 4, Transports – Distribution physique, Transports aériens, maritimes et commission de transport Etude 420, Transports maritimes Section II, Responsabilité du transporteur maritime pour perte ou avarie, 420-26 - Responsabilité du transporteur pour perte et avarie en transport maritime international.

depuis le moment où elles lui ont été remises jusqu'à leur délivrance au destinataire. En conséquence, même lorsque le dommage s'est produit entre la mise sous palan et la livraison des marchandises, le destinataire est fondé à réclamer la réparation de son préjudice au transporteur seul, sauf à celui-ci à appeler l'acconier en garantie.<sup>162</sup>

La règle de limitation est impérative et les parties ne peuvent y déroger sauf à la hausse<sup>163</sup>. Elle est prévue par l'article 805 du code de commerce maritime marocain et l'article L 5422-1 du code des transports français qui visent « *les pertes ou dommages subis par la marchandise* », rédaction différente de celle de l'article 4-5 de la Convention de Bruxelles qui lui élargie cette limitation aux « *pertes ou préjudices subis par la marchandise et ou concernant celle-ci* ».

Ainsi le calcul de la limitation en droit français se fait au visa de l'article L 5422-13 du code des transports français qui renvoi aux dispositions de l'article 4-5 de la convention de Bruxelles de 1924 modifiée, soit à 666,76 unités de compte par colis ou par unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

Le Dahir du Code de Commerce maritime marocain fut promulgué le 31 mars 1919 et entra en application le 1<sup>er</sup> juin de la même année. « À cette époque, aucune législation ne connaissait, sinon à l'état de projet, la limitation par un texte de loi impératif et d'ordre public de la responsabilité de l'armateur »<sup>164</sup>. Donc le législateur marocain de l'époque avait en quelque sorte innové en matière de droit maritime comparé et créé un code qui constituait une référence pour les législations étrangères.

L'article 266 du DCCM (modifié par le Dahir du 29 avril 1946 27 Joumada I 1365 et le Dahir du 16 septembre 1954 – 17 Moharrem 1374) prescrit :

« Lorsqu'une déclaration de valeur ne figure pas au connaissement, la responsabilité de l'armateur et du capitaine est limitée à 1 000 Dirhams par colis, et ce, nonobstant toute convention contraire.

Lorsqu'une déclaration de valeur figure au connaissement, cette responsabilité est limitée à la valeur ainsi déclarée ».

---

<sup>162</sup> Cour suprême marocaine, arrêt n° C138 du 19 février 1964

<sup>163</sup> Droit maritime, 13ème édition p. 536 – par Ph. Delebecque.

<sup>164</sup> R. Bayssière, *Le droit commercial maritime du Maroc français*, thèse, Bordeaux, 1935, p. 355.

Le législateur marocain s'est référé à la notion de colis pour le calcul de l'indemnité en cas de perte ou d'avarie. Cette notion n'est pas bien définie<sup>165</sup>. Elle n'est pas utilisable pour les marchandises en vrac (solide ou liquide). De plus, avec les conteneurs ou des engins similaires, la notion de colis semble inadéquate et la limitation de responsabilité de 1 000 DH paraît dérisoire.

Le dommage qui est pris en considération dans le calcul de la limitation de la responsabilité, est précisé dans l'article 264 du DOC : « *Les dommages sont la perte effective que le créancier a éprouvée et le gain dont il a été privé, et qui sont la conséquence directe de l'inexécution de l'obligation. L'appréciation des circonstances spéciales de chaque espèce est remise à la prudence du tribunal : il doit évaluer différemment la mesure des dommages-intérêts, selon qu'il s'agit de la faute du débiteur ou de son dol* ».

L'application de ce Principe est conforme aux intérêts de la marchandise afin d'éviter que le transporteur ne s'enrichisse aux dépens du chargeur ou du destinataire. Toutefois le propriétaire de la marchandise ou le destinataire ne reçoit que l'équivalent du dommage subi par sa marchandise si sa valeur est inférieure à 1 000 DH. La valeur maximale ne dépasse pas 1 000 DH<sup>166</sup>.

M. Rivière écrivait :

« On s'est demandé si l'article 266 Dahir du Code de Commerce Maritime est simplement limitatif ou s'il entend fixer un forfait applicable en tous cas, la première interprétation nous paraît résulter nettement de la rédaction même de l'article »<sup>167</sup>.

M. Henri Aubrun ajoute à ce propos : « L'article 266, par1 laisse en suspens une question délicate. En limitant l'indemnité à 2 500 francs par colis, il ne précise pas s'il entend attribuer au colis cette valeur, dont l'armateur paiera le tout ou seulement partie, suivant que la perte sera totale ou partielle, ou s'il entend, au contraire, que cette somme soit acquise en tous cas comme une indemnité forfaitaire. Entre ces deux systèmes, celui du prorata, plus logique, celui du forfait, plus apprécié par des

---

<sup>165</sup> La Cour Suprême, 22.1.1969, jugement n° 88, *RMD*, Année 1970, p. 479 : Ce jugement a considéré une v (...)

<sup>166</sup> Trib. de comm. de Marseille, 28.1.1947, *GTM*, 10.5.47, n° 1 000, p. 47.

<sup>167</sup> M. Rivière, *Traité, Codes et Lois du Maroc*, T. III ; et *Précis de la législation marocaine*, 1927, (...)

chargeurs et d'un usage plus courant, on ne voit pas lequel la loi marocaine a choisi »<sup>168</sup>.

Reste le problème de savoir si les parties peuvent fixer une valeur supérieure à la limitation légale. Ripert avait déjà répondu à cette question en 1921 :

« Quand à la clause qui établirait un chiffre plus fort, (c'est-à-dire supérieur à 1 000 dirham) elle est certainement valable, malgré l'expression légale, car elle revient à l'acceptation d'une déclaration de valeur (art. 266, pare. 2) »<sup>169</sup>.

La question de la faute lourde et du dol a également posé des problèmes à la jurisprudence marocaine. La limitation légale de responsabilité s'applique-t-elle en cas de faute lourde ou de dol du transporteur ou de ses préposés ? Cette question a déjà été posée par Bayssière et Me J. Bonan<sup>170</sup>. Ce dernier résuma la position de la jurisprudence avant 1951 : « La question est controversée et les différentes chambres de la Cour d'appel de Rabat n'ont pas réussi, sur ce point, à accorder leur jurisprudence. Tantôt il a été décidé que l'indemnité limitée édictée par la loi s'appliquait à toutes les fautes, quel qu'en soit le caractère (ce qui nous semble immoral, car il serait permis à l'armateur ou à ses préposés de faire disparaître un colis de valeur, quand celle-ci n'a pas été inscrite sur le connaissement, en acceptant la perspective d'avoir à payer une indemnité maxima de 48 000 francs), tantôt la faute lourde est exclue des prévisions de l'art. 266 (DCCM) »<sup>171</sup>.

la législation marocaine (art. 98 et 264 DOC il n'y a entre le dol et la faute lourde qu'une différence de degré mais il n'y a aucune différence de nature (art. 232 DOC)<sup>172</sup>. L'arrêt très ancien du 21 novembre 1930 paraît révéler que la Cour d'appel ne faisait qu'appliquer le sens de l'article 83 de l'ancien Code de Commerce. Cet article fait appel à l'article 232 du DOC En effet, la Cour d'appel, suivant l'un des motifs du jugement du 23 juin 1929, statua :

---

<sup>168</sup> R. Aubrun, « Les Clauses des Connaissements », *Recueil Penant*, mai 1922, n° 59, III, p. 16, cité in (...)

<sup>169</sup> G. Ripert, *GTM*, n° 8, 24 novembre 1921.

<sup>170</sup> R. Bayssière, *op. cit.*, p. 359-365. J. Bonan, « Les idées maitresses du Dahir formant Code de Comme (...) »

<sup>171</sup> J. Bonan, *op cit.*, p. 224.

<sup>172</sup> D CCM, DOC, CCM.

Les dispositions de l'article 266 du Dahir du 31 mars 1919 formant Code de Commerce Maritime règlent l'étendue de la responsabilité contractuelle, mais ne font pas échec aux principes de la responsabilité civile (art. 232 du DOC)<sup>173</sup>.

Le paiement des dommages-intérêts en cas de pertes ou d'avaries doit s'effectuer en devise nationale, à savoir le Dirham. Tout paiement en devise étrangère ou en or est contraire à l'ordre public.

L'article 269 du Code de commerce maritime prévoit que toute déclaration inexacte sur la nature, la valeur ou la quantité des marchandises embarquées, faite de bonne foi, entraîne pour le chargeur l'obligation de payer un double fret.

Cette disposition légale est écrite à la suite d'autres articles qui aggravent la responsabilité des armateurs, soit en frappant de nullité certaines clauses par lesquelles ils pourraient échapper à leurs obligations contractuelles, soit en restreignant la portée. Il a donc paru équitable au législateur de compenser les risques plus grands, courus désormais au Maroc par les armateurs en protégeant ceux-ci contre les conséquences préjudiciables pour eux des déclarations de chargement fausses ou inexactes qui pourraient figurer aux connaissements<sup>174</sup>.

G. Ripert trouva que le CCM dans son article 269 sanctionne d'une manière illogique le chargeur du simple fait qu'il a commis une faute légère dans la déclaration de la valeur ou du poids<sup>175</sup>.

Le CCM n'est pas seulement sévère vis-à-vis du transporteur mais également vis-à-vis du chargeur, et ce à travers cet article 269. Cet article « ... peut élever un utile rempart contre les fraudes intéressées et quelquefois invérifiables des chargeurs, relatives aux déclarations sur la valeur, la nature ou la quantité des marchandises »<sup>176</sup>.

Néanmoins, il faut noter que l'article 269 n'a pas son pareil au niveau de la sévérité, même si, à notre connaissance, il n'a jamais été appliqué.

Notons que le Maroc en adhérant aux Règles de Hambourg qui sont entrées en application depuis 1992 a fait un saut d'un droit interne qui s'applique exclusivement

---

<sup>173</sup> Affaire *Bosch c Cie Générale Transatlantique*, *GTM*, n° 371, 28.9.29.

<sup>174</sup> Répertoire Alphabétique de la Jurisprudence de la Cour d'appel de Rabat, 1947, Tome XXIV, vol. II, (...)

<sup>175</sup> G. Ripert, « Les transports sur le Maroc et les sévérités du Code Chérifien », *GTM*, 2<sup>e</sup> année, n° 18 (...)

<sup>176</sup> R. Bayssièrre, op. cit., p. 386.

aux litiges maritimes à une convention internationale fruit des revendications des pays en développement.

La question est cependant de savoir comment les juges déterminent l'unité à laquelle renvoie la loi ?

Les juges français vont appliquer une jurisprudence ancienne mais constante selon laquelle ce sera le terme employé dans le connaissement qui va déterminer l'unité de sorte que si le poids est indiqué en tonnes, ce sera la tonne, s'il est indiqué en kilogrammes, ce sera le kilo. Une solution critiquée, mais selon le professeur Delebecque, à partir du moment où elle est formulée, elle présente l'avantage d'un critère simple qui peut servir de guide aux parties<sup>177</sup>.

Au Maroc, comme nous l'avons mentionné, l'article 266 dispose que : « Lorsqu'une déclaration de valeur ne figure pas au connaissement, la responsabilité de l'armateur et du capitaine est limitée à 100000 francs par colis, et ce, nonobstant toute convention contraire. Lorsqu'une déclaration de valeur figure au connaissement, cette responsabilité est limitée à la valeur ainsi déclarée. » C'est ainsi, que la valeur est définie au niveau du code de commerce maritime marocain.

En ce qui concerne la question de la marchandise transportée dans des colis, ici c'est un élément de cargaison individualisé par des marques distinctives et noté sur le titre de transport. Chaque élément ainsi défini est spécifiquement pris en charge par le transporteur. S'il délivre un connaissement pour un conteneur sans d'autres précisions, le colis est le conteneur ; s'il délivre un cadre contenant 100 colis eux-mêmes individualisés par des marques et leur contenu, il aura pris en charge 1 conteneur et 100 transistors et devra jusqu'à  $666,67 \times 101 = 76333,67$  DTS<sup>178</sup>.

Selon nous, le choix de l'unité de valeurs reste une solution très adaptée au transport international étant donné que cela permet aux parties d'éviter les complications liées à la conversion des monnaies nationales même, si en principe, cela ne devrait pas poser de problèmes particulier étant donné que le FMI établit la valeur de la monnaie de chacun de ses États membres quasi quotidiennement.

---

<sup>177</sup> Droit maritime, 13ème édition p. 537 – par Ph. Delebecque

<sup>178</sup> Idem supra

Rappelons cependant qu'en ce qui concerne les contrats de transport maritime de marchandises, les usages font souvent appel à des clauses dans lesquelles les responsabilités sont données dans le mode de transfert de responsabilité sur la marchandise entre le vendeur, le chargeur, le transporteur maritime et le destinataire par des formules usuelles dites «FOB », ce qui signifie que la responsabilité du vendeur sur la marchandise s'arrête au quai de chargement à bord du navire .

Dans ce cas d'espèce la responsabilité du transporteur est incluse dans la formule du type CAF ou CIF<sup>179</sup> alors même que cela implique que le risque de perte ou de dommage que peut courir la marchandise ainsi que le risque de frais supplémentaires nés d'évènements intervenant après que la marchandise aura été livrée à bord du bateau, sont transférés du vendeur à l'acheteur après que la marchandise passe le bastingage au port d'embarquement.

Lorsque le transporteur a mis le navire en bon état de navigabilité et a procédé de façon appropriée et soignée au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées<sup>180</sup>, il n'est tenu en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant la limite prévue par la loi, sauf bien entendu, si les parties ont convenu de fixer cette réparation à une somme plus élevée. Cependant, si le transporteur inclut au sein du connaissement la valeur déclarée de la marchandise, il en sera tenu, même si celle-ci est plus élevée que la limite prévue par la loi.

## Paragraphe 2 - La perte de la limitation

Le transporteur maritime peut invoquer le bénéfice de la limitation de sa responsabilité à condition qu'il ne perde pas ce droit sans quoi une réparation intégrale pour la perte

---

<sup>179</sup> Cet Incoterm, Cost Insurance et Freight (CIF), n'est applicable qu'aux transports maritimes. Il sous-entend que le vendeur est responsable de la marchandise jusqu'au port d'arrivée. Ainsi, le fournisseur se doit d'assurer la marchandise tout au long du transport, choisir le port et la compagnie maritime, s'occuper de la déclaration des biens aux **douanes**, des documents administratifs et du paiement de la douane à l'export. De son côté, le destinataire récupère la marchandise au port et doit s'occuper de l'acheminement de sa **marchandise entre le quai** jusqu'à la destination finale. Comme le nom de cet **Incoterm** l'indique, le coût, l'**assurance** et le **fret** sont pris en charge par le **fournisseur** jusqu'au quai de destination sans si le contrat de transport en dispose autrement étend cette responsabilité jusqu'au lieu de destination finale.

<sup>180</sup> Cass. com., 21 juin 1960, DMF 1960, p. 661

ou préjudice subis par la marchandise lui sera opposée par le demandeur<sup>181</sup>. Cette perte résulte soit d'une renonciation (1), soit d'une déchéance (2).

1- La perte de limitation par renonciation contractuelle :

Les parties à un contrat de transport maritime peuvent convenir d'augmenter la responsabilité du transporteur avant l'exécution de leurs obligations. Ce faisant, le transporteur renonce à un droit qui lui est d'office reconnu<sup>182</sup>. L'acte de volonté constitutif de la renonciation se manifeste soit par un accord des parties au contrat de transport, soit sous la forme d'une déclaration de la valeur des marchandises avant leur embarquement.

La déclaration de la valeur des marchandises<sup>183</sup> avant leur embarquement<sup>184</sup> laisse présumer la perte volontaire de la limitation de responsabilité ; La renonciation peut aussi être effective par un accord mutuel entre le chargeur et le transporteur lorsqu'ils conviennent d'augmenter la responsabilité de ce dernier<sup>185</sup>.

La Convention de Bruxelles soumet cet accord à un formalisme afin de le rendre effectif en exigeant qu'il soit mentionné dans le connaissement<sup>186</sup>. Néanmoins, la mention sur une note de chargement peut en réalité suffire<sup>187</sup>.

---

<sup>181</sup> Il est vrai que, par le « déplaçonnement » de la réparation du transporteur, ce principe de la *restitutio in integrum* n'aura pas pour effet d'effacer le préjudice en remplaçant notamment le demandeur dans la situation où il se serait trouvé si le dommage ne s'était pas produit, mais elle aura le mérite de le compenser au mieux.

Voir notamment H. MAZEAUD, et autres, *Leçons de droit civil*, t. 2, « Obligations, théorie générale », 8e éd., Paris, Montchrestien, 1991, n° 623, p. 736-739.

<sup>182</sup> Art. 2 *in fine*. Règles de La Haye ; art. 2 *in fine*. Règles de La Haye-Visby ; art. 6 et 23, Règles de Hambourg. Cependant, comme la Convention de 1976 ne dispose aucunement sur la déchéance volontaire, il y a lieu d'en conclure qu'elle ne l'autorise pas.

<sup>183</sup> Voir R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, *droit maritime*, Paris Dalloz 1997, p. 361, pour qui la nature juridique de cette déclaration de valeur se résume en « une présomption conventionnelle d'appréciation de la valeur de la chose ». Ils ajoutent très que la déclaration de valeur « n'est pas un plafond conventionnel », car, à la différence du plafond érigé par les textes internationaux, le transporteur ne devra pas automatiquement la somme déclarée en cas de perte ou d'avarie partielle. En l'espèce, il ne sera condamné que d'une somme proportionnelle à l'ampleur du dommage.

<sup>184</sup> Il faut remarquer que, dans les faits, l'exercice de la déclaration de valeur est loin d'être banal puisqu'il entraîne en principe un calcul ad valorem du fret à payer par le chargeur au transporteur maritime.

<sup>185</sup> Article 4(5) alinéa3 Conv. Bruxelles : « Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé ».

<sup>186</sup> Art. 5(1), Règles de La Haye

<sup>187</sup> Rouen, 18 oct. 1984, (1986) *D.M.F.* 33.

A moins que le transporteur ne conteste l'exactitude de la valeur déclarée, celle-ci produira ses effets en servant d'unique base de calcul du montant de la réparation à la charge du transporteur<sup>188</sup>. Ainsi, même si le transporteur maritime est pris par des délais, il a néanmoins tout intérêt à trouver des solutions lui permettant de vérifier la marchandise prise en charge à bord de son navire, voir la faire expertiser avant le départ vers le port de destination et d'émettre des réserves s'il y a lieu.

## 2- La perte de limitation par déchéance :

La perte par déchéance s'entend de la perte inopinée de la limitation de responsabilité du transporteur. Elle n'est pas voulue dès la conclusion du contrat de transport maritime et est considérée par conséquent comme une sanction<sup>189</sup>.

En application de l'article 5422-14 du code des transports : « Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de sa responsabilité dans les cas suivants :

1° S'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;

2° En cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur. Une telle déclaration fait foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part » ;

Au Maroc, La déchéance de la limitation de responsabilité est absente dans le CCM, mais par contre les Règles de Hambourg ont adopté les dispositions du Protocole de 1968 à ce sujet (article 8).

« 1. Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer

---

Le code maritime marocain prévoit ce principe à l'article : "la valeur déclarée par le chargeur et insérée dans le connaissement ou dans un autre document constatant le transport, constitue une présomption, sauf preuve contraire"

<sup>188</sup> Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur, qui pourra la contester.(art. 4-5 con. Bruxelles).

<sup>189</sup> FETZE KAM DEM La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit (2000) 41 C. de D. 685, page 716.

cette perte, ce dommage ou ce retard, soit téméairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit téméairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement ».

Dans un autre cas d'espèce, le Cour de cassation a écarté la faute inexcusable à l'encontre du transporteur par la motivation suivante :

« Attendu qu'après avoir relevé que le fait qu'un conteneur positionné dans la cale d'un navire au port de départ, et dont le transporteur avait la garde durant tout le voyage, n'avait pas été retrouvé au port d'arrivée, démontrait une inorganisation de sa part et que cette disparition, bien que constituant l'inexécution de son obligation contractuelle, pouvait s'expliquer par une livraison à un autre que le destinataire, l'arrêt retient exactement que ce comportement, dès lors qu'il n'est pas établi qu'il ait procédé d'un acte ou d'une omission qui a eu lieu téméairement, n'empêche pas le transporteur maritime de bénéficier de la limitation de responsabilité ; qu'ainsi la cour d'appel a légalement justifié sa décision »<sup>190</sup> ;

Par un autre arrêt de la Cour de Cassation<sup>191</sup> rendu en date du 22 sep.2015, la Cour de cassation indique « que s'il est vrai que le capitaine avait quitté le pont pour effectuer une opération de ballastage quelques minutes avant l'accident, le choix de faire cette opération dans des conditions inadaptées et sans précaution dans une zone à risques ne résultait pas d'un 'souci d'économie ou de rentabilité' ». Ici la Cour de Cassation met un terme au litige, mais sans donner des indications sur la manière dont la Cour a apprécié la faute : in concerto ou inabstracto. Cependant, la Cour a souligné la nécessité de rapporter le lien de causalité entre la faute et le dommage étant donné que l'arrêt prend le soin de souligner que : la preuve du lien de causalité entre les

---

<sup>190</sup> Cour de Cass. Cha. Com., Fin. Et Eco. Du 7 février 2006, n° 03-20.963, Arrêt n° 181, (SNTM) CNAN c/ société Socoma.

<sup>191</sup> Cour de Cass 22/09/2015, DMF 2015, rapport Lecaroz, obs. Bonassies

dommages subis et les nombreux freins exprimés à l'encontre de l'armateur à propos de son équipage n'était pas rapportée<sup>192</sup>.

En outre, s'il est vrai que le capitaine avait quitté le pont pour effectuer une opération de ballastage quelques minutes avant l'accident, le choix de faire cette opération dans les conditions inadaptées et sans précaution dans une zone à risque ne résultait pas d'un « souci d'économie ou de rentabilité »<sup>193</sup>. Cette dernière jurisprudence confirme bien que la faute inexcusable est appréciée par les juges au cas par cas étant car la Cour de cassation n'a rien indiqué sur la méthode à suivre, à savoir si la faute inexcusable doit être appréciée in concerto ou in abstracto.

Pour le transport en pontée, la règle applicable pour la déchéance de la limitation de responsabilité du transporteur est différente de celle indiquée plus haut étant donné que selon la Convention de Bruxelles la déchéance intervient en principe à l'occasion d'un chargement en pontée irrégulier ou d'un déroutement déraisonnable<sup>194</sup>

Dans l'affaire du *Heidelberg*, la Cour de cassation a indiqué qu'aucune faute personnelle inexcusable ne pouvait être reprochée à l'armateur. En effet, rien ne permettait de dire que l'accident était dû à un manque de cohésion de l'équipage. Il n'était pas d'avantage établi que les marins du Kiribati composant l'équipage étaient incompetents. En outre, s'il est vrai que le capitaine avait quitté le pont pour effectuer une opération de ballastage quelques minutes avant l'accident, le choix de faire cette opération dans les conditions inadaptées et sans précaution dans une zone à risque ne résultait pas d'un « souci d'économie ou de rentabilité »<sup>195</sup>.

---

<sup>192</sup> DMF juin 2016, §43 p. 45

<sup>193</sup> Cass. 22 sept. 2015, DMF 1027, rapport Lecaroz, obs. Bonassies

<sup>194</sup> En dépit de la liberté d'appréciation dont disposent les juges du fond français, la Cour de cassation les invite fermement à caractériser très précisément le comportement du transporteur maritime afin de déterminer la nature de sa faute. Elle l'a fait, notamment, par une décision du 14 mai 2002 (Cass. com., 14 mai 2002, no 99-17.761 ; voir également BTL 2002, p. 373 et DMF 2002, p. 620, note Delebecque Ph.). Dans cette affaire, pour retenir une faute inexcusable du transporteur, la cour d'appel de Paris avait estimé que ce dernier avait fait charger, sans l'autorisation du chargeur, une caisse en pontée, au départ d'une navigation longue à la rencontre de possibles tempêtes, tandis que le colis portait les marques distinctives d'un matériel sensible à l'eau. La Cour de cassation a jugé de tels motifs « insuffisants à établir que le transporteur avait agi téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ». Ajoutons que le conseiller référendaire avait estimé que la décision de la juridiction d'appel ne visait qu'une seule circonstance précise (le chargement en pontée irrégulier).

<sup>195</sup> En dépit de la liberté d'appréciation dont disposent les juges du fond français, la Cour de cassation les invite fermement à caractériser très précisément le comportement du transporteur maritime afin de déterminer la nature de sa faute. Elle l'a fait, notamment, par une décision du 14 mai 2002 (Cass. com., 14 mai 2002, no 99-17.761 ; voir également BTL 2002, p. 373 et DMF 2002, p.

Cette dernière jurisprudence confirme bien que la faute inexcusable est appréciée par les juges au cas par cas étant car la Cour de cassation n'a rien indiqué sur la méthode à suivre, à savoir si la faute inexcusable doit être appréciée *in concerto* ou *in abstracto*.

Pour le transport en pontée, la règle applicable pour la déchéance de la limitation de responsabilité du transporteur est différente de celle indiquée plus haut étant donné que selon la Convention de Bruxelles la déchéance intervient en principe à l'occasion d'un chargement en pontée irrégulier ou d'un déroutement déraisonnable<sup>196</sup>.

La Cour de cassation a jugé : « qu'en l'absence de consentement du chargeur et hors les cas prévus par la loi et les règlements, il résulte de l'article 22 de la loi n°66-420 du 18 juin 1966<sup>197</sup> que le transporteur maritime commet une faute s'il arrime les marchandises sur le pont du navire»<sup>198</sup>.

Il a également été jugé que le transporteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité, « fût-ce partiellement », en invoquant la fortune de mer, « *lorsque les marchandises ont été arrimées irrégulièrement sur le pont et qu'il est démontré le lien de causalité entre cette faute et le préjudice subi* »<sup>199</sup>. Dès lors la Cour de Cassation a jugé que « *le transporteur maritime qui a mis en pontée une marchandise sans l'accord du chargeur ne peut s'exonérer de sa responsabilité pour pertes ou avaries en se prévalant des périls, dangers ou accidents de mer si la marchandise a été perdue parce qu'elle est tombée en mer*»<sup>305</sup>.

Cette même jurisprudence a été confirmée par un arrêt récent de la Cour de Cassation de 2014, dans lequel la Cour rappelle qu'il faut une déclaration de mise sur le pont pour faire échapper le transport à la Convention, les clauses d'habilitation générale

---

620, note Delebecque Ph.). Dans cette affaire, pour retenir une faute inexcusable du transporteur, la cour d'appel de Paris avait estimé que ce dernier avait fait charger, sans l'autorisation du chargeur, une caisse en pontée, au départ d'une navigation longue à la rencontre de possibles tempêtes, tandis que le colis portait les marques distinctives d'un matériel sensible à l'eau. La Cour de cassation a jugé de tels motifs « insuffisants à établir que le transporteur avait agi témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ». Ajoutons que le conseiller référendaire avait estimé que la décision de la juridiction d'appel ne visait qu'une seule circonstance précise (le chargement en pontée irrégulier).

<sup>196</sup> devenu C. transp., art. L. 5422-7

<sup>197</sup> devenu C. transp., art. L. 5422-7

<sup>198</sup> Cass. com., 18 janv. 1994, no 91-20.545, BTL 1994, p. 332 ; CA Versailles, 12<sup>e</sup> ch., 30 mars 2000, AGF c/ Saga, BTL 2000, p. 541

<sup>199</sup> Cass. com., 7 juill. 1998, no 96-15.724, BTL 1998, p. 570, DMF 1998, p. 826

(optional stowage), n'ayant aucune valeur<sup>200</sup>. Cette solution des plus classiques est conforme à la jurisprudence dominante en France, mais critiquable (et critiquée) en ce qu'elle qualifie de fautif un chargement effectué sur un navire pourtant adapté<sup>201</sup>.

Au demeurant, l'autorisation de charger en pontée ne saurait résulter d'une vague clause d'habilitation générale et permanent du connaissement. Pour être valable le chargement en pontée doit avoir été consenti de façon écrite dans le connaissement par le chargeur après qu'il aurait reçu une déclaration écrite destinée à lui faire connaître d'une façon manifeste que le transport d'une partie ou de la totalité de la marchandise sera effectuée en pontée.

Dans tous les cas, que ce soit la Convention de Bruxelles, le code des transports en France ou le code de Commerce maritime marocain, la faute inexcusable du transporteur doit être démontrée par celui qui estime avoir subi un préjudice du fait imputable au transporteur. On peut donc affirmer qu'il est nécessaire aux victimes des dommages de fournir des preuves suffisamment solides pour faire reconnaître la faute inexcusable<sup>202</sup>.

Le demandeur à l'action en responsabilité doit en conséquent établir que le dommage résulte bien d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait nécessairement<sup>203</sup>.

---

<sup>200</sup> Cour de Cass du 18 nov. 2014; DMF h.s. 19, n°87.

<sup>201</sup> Lamy Transport - Tome 2 - 2014 Partie 4-Transports maritimes - Chapitre 3- Préparation et exécution du transport maritime Section 3- Prise en charge et chargement - Responsabilité du transporteur en cas de chargement en pontée irrégulier p. 630.

<sup>202</sup> CA Rouen, 25 nov. 1999, Nedlloyd BV c/ Cloflexip, DMF 2000, som., p. 1025, se fondant sur les opinions concordantes des experts pour rejeter la faute inexcusable du transporteur maritime et ainsi faire « sauter » les limitations d'indemnité.

<sup>203</sup> CA Rouen, 2e ch., 9 sept. 2004, no RG : 02/01434, Hual AS c/ Axa et a., BTL 2004, p. 669 ; dans le même sens : CA Paris, pôle 5, ch. 4, 11 janv. 2012, no RG : 05/09680, Allianz et a. c/ Axa et a.- Lamy Transport - Tome 2 - 2014 - Partie 4- Transports maritimes- Chapitre 10- Indemnisation des dommages en transport maritime- Section 3- Perte du bénéfice des limitations d'indemnité - 828 - Preuve de la faute inexcusable.

## **Conclusion du Chapitre I**

Le transporteur ne saura prétendre à limiter sa responsabilité alors qu'il a failli à ses obligations sans pouvoir se libérer au moyen d'un cas excepté<sup>204</sup>.

Cependant, la charge de la preuve incombe à celui qui engage la procédure en responsabilité du transporteur ; Dès lors, il ne suffit pas d'affirmer le vol, la perte ou l'erreur dans la livraison de la marchandise pour rapporter la preuve que le comportement du transporteur était intentionnel ou téméraire avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

En dépit de leur entrée en application le 1<sup>er</sup> novembre 1992, les juridictions marocaines commencent à peine s'habituer aux dispositions des Règles de Hambourg. À cela s'ajoute aussi l'application du dahir portant code du commerce maritime (CCM) du 31 mars 1919 toujours en vigueur. Le droit maritime positif marocain est marqué par une dualité de sources.

Face à cette évolution du droit maritime marocain, un nouveau projet de code maritime est préparé mais n'a pas encore pu voir le jour. Parallèlement les puissances maritimes ont proposé une nouvelle convention intitulée « Règles de Rotterdam ».

Les règles de Rotterdam 2009 constituent un compromis entre la convention de 1924 dite règles de Bruxelles qui défend les intérêts des transporteurs maritimes et la convention de 1978 dite règles de Hambourg qui est largement ratifiée par les Pays en développement, majoritairement des pays des chargeurs.

Les règles de Rotterdam ne s'éloignent pas des règles de Hambourg en ce qui concerne la question de limitation de responsabilité et intègrent aussi la responsabilité pour retard comme les règles de Hambourg. Malgré certaines faiblesses, les règles de Rotterdam prennent en considération la logique globale des flux tendus des entreprises qui cherchent à réduire les stocks (vers le stock zéro).

---

<sup>204</sup> FETZE KAM DEM La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit (2000) 41 C. de D. 685, page 722.

## Chapitre II - Régime d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime de marchandise

La Convention de Bruxelles ainsi que les lois internes marocaines et françaises ont aménagé une Kyrielle de cas qui permettent au transporteur maritime de se libérer de sa responsabilité pour pertes ou dommages causés à la marchandise. Cette liste d'exceptions singularise le régime de la responsabilité du transporteur maritime au point de l'annihiler.

Au regard des Règles de La Haye et ses versions subséquentes, il n'est pas surprenant que transporteurs, clubs de protection et d'indemnisations mutuelles (P&I Clubs) attachent une importance particulière à l'article 4(2)<sup>205</sup>, disposition qui rassemble l'essentiel des circonstances permettant au transporteur maritime d'être exonéré de responsabilité même s'il a manqué à son obligation de « [procéder] de façon appropriée et soigneuse [...] au transport, à la garde et aux soins [...] des marchandises transporté<sup>206</sup>».

Cette liste d'exceptions peut s'expliquer par la volonté des rédacteurs de la convention de Bruxelles de vouloir mettre en place une contrepartie au régime de responsabilité présumée du transporteur.

Ainsi, afin de pouvoir s'exonérer, le transporteur maritime devra établir que les pertes ou dommages subis par la marchandise résultent d'un événement survenu dans l'une des circonstances prévues par la Convention, dénommées « cas exceptés ». Cependant, la victime peut endiguer cette exonération. « *Le cas excepté* » constitue une circonstance qui, par l'effet de la loi, entraîne une irresponsabilité du transporteur maritime<sup>207</sup>.

Aussi, les cas exceptés constituent le pilier de la protection du transporteur sous le régime de la Convention de Bruxelles<sup>208</sup>.

---

<sup>205</sup> FETZE KAM DEM La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit (2000) 41 C. de D. 685, page 723.

<sup>206</sup> Art. 3 (2), Règles de La Haye et Règles de La Haye-Visby modifiées ou non par le Protocole de 1979.

<sup>207</sup> Idem

<sup>208</sup> FETZE KAM DEM La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droi (2000) 41 C. de D. 685, page 723.

Néanmoins, la charge de la preuve du cas excepté pèse sur le transporteur qui peut rapporter la preuve contre le chargeur et contre tous les tiers porteurs du connaissance.

Si le transporteur a rapporté la preuve de sa « *due diligence* », il peut se libérer de la responsabilité qui pèse sur lui en prouvant que le dommage causé à la marchandise est dû à l'un des cas exceptés<sup>209</sup> et ce, même si ces derniers soulèvent des problèmes de preuve et des difficultés d'interprétation.

Ainsi, la preuve incombe au transporteur<sup>210</sup> qui devra établir que le dommage relève d'un cas excepté dans les termes prévus aux articles 4.2 de la Convention de Bruxelles<sup>211</sup>. Le transporteur doit rapporter la preuve, non seulement des éléments constitutifs du cas excepté qu'il allègue mais aussi, du lien de cause à effet entre ce cas excepté et les dommages subis par la marchandise<sup>212</sup>.

Pour faire tomber la présomption de responsabilité qui pèse sur lui en cas de pertes ou d'avaries survenues au cours du transport, le transporteur maritime doit établir :

- L'existence d'une des **causes d'exonération admises** par la loi ou la Convention<sup>213</sup> ;
- un **lien de causalité** entre ladite cause d'exonération et le dommage<sup>214</sup> «démonstration d'une faute à l'origine du dommage»<sup>215</sup>.

---

<sup>209</sup> Article 4.2 de la Convention de Bruxelles

<sup>210</sup> Cass. com., 27 mai 1975 : Bull. civ. 1975, IV, n° 140 ; JCP G 1975, IV, 233, en l'espèce, il y avait eu un malentendu entre le chargeur et le transporteur sur le caractère congelé ou surgelé des denrées alimentaires embarquées.

<sup>211</sup> CA Aix-en-Provence, 6 avr. 2000 : Juris-Data n° 2000-117284. – CA Montpellier, 23 janv. 2001 : Juris-Data n° 2001-159776. – CA Paris, 28 mars 2001 : Juris-Data n° 2001-150938. – CA Rouen, 23 mai 2001 : BTL 2001, p. 523. ( voirJurisClasseur Transport - Fasc. 1268 : COMMERCE MARITIME . – Responsabilité du transporteur. – Régime international : Convention de Bruxelles et Règles de Hambourg)

<sup>212</sup> Cass. com., 26 févr. 1981 : DMF 1982, p. 74, en l'espèce, le transporteur rapportait la preuve que les sacs de légumes secs embarqués étaient infestés par de insectes dès avant leur chargement, de sorte que la prolongation de la durée d voyage, par suite d'une avarie de machine, n'était pas la vraie cause du dommage. –

V. également, dans le même sens, CA Rennes, 1er juill. 1992 : DMF 1994, p. 164 obs. P. Bonassies ; BTL 1993, p. 329, il s'agissait en l'espèce, de billes de bois tombées à la mer ; le transporteur invoquait le péril de la mer, mais sans pouvoi prouver que l'avarie se serait quand même produite si l'arrimage, fait sous l'autorité du capitaine, avait été plus solide.

<sup>213</sup> Cass. com., 16 juill. 1985, no 83-16.517 ; Cass. com., 15 juill.1987, no 86-10.409 ; CA Paris, 5e ch. A, 9 juill. 1985, SNCDV c/ Allianz et a., pourvoi rejeté par Cass. com., 15 juill. 1987, no 86-11.607

<sup>214</sup> Cass. com., 16 avr. 1991, no 89-17.958, BTL 1991, p. 591 ; CA Basse-Terre, 1<sup>re</sup> ch. civ., 7 mars 2005, n° RG : 04/00370, P & O Nedlloyd c/ Mutuelles du Mans ; CA Aix-en-Provence, 2e ch., 4 mai 2004, no 2002/307, The British and Foreign Ins. Cy et a. c/ Cosco, estimant que l'avarie à la

Cette **preuve** peut être rapportée **par tous moyens**<sup>216</sup>, et notamment par la production de documents tels que :

- un bulletin météorologique ou un certificat de navigabilité<sup>217</sup>;
- le journal de mer ou le livre de bord<sup>218</sup> ;
- des bandes d'enregistrement des conteneurs frigo<sup>219</sup>.

Néanmoins, si le dommage est dû concurremment à un cas excepté et à une autre cause, le transporteur aura la charge d'établir la part du dommage attribuable au cas libératoire et celle qui est imputable à l'autre cause sous peine de demeurer responsable pour le tout<sup>220</sup>. Bien qu'elle soit un peu redondante, la liste des cas libératoires de l'article 4 rassemble des événements allant des actes du personnel de navigation aux vices cachés en passant par les « actes de Dieu » ainsi que les activités de sauvetage et d'assistance<sup>221</sup>.

Leur application, ou mieux, leur appréciation individuelle, sujette aux considérations naturelles, géographiques, saisonnières et temporelles notamment, est une question de fait généralement laissée à l'entière sagesse du juge ou de l'arbitre, dont la tâche est présentement facilitée par les nombreux « progrès de l'expertise<sup>222</sup> ».

---

marchandise intervenue en cours de transport n'avait pas de lien avec l'incendie survenu dans la salle des machines du navire.

<sup>215</sup> Jugé que le transporteur maritime peut se prévaloir de la cause d'exonération tenant au vice de la marchandise (insuffisance du traitement phytosanitaire et empotage trop compact de la marchandise) et aucune part de responsabilité ne peut être mise à sa charge dès lors qu'il n'est pas démontré qu'a concouru à aggraver le dommage, le fait qu'il n'a pas transporté les fruits à la température requise (CA Rouen, 30 nov. 2000 : Juris-Data n° 2000-136601). La responsabilité du transporteur ne peut être engagée lorsque le rapport d'expertise a établi le lien de causalité entre les dommages subis par des grumes chargés en pontée et la tempête essuyée par le navire en cours de traversée (T. com. Paris, 7 nov. 2001 : Juris-Data n° 2001-171227. – CA Paris, 6 févr. 2002 : Juris-Data n° 2002-166998. – Contra CA Rouen, 21 juin 2001 : Juris-Data n° 2001-163923. – CA Paris, 9 nov. 2001 : Juris-Data n° 2001-157856. – CA Paris, 27 nov. 2002 : BTL 2003, p. 37).

<sup>216</sup> Il ne peut, en revanche, s'agir de simples hypothèses ou de déductions plus ou moins hypothétiques (CA Paris, 5e ch. A, 13 juill. 1988, CGM c/ Ets Riff et a.).

<sup>217</sup> T. com. Nanterre, 13 sept. 1991, OTC c/ Gefco

<sup>218</sup> Cas. com., 2 juill. 1996, no 94-15.722

<sup>219</sup> CA Versailles, 12e ch. 5 avr. 2001, La réunion européenne c/ CGM, BTL 2001, p. 570- Lamy Transport - Tome 2 – 2014- Partie 4 Transports maritimes- Chapitre 7-Responsabilité du transporteur maritime-Section 1 Principes de responsabilité - Moyens de combattre la présomption de responsabilité du transporteur maritime(729).

<sup>220</sup> Schnell & Co. v. S.S. Vallescura, cité note 29 dans FETZE KAM DEM.

<sup>221</sup> FETZE KAM DEM La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit (2000) 41 C. de D. 685, page 724.

<sup>222</sup> R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, op. cit, n° 364-2, p. 343

Au Maroc, La Cour suprême avait déjà rendu un arrêt en statuant : « 1° et 2° Par application de l'article 221 du Code de commerce maritime le frêteur, sauf cas de force majeure, est responsable des pertes et avaries occasionnées aux marchandises transportées, pendant tout le temps qu'elles sont sous sa garde. Une Cour d'appel saisie de l'action intentée contre le frêteur par le destinataire à raison de la perte des marchandises transportées ne peut, sans violer ledit article, surseoir à statuer en attendant le résultat de la plainte pour vol de ces marchandises déposée par le frêteur. » Un autre arrêt de la Cour de cassation statuer sur la force majeure à l'occasion du transport maritime des marchandises ceci : « *Selon l'article 221 du Code de commerce maritime, le frêteur est responsable des pertes et avaries occasionnées aux marchandises qui sont sous sa garde à moins qu'il ne prouve la force majeure. Une tempête de force 8° à 10° constitue un évènement insurmontable revêtant un caractère de force majeure. A suffisamment motivé sa décision la Cour qui, faisant usage de son pouvoir souverain d'appréciation, retient un rapport d'expertise judiciaire concluant au caractère insurmontable d'une tempête et exonère le transporteur maritime de sa responsabilité.* »<sup>223</sup>

De manière générale, les juges et les arbitres exigent du transporteur qui se prévaut d'un cas excepté de démontrer cumulativement sa «diligence raisonnable»<sup>224</sup> au

---

<sup>223</sup> Arrêt de la Cour de cassation marocaine, n 256 datant du 11/03/1985

<sup>224</sup> Et il résulte d'une jurisprudence constante que le transporteur peut faire état d'un cas excepté, en apportant la preuve, tels le vice de la marchandise ou le défaut d'emballage, même si le capitaine n'a pas fait de réserves en embarquant la marchandise (Cass. com., 16 févr. 1988 : Bull. civ. 1988, IV, n° 74. – Cass. com.,

11 mai 1993 : DMF 1994, p. 165, obs. P. Bonassies ; BTL 1993, p. 403. – CA Rouen, 2 mai 1996 : BTL 1997, p. 68. – Pour un cas d'emballage inférieur insuffisant, CA Paris, 21 févr. 2001 : Juris-Data n° 2001-139448. – Pour un cas de vice propre de la marchandise imputable à la faute du chargeur, CA Rouen, 9 sept.

2004 : Juris-Data n° 2004-252182), ou s'il a fait des réserves insuffisamment motivées, de sorte qu'elles sont sans valeur (V. dans le cas, fréquent, du transporteur qui appose systématiquement sur ses connaissements un tampon portant "vérification impossible", CA Paris, 13 déc. 1995 : DMF 1996, p. 923, note P.-Y. Nicolas). Ne constituent pas des réserves, au sens de l'article 57 du décret du 31 décembre 1966, le seul constat de la substitution de plomb entre le moment du chargement et celui de la livraison finale. En l'absence de toute autre précision, cette observation n'est pas de nature à établir la réalité et l'étendue du sinistre (CA Versailles, 17 janv. 2002 : Juris-Data n° 2002-189246). En revanche, les réserves motivées portées par le destinataire sur les documents de transport en présence du chauffeur du transporteur qui ne les a pas contestées, constituent une acceptation non équivoque desdites réserves. Dès lors, le transporteur maritime ne peut se prévaloir d'un cas excepté ou d'une cause exonératoire et est totalement responsable des avaries dues à la rupture de la chaîne de froid (CA Versailles, 25 mai 2000 : Juris-Data n° 2000-133958).

moment où s'est produit l'événement qu'il invoque comme cas excepté et son bien-fondé.

Dans le même ordre d'idée, l'absence de réserves sur le connaissance n'est pas un élément suffisant pour exonérer le transporteur de sa responsabilité<sup>225</sup>.

La Convention de Bruxelles, la loi française et la loi marocaine établissent une liste des cas dans lesquels le transporteur est exonéré de sa responsabilité. La **Convention** prévoit **dix-huit** cas exceptés, le **Code des transports** en établit **neuf**) et le code de commerce maritime marocain lui établit quelques-uns.

Il convient dès lors, dans un souci de clarté, de regrouper les cas exceptés en trois rubriques<sup>226</sup>: les cas exceptés tenant à des événements extérieurs au navire et à la cargaison (SECTION 1), les cas exceptés liés à la cargaison (SECTION 2) et ceux qui sont relatifs au navire (SECTION 3).

---

<sup>225</sup> L'absence de réserves valables sur le connaissance risque seulement de rendre le juge du fond plus exigeant pour la preuve du cas excepté par le transporteur.

D'ailleurs, si les juges du fond disposent d'un large pouvoir d'appréciation en la matière, la Cour de cassation exige qu'ils motivent explicitement leur décision, et qu'ils procèdent, le cas échéant, à un partage de responsabilité, si l'avarie trouve son origine, à la fois dans un cas excepté et dans une faute du chargeur (Cass. com., 5 mars 1996 : Bull. civ. 1996, IV, n° 78). Encourt la cassation, l'arrêt qui déclare que le transporteur a engagé sa responsabilité pour n'avoir émis aucune réserve à l'embarquement, alors que la Cour aurait dû rechercher, ainsi qu'elle y était invitée, si le conteneur avait une température intérieure trop élevée lorsque le chargeur lui a remis la marchandise et si cet acte du chargeur, qui est l'un des cas exceptés de la responsabilité du transporteur maritime que celui-ci peut opposer au destinataire, avait causé partiellement le dommage (Cass. com., 15 mai 2001 : Juris-Data n° 2001-009744).

<sup>226</sup> Lamy Transport - Tome 2 - 2014 - Partie 4- Transports maritimes- Chapitre 7- Responsabilité du transporteur maritime-Section- 1 Principes de responsabilité - Système des cas exceptés (730) a) Liste des cas exceptés.

## Section I – Les Cas exceptés liés à la cargaison

Au nombre de dix, les cas exceptés formant la première catégorie regroupent l'incendie, le péril de mer, un «*acte de Dieu*», des faits de guerre, le fait d'ennemis publics, un arrêt ou fait du prince, une restriction de quarantaine, une grève ou un lock-out, une émeute ou des troubles civils ou encore toute autre cause ne provenant ni du fait ni de la faute du transporteur<sup>227</sup>.

Cependant les nouveautés technologiques et les progrès enregistrés concernant la paix et la sécurité internationale ont fait que certains de ces cas exceptés sont relativement peu plaidés devant les tribunaux de nos jours<sup>228</sup>. C'est pourquoi, nous n'examinerons ci-dessous que l'incendie (Paragraphe 1), la fortune de mer (Paragraphe 2) et la grève ou lock-out (paragraphe 3).

### Paragraphe 1 – L'incendie comme cause exonératoire

Le terme « incendie » couvre non seulement le feu lui-même, mais aussi la fumée et l'eau déversée pour éteindre le feu<sup>229</sup>.

Le transporteur maritime est automatiquement et *a priori* libéré par le simple fait que la marchandise a péri ou a été endommagée dans un incendie car la preuve d'une faute commise par le transporteur incombe soit au chargeur, sauf si celui-ci a induit à un mode de chargement provocateur d'incendie<sup>230</sup>, soit incombe au destinataire de la marchandise.

En conséquence, le transporteur n'a pas, à ce stade, à se justifier quant à l'origine du sinistre<sup>231</sup> de sorte que l'incendie d'origine inconnue est libératoire pour lui<sup>232</sup>.

---

<sup>227</sup> Voir, respectivement, les paragraphes b, c, d, e, f, g, h, j, k et q de l'article 4 (2) de la Convention de Bruxelles

<sup>228</sup> FETZE KAM DEM La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit (2000) 41 C. de D. 685, page 725.- Les cas exceptés tenant à des événements extérieurs au navire et à la cargaison.

<sup>229</sup> Lamy Transport - Tome 2 - 2014 - Partie 4 - Transports maritimes- Chapitre 7- Responsabilité du transporteur maritime- Section 3- Cas exceptés extérieurs tant au navire qu'à la cargaison – Incendie (746).

<sup>230</sup> CA Toulouse, 13 mai 1977, Rev. Scapel 1977, p. 27

<sup>231</sup> Conv. Bruxelles 25 août 1924, art. 4. 2. b

<sup>232</sup> Cass. com., 10 juill. 2012, no 11-20-166, BTL 2012, p. 489, étant précisé que les règles de chargement des matières dangereuses prescrites par l'OMI avaient été respectées ; CA Rouen, 12 juill. 1957, DMF 1958, p. 27 ; T. com. Paris, 25 juin 1975, DMF 1976, p. 154 ; CA Aix-en-Provence, 16 juill. 1977, BT 1977, p. 587 -

L'incendie, survenu dans une des cales du navire, qui a entraîné l'arrêt du système de ventilation et, par là même, la maturation excessive des bananes libère le transporteur, car les dommages subis sont une conséquence directe de l'incendie (CA Paris, 9 mars 1977, BT 1977, p. 199).

Le transporteur doit encore une fois faire preuve de la *due diligence* car il est toujours possible d'invoquer sa négligence à surveiller efficacement son équipage ; il sera facile au tribunal de prouver que le transporteur a eu connaissance de la faute d'un marin, par exemple, en ne faisant pas réparer un câble qui sera la cause de l'incendie invoqué<sup>233</sup>.

Ont été dès lors considérées comme des fautes commises par le transporteur maritime :

- L'incendie d'un conteneur par l'action d'un chalumeau utilisé pour découper une porte déformée : le sinistre a pour cause première un défaut de vérification par le transporteur de l'état du conteneur dont il avait la charge et, d'autre part, il devait connaître la nature inflammable des produits se trouvant à l'intérieur<sup>234</sup>;
- l'incendie de marchandises à quai, lorsque l'acconier dont il a requis les services a commis une faute dans la surveillance de ces marchandises<sup>235</sup> ;
- l'incendie dû au stockage de marchandises dangereuses (hypochlorite de calcium) dans des conteneurs clos à proximité d'une source de chaleur<sup>236</sup>.

## Paragraphe 2 - La fortune de mer

On entend par **fortune de mer**, un événement anormalement pénible et résultant « d'un concours de circonstances dans lesquelles entrent en cause la force du vent, l'état de la mer et la hauteur des vagues »<sup>237</sup>.

La fortune de mer est donc l'hypothèse où le gros temps, la tempête, la tornade, la houle voire de l'ouragan sont d'une exceptionnelle force car l'on estime, qu'en temps normal, ces événements sont prévisibles en matière maritime et que les navires sont construits et gouvernés pour y faire face<sup>238</sup>.

La jurisprudence a retenu le critère de la « **violence exceptionnelle** »<sup>239</sup> et le critère d'« **insurmontable** »<sup>240</sup>, mais il convient de souligner l'extrême diversité des décisions rendues en matière de fortune de mer, car elle est appréciée souverainement par les

---

<sup>233</sup> Le contrat de transport de la marchandise - Ph. DELEBECQUE - page 522.

<sup>234</sup> Douai, 17 juin 1982, Delmas Vieljeux c/ La Neuchâtelaise

<sup>235</sup> T. com. Marseille, 14 janv. 1972, BT 1972, p. 78

<sup>236</sup> CA Douai, 16 nov. 2010, no RG : 08/05280, Helvetia c/ Huyndai Merchant Marine, DMF 2011, hors-série no 15, p. 78.

<sup>237</sup> Poupard M., DMF 1984, p. 424.

<sup>238</sup> T. com. Marseille, 10 mai 1977, DMF 1978, p. 171

<sup>239</sup> CA Rouen, 2e ch., 14 nov. 1996, Eagle Star et a. c/ Delmas ; CA Paris, 3 mai 1957, BT 1957, p. 264.

<sup>240</sup> T. com. Paris, 22 mai 1980, BT 1980, p. 462 ; CA Aix-en-Provence, 11 juin 1963, BT 1963, p. 338 ; T. com. Seine, 10 janv. 1964, BT 1964, p. 89.

juges du fond<sup>241</sup> qui prennent en compte le caractère extraordinaire des conditions météorologiques rencontrées en fonction de l'époque de l'année et de la zone de navigation, comme par exemple le vent de force 8, qui certains cas, ne sera pas assimilé à un cas excepté<sup>242</sup>.

Ainsi, ont été jugés, par exemple, comme constitutifs de la fortune de mer<sup>243</sup> :

- le fait qu'un navire rencontre au début de la traversée du mauvais temps allant en s'aggravant (vent passant de la force 3 à la force 10, mer d'abord agitée devenant très grosse et confuse) et soit obligé de naviguer à des allures et selon des routes diverses<sup>244</sup>;
- la soudaineté et la violence de la tempête<sup>245</sup> ;
- des vents de force 7 à 9 ou de 8 à 10<sup>246</sup> ;
- des vagues atteignant 17 mètres de hauteur et d'une violence telle que « tout marin piégé dans cette zone de convergence de tempêtes n'avait pratiquement nulle possibilité d'esquiver l'événement »<sup>247</sup> ;
- une houle sur rade ayant entraîné une déchirure de la coque du navire suite à son heurt par des troncs d'arbres amenés le long du bord en vue de leur chargement<sup>248</sup> ;
- un fort coup de roulis, événement brutal et violent, en Méditerranée l'hiver, bien que le vent n'ait pas dépassé la force 7<sup>249</sup>;

En revanche, n'ont pas été considérés comme constitutifs de fortune de mer :

- des forces de vent n'ayant pas dépassé : les points 6 à 7 sur l'échelle de Beaufort en période d'hiver austral<sup>250</sup> ;
- un typhon, même si le phénomène est fréquent<sup>251</sup>;

---

<sup>241</sup> Cass. com., 7 déc. 1999, no 98-10.171.

<sup>242</sup> CA Paris, 5e ch., 23 nov. 1983, BT 1984, p. 86

<sup>243</sup> Lamy Transport - Tome 2 - 2014 - Partie 4 Transports maritimes- Chapitre 7- Responsabilité du transporteur maritime- Section 3- Cas exceptés extérieurs tant au navire qu'à la cargaison - Fortune de mer – Illustrations 749.

<sup>244</sup> Cass. com., 2 avr. 1974, Dr. eur. Transp. 1975, p. 486

<sup>245</sup> Cass. com., 17 févr. 1987, no 84-17.489/V ; CA Rouen, 10 févr. 1972, BT 1972, p. 218 ; T. com. Le Havre, 18 sept. 1970, DMF 1971, p. 293

<sup>246</sup> CA Aix-en-Provence, 13 mars 1980, BT 1980, p. 506 ; T. com. Sète, 22 déc. 1981, DMF 1982, p. 434.

<sup>247</sup> CA Papeete, 17 juill. 2008, Polynesia Hélicoptères c/ CPTM, BTL 2009, p. 515

<sup>248</sup> CA Paris, 2 févr. 1971, BT 1971, p. 83

<sup>249</sup> Cass. com., 25 juin 1991, no 89-21.801, BTL 1991, p. 541

<sup>250</sup> CA Papeete, 17 juill. 2008, Polynesia Hélicoptères c/ CPTM, BTL 2009, p. 515

- de très mauvaises conditions de navigation en hiver en Méditerranée<sup>252</sup> ;
- une tempête et des vents de force 11, au milieu de l'Atlantique Nord<sup>253</sup> ;
- enfin, soulignons un dernier cas où la fortune de mer n'a pas été retenue au motif que la chute à la mer des conteneurs est due à la pontée irrégulière<sup>254</sup>.

### Paragraphe 3 - Grèves et lock-out

L'article 4. 2. j) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, exonèrent le transporteur maritime des dommages provenant « de grèves ou *lock-out*<sup>255</sup> ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ».

La cause exonératoire se caractérise ici non par les traits généraux de la force majeure, mais par la nature de l'origine de l'évènement dès lors qu'il faut que la grève lock-out soit la cause du dommage causé à la marchandise comme par exemple : le cas de la

---

<sup>251</sup> 5 typhons par an ; CA Aix-en-Provence, 2e ch., 11 mai 2011, no RG : 09/13268, DMF 2012, hors série no 16, p. 79.

<sup>252</sup> vents de force 8 à 10 avec roulis ou forte houle, tempêtes de force 7 aggravées par des vents de force 11). En effet, un tel état de la mer n'est pas exceptionnel à cette période (CA Aix-en-Provence, 27 juin 1986, DMF 1988, p. 243 ; CA Paris, 5e ch., 30 janv. 2008, no RG : 05/23101, capitaine du navire Carima et a. c/ Royal Solaris

Trading Corp. et a., BTL 2008, p. 148, sur un trajet entre la France et Casablanca ; CA Versailles, 12e ch., 30 mars 2000, BTL 2000, p. 541, notant que l'information sur la violence des vents émanait d'ailleurs du bord ; TC Marseille, 11 juin 2010, no RG : 2009F01090, Helvetia et a. c/ Comanav, BTL 2010, p. 415, pour un trajet

Marseille/Casablanca, les rafales n'atteignant que le niveau 7, situation banale lors d'une traversée en Méditerranée). Ce sont « des conditions de navigation que tout navire de commerce doit être apte à affronter surtout si (...) il assure une ligne régulière » (CA Aix-en-Provence, 2e ch., 19 janv. 2001, Sté des Pharaons c/ Egyptian Navigation Co., DMF 2001, p. 820), et effectue donc régulièrement la traversée (CA Paris, 5e ch. A, 2 mars 1988, Sté Transp. Ollandini c/ Cie méridionale de navigation et a., s'agissant du trajet Marseille-Ajaccio), a fortiori si le capitaine

<sup>253</sup> (nord des Açores) dans des parages réputés pour le mauvais temps en période pré-hivernale, étant relevé que « la relative brièveté de la tempête alléguée [permettait] de penser qu'elle était localisée et, par conséquent, susceptible d'être au moins partiellement évitée par un changement approprié de route » (CA Rouen, 2e

ch., 21 févr. 2002, Hyundai Merchant Marine c/ Groupama Transports, BTL 2002,

p. 358 – une tornade survenue dans une région (Madagascar) où de telles perturbations atmosphériques ne peuvent être considérées comme imprévisibles ; – un fort coup de vent force 8 à 9 avec une mer croisée pendant la traversée de la zone Golfe de Gascogne- Ouest Portugal au mois de décembre (CA Rouen, 2e

ch., 6 juill. 2004, no RG : 03/04692, Gondrand c/ Menuiserie Charrassier et Sow).

<sup>254</sup> CA ROUEN 28/10/2015, DMF 2016, 244; obs C.Humann, BTL 2015, 685, supra n°86: « compte tenue du lien de causalité établi entre la chute à la mer des conteneurs et la pontée irrégulière »

<sup>255</sup> Le lock-out est le refus par un employeur de fournir du travail à un groupe de salariés à son emploi en vue de les contraindre à accepter certaines conditions de travail ou de contraindre pareillement des salariés d'un autre employeur. Le lock-out est interdit sauf dans le cas où une association de salariés a acquis le droit de grève.

marchandise périssable qui n'a pas pu être déchargée à temps, ou, en cas de perte lorsque les conditions de la manutention ont été perturbées au point que la surveillance coutumière n'a pas pu être exercée<sup>256</sup>.

L'existence du cas d'exonération invoqué doit en conséquence être réellement démontrée<sup>257</sup> de sorte qu'il appartiendra au transporteur de rapporter la preuve que « l'activité du port [a] été bloquée par la suite d'un événement imprévisible<sup>258</sup> et insurmontable<sup>259</sup> », extérieur à sa volonté et que le dommage résulte bien de la grève<sup>369</sup>. Il convient dès lors de tirer les conséquences de la grève sur le préjudice causé au destinataire du produit objet du contrat de transport<sup>260</sup>.

L'exonération du transporteur suppose par ailleurs qu'il n'ait pas contribué aux événements qu'il invoque<sup>261</sup>, par exemple le transporteur ne peut pas invoquer la grève lorsque celle-ci est le fait de son propre personnel en désarmant son navire (ce qui est plus qu'un lock-out), pour répondre aux revendications<sup>262</sup>; Le transporteur n'est pas non plus exonéré lorsqu'est démontrée sa faute ou celle de ses préposés comme par

---

<sup>256</sup> Le contrat de transport de la marchandise - Ph. DELEBECQUE -PAGE 530.

<sup>257</sup> La décision d'un exploitant de car-ferries de désarmer des navires sur certaines d ses lignes, suite à un conflit social interne ne peut être assimilée au lock-out prév par la Convention de Bruxelles (CA Paris, 3 mai 1995, Snat c/ TOE, BTL 1995, p 491).

<sup>258</sup> Dans deux affaires jugées en 2004, la cour d'appel de Versailles a considéré qu'au regard des informations sur la poursuite de la grève au port de destination (Fort-de- France) dont il disposait avant d'entreprendre le voyage, le transporteur n'était pas « fondé à invoquer un événement imprévisible au sens de l'article 27 e) de la loi du 18 juin 1966 » - devenu l'article L. 5422-12 du Code des transports (CA Versailles, 12e ch., 8 avr. 2004, no RG : 02/04968, Axa et a. c/ CGM, BTL 2004, p. 315 ; CA Versailles, 12e ch., 29 avr. 2004, no RG : 02/01103, CGM )Antilles c/ Helvetia, BTL 2004, p. 357).

<sup>259</sup> Cass. com., 19 mars 2002, no 99-21.177, par approbation de la décision d'appel

<sup>260</sup> Ainsi, il a été jugé que si la grève des salariés (de la SNCM) était prévisible, en revanche, les exactions des grévistes qui s'ensuivirent, et qui dégénérèrent en émeutes, avaient présenté un caractère imprévisible, ce qui rendait admissible la cause exonératoire (CA Paris, pôle 5, ch. 4, 7 déc. 2011, no RG : 2008030527, Tokio Marine Europe et a. c/ Louis Dreyfus Lines et a., DMF 2012, p. 554, BTL 2012, p. 16).

<sup>261</sup> JurisClasseur Transport- fasc. 1268 : Commerce Maritime – responsabilité du transporteur - Régime international :Convention de Bruxelles et Règles de Hambourg-Date du fascicule- 6 Novembre 2009- Paulette Veaux-Fournerie- Agrégée des facultés de droit ; Daniel Veaux Agrégé des facultés de droit- Doyen honoraire actualisé par Barham TouréDocteur en droit.

<sup>262</sup> CA Paris, 3 mai 1995 : DMF 1996, p. 251, obs. P. Bonassies ; BTL 1995, p. 491. – Jugé que le transporteur maritime commet une faute engageant sa responsabilité lorsque, averti des mouvements sociaux qui paralysent le port de destination, il prend en charge les marchandises pour finir par les transborder et les débarquer à un autre port, Cass. com., 25 févr. 2004 : Juris- Data n° 2004-022676. – Dans le même sens, le transporteur maritime parfaitement informé d'une grève bloquant les accès du port, ne peut ignorer en sa qualité de professionnel, que la poursuite du mouvement de grève était de nature à entraîner l'engorgement et la congestion du port, les marchandises ne pouvant plus être évacuées. Il doit dès lors, assumer les conséquences de sa décision prise en connaissance de cause, de charger et d'acheminer les marchandises vers ce port, CA Rouen, 6 juin 2002 : BTL 2002, p. 619;

exemple l'absence de mesures propres à assurer la bonne conservation de la marchandise<sup>263</sup>.

Il est par contre à noter que si certaines juridictions se prononcent au regard des critères de la **force majeure** estimant notamment que «l'éventualité de conflits ne les rend pas pour autant prévisibles »<sup>264</sup>, les textes du droit maritimes ne l'exigent pas, comme le confirme une jurisprudence de 2011<sup>265</sup>. Les grèves, *lock-out* ou autres entraves apportées au travail ne devraient donc pas revêtir les traits de la force majeure pour être libératoires<sup>266</sup>.

De la même manière, la grève ne peut être prise en considération que si elle existe au jour de l'escale et non le lendemain<sup>267</sup>. De même que si l'activité du port a repris normalement à la date prévue pour le déchargement<sup>268</sup>.

Cependant, si une clause figurant au connaissance prévoyait des solutions en cas de blocage, la grève cesse d'être exonératoire<sup>269</sup>.

---

<sup>263</sup> CA Paris, 16 juin 1976, BT 1976, p. 429.

<sup>264</sup> pour une illustration, CA Rouen, 2e ch., 24 nov. 2005, no RG : 04/03545, Socomex c/ Horn- Linie et a., BTL 2006, p. 283, DMF 2006, p. 506.

<sup>265</sup> CA Aix-en-Provence, 2e ch., 29 juin 2011, no RG : 10/03703, Jesfruit et a. c/ CMA CGM, DMF 2011, p. 999, BTL 2012, p. 144 ;

<sup>266</sup> Lamy Transport - Tome 2 - 2014 - Partie 4- Transports maritimes- Chapitre 7- Responsabilité du transporteur maritime- Section 3- Cas exceptés extérieurs tant au navire qu'à la cargaison- Grèves et lock-out (755).

<sup>267</sup> CA Aix-en-Provence, 2e ch., 19 juin 1991, no RG : 89/5616, Gan c/ Cotunav

<sup>268</sup> CA Aix-en-Provence, 2e ch., 21 juin 2005, no RG : 02/10960, P & O Nedlloyd c/ Omar Group et a., BTL 2006, p. 219

<sup>269</sup> CA Aix-en-Provence, 2ech., 15 mai 2014, no 11/21946, Sté Nateus Verzekeringen NV et a. c/ SA CMA-CGM, BTL 2014, p. 346 (En suite d'un mouvement de grève dans le port de Marseille-Fos, deux conteneurs réfrigérés sont déchargé avec retard, occasionnant la perte de la marchandise. Sur appel, la Cour tient le transporteur pour responsable de la perte de l'envoi dès l'instant qu'une clause figurant au connaissance prévoyait des solutions en cas de blocage).

## SECTION II - Les cas exceptés liés à la cargaison

Ces cas sont au nombre de quatre<sup>270</sup>. Ce sont les actes ou omissions du chargeur, l'insuffisance ou l'imperfection des marques, la freinte en matière de volume ou poids et autres vices inhérents à la marchandise ainsi que l'absence, l'inadaptation ou l'insuffisance d'emballage que nous pouvons illustrer par les solutions jurisprudentielles suivantes :

- Le transporteur ne peut invoquer le vice propre à la marchandise ou la faute du chargeur lorsque l'avarie par mouille résulte de l'inadaptation du conteneur fourni par ses soins et du stationnement prolongé au port<sup>271</sup>.
- Le vice propre est caractérisé dès lors que les marchandises (des patates douces) ont subi des avaries dans les circonstances suivantes : les tubercules emballés « brut de ramassage », c'est à dire sans avoir été lavés, ont subi des attaques d'altérariose, de fusariose ou de lenticellose relevées à l'arrivée qui, selon l'expertise diligentée, seraient la conséquences d'un vice propre qui se développe dans des conditions particulières et qui, dans des conditions normales, n'a en principe pas le temps de se développer avant de la commercialisation et l'utilisation du produit aux fins requises<sup>272</sup>.

Ainsi, nous verrons dans un premier temps les actes ou omissions du chargeur et l'insuffisance ou l'imperfection des marques (Paragraphe 1) , puis les cas tirés de la freinte en matière de volume ou de poids (Paragraphe 2) et enfin les exonérations tenant de l'absence ou insuffisance d'emballage (Paragraphe 3)

Paragraphe 1 - Les actes ou omissions du chargeur et l'insuffisance ou l'imperfection des marques

Aux termes de l'article 4 (2) (i) de la Convention de Bruxelles, le transporteur n'est pas responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise si ceux-ci sont dus à des actes ou omissions du chargeur, de son agent ou représentant ou du propriétaire de la marchandise.

Le paragraphe (o) de ce même article insère le cas tiré de l'insuffisance ou l'imperfection des marques. De fait, le transporteur peut par exemple se décharger de

---

<sup>270</sup> Voir, les paragraphes i, m, n et o de l'article 4 (2) de la Convention de Bruxelles

<sup>271</sup> CA Aix-en-Provence 11/02/2016, BTL 2016, 127.

<sup>272</sup> T. com. Marseille 12/09/2014, Rev. Scapel 2014, 293, DMF h.s. 2016, p. 78.

sa responsabilité pour pertes ou manquement des marchandises s'il a apporté la preuve que le défaut de livraison de la marchandise à son destinataire est dû au fait que le colis ou le conteneur ne portait pas, de façon lisible jusqu'à la fin du voyage, les marques permettant de l'identifier et d'identifier le destinataire en fonction des mentions du connaissement<sup>273</sup>. A condition que le transporteur démontre que les marques étaient inappropriées avant d'établir ensuite que l'insuffisance ou l'imperfection conséquente est la cause du dommage<sup>274</sup>.

A titre d'exemple, nous pouvons citer l'arrêt de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence<sup>275</sup> rendu dans une espèce où des marchandises (un produit corrosif) avaient pris feu lors d'un transport maritime sur un navire affrété et endommagé d'autres marchandises à bord. L'expertise avait révélé que l'incendie était principalement dû à deux causes: d'une part, l'utilisation, dans le conteneur, de deux palettes de bois non traitées contre le feu sur lesquelles reposaient les sacs renfermant le produit et, d'autre part, l'augmentation de température (30° à 35°) ayant provoqué la décomposition du produit avec production d'oxygène et combustion des palettes.

La responsabilité du fabricant du produit, en même temps vendeur et chargeur, a été retenue (sur le fondement extra contractuel), dans la mesure où il avait procédé seul aux opérations de conditionnement, emballage et chargement, alors que sa propre fiche de sûreté précisait le caractère oxydant du produit- composant - d'éviter son contact avec des matériaux sensibles- et préconisait de les stocker à - 30°, et qu'il n'avait pas averti le bord des particularités de son produit.

L'arrêt refuse par ailleurs d'imputer une responsabilité à l'acheteur/destinataire qui n'avait aucun pouvoir sur la marchandise avant sa délivrance et n'avait aucunement participé à son emballage. De même, la responsabilité du transporteur est-elle écartée, car il n'avait pas participé au conditionnement du produit et n'a reçu aucune

---

<sup>273</sup> JurisClasseur Transport- fasc. 1268 : Commerce Maritime – responsabilité d transporteur - Régime international : Convention de Bruxelles et Règles d'Hambourg-Date du fascicule- 6 Novembre 2009- Paulette Veaux-Fournier- Agrégé des facultés de droit ; Daniel Veaux Agrégé des facultés de droit Doyen honoraire actualisé par Barham Touré Docteur en droit

<sup>274</sup> FETZE KAM DEM La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit (2000) 41 c. de D. .6, page 728.

<sup>275</sup> Arrêt de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence du 24 sep. 2015, BTL 2015, 654, DMF 2016, 370, obs. M.N. Raynaud

instruction du chargeur, la simple mention du code IMDG (marchandise dangereuses) sur le connaissement étant, à cet égard, inopérante<sup>276</sup>.

Cette solution n'est en réalité pas une surprise jurisprudentielle mais seulement une application simple de la loi qui prévoit que, sauf accord contraire, c'est au chargeur qu'incombe l'obligation de préparer la marchandise, de l'étiqueter et de l'emballer avant de la remettre au transporteur maritime en vue de son embarquement à bord du navire, de sorte que le chargeur reste responsable des imperfections liées à cette obligation ; De la même manière, c'est le transporteur maritime qui délivre le connaissement, il est dès lors responsable des erreurs portées sur le connaissement qu'il a lui-même délivré.

---

<sup>276</sup> DMF HS 2016, 83, p. 73

## Paragraphe 2 – La freinte en matière de volume ou de poids

Le transporteur n'est pas responsable des dommages causés par « la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise<sup>277</sup> ».

Le vice caché qui peut être défini comme la « propension à se détériorer sous l'effet d'un transport maritime effectué dans des conditions normales »<sup>278</sup> n'est pas nécessairement un défaut qui affecte la marchandise dès lors qu'il peut s'agir de l'expression de la nature même de la marchandise, ou d'un principe qui lui est inhérent<sup>279</sup> et par conséquent qui n'est pas visible à la présentation de la marchandise au moment de son chargement et de la rédaction du connaissement et donc au moment du transfert de la responsabilité vers le transporteur.

Ici le transporteur est obligé d'endosser la qualité et la situation du produit tel qu'il lui a été chargé par le chargeur et tel qu'il va le produire dans le connaissement, s'il n'a pas lui-même contesté l'état de la marchandise qui lui a été transférée par le chargeur.

Néanmoins, le transporteur qui veut s'exonérer des dommages procédant du vice propre de la marchandise doit en rapporter formellement la preuve<sup>280</sup> par tous moyens, y compris les présomptions<sup>281</sup>. Cette preuve ne peut néanmoins pas résulter de simples suppositions<sup>282</sup> où encore de simples hypothèses<sup>283</sup>, ou, enfin, de conjectures résultant d'un débat entre experts sur l'origine des avaries ayant affecté une cargaison<sup>284</sup>.

---

<sup>277</sup> Art. 4 (2) (m), Convention de Bruxelles

<sup>278</sup> Cass. com., 9 juill. 1996, no 94-13.396

<sup>279</sup> CA Paris, 6 mai 1960, DMF 1960, p. 549 ; CA Rouen, 2e ch., 28 juin 1990 Capitaine commandant du navire « Andes » c/ Navigation et Transports.

<sup>280</sup> Cass. com., 22 janv. 2002, no 99-18.463, BTL 2002, p. 113 ; Cass. com., 5 mars 1996, n°94-14-627 Bull. civ. IV, no 78, p. 64 ; Cass. com., 4 mars 1986, DMF 1987, p. 360 ; CA Rennes, 10 oct. 1985, DMF 1987, p. 87

<sup>281</sup> CA Montpellier, 2 déc. 1965, DMF 1966, p. 536 ; CA Paris, 6 mai 1960, DMF 1960, p. 549.

<sup>282</sup> CA Paris, 5e ch. A, 30 janv. 1989, La Concorde c/ SNCDV, rejetant comme invérifiable et donc incertain l'état d'avancement du développement de la maturation des bananes lors de l'empotage.

<sup>283</sup> CA Versailles, ch. com. réunies, 8 mars 2005, no RG : 03/02198, Groupama Transports et a. c/ Esco Estonian Shipping, BTL 2005, p. 389.

<sup>284</sup> CA Versailles, 12e ch., 20 févr. 2003, CMA CGM c/ Sté Le Moussaillon, BTL

2003, p. 459 : le transporteur s'appuyait sur un rapport d'expertise judiciaire selon lequel les avaries résultaient notamment de « l'hétérogénéité des fruits en terme de maturité au départ (...) ». Toutefois, cette affirmation n'était pas suffisamment étayée pour convaincre les magistrats et, surtout, des éléments de fait (durée de voyage anormalement longue, arrêts volontaires d'alimentation électrique pour causes de transbordements) militaient pour une conclusion différente.

De même que l'apposition de réserves sur le connaissement ne permet pas au transporteur de prouver par avance le vice caché<sup>285</sup>. A contrario, l'absence de réserves ne prive pas davantage le transporteur de la possibilité d'établir que le dommage est dû au vice propre de la marchandise<sup>286</sup>, même lorsqu'il a été transmis à un porteur de bonne foi. Soulignons cependant, qu'en l'absence de réserves à l'embarquement, la preuve du vice propre est rendue plus difficile, voire parfois impossible<sup>287</sup>.

### Paragraphe 3 - L'absence ou insuffisance d'emballage

La jurisprudence définit le défaut d'emballage par l'insuffisance ou de la défectuosité de l'emballage, mais non de son absence totale<sup>288</sup>.

Sauf accord contraire, c'est au chargeur qui peut être le vendeur, le fabricant ou autres ..., à qui incombe l'obligation d'emballer de manière suffisante la marchandise avant de la remettre au transporteur maritime.

Néanmoins, le transporteur n'est pas obligé de la prendre en charge dans l'état où elle lui est remise, il peut refuser la marchandise s'il estime que l'état de la présentation de la marchandise n'est pas compatible avec sa prise en charge à bord du navire.

S'il l'accepte dans son état sans emballage ou avec un emballage insuffisant, il doit protester et émettre formellement des réserves d'usages dans le contrat et dans le connaissement pour exonérer sa responsabilité des effets ou des conséquences du manque ou du défaut d'emballage.

---

<sup>285</sup> Pour une illustration, CA Douai, 3e ch., 22 sept. 2011, no RG : 04/03241, Unithai Public c/ CIAM et a., les réserves étaient ainsi formulées « surface de tuyaux humide avant chargement, revêtements externes des tuyaux présentant des traces locales de frottement, tuyaux partiellement tâchés de rouille aux endroits non revêtus et griffés » alors qu'à l'arrivée, l'expert a constaté « des blessures de manutention en extrémité de tuyaux et fourches de chariot élévateur qui, en présence d'eau de mer, ont provoqué normalement une corrosion naissante » et a estimé « qu'une protection appliquée sur les tuyaux par le fabricant était suffisante dans des conditions normales de transport.

<sup>286</sup> Cass. com., 16 févr. 1988, no 86-14.640, Bull. civ. IV, BT 1988, p. 214 ; CA Bordeaux, 11 juill. 1977, DMF 1978, p. 22 ; CA Aix-en-Provence, 2e ch., 16 déc. 1999, Navigation et Transports c/ Socoma, BTL 2000, p. 119

<sup>287</sup> C'est ainsi que le défaut de réserves au connaissement, des conditions anormales de transport et le non-respect des températures contractuelles (non démenties utilement) « rendent irrecevable l'allégation de vice propre » (CA Paris, 5e ch., 19 mars 2003, OOCL c/ Cap Expo, la cour retenant également un rapport phytosanitaire, antérieur d'une dizaine de jours au chargement, ne faisant pas état de maladie affectant la cargaison de fruits.

<sup>288</sup> CA Aix-en-Provence, 24 févr. 1960, BT 1960, p. 295 ; CA Aix-en-Provence, 2e ch. civ., 18 déc. 1997, no RG : 93/19240, Sodex Guadeloupe Manutention c/ Marfret ; contra : CA Paris, 19 déc. 1961, BT 1962, p. 72). En pareil cas, et si le transporteur estime qu'un emballage est nécessaire, il doit demander à son commettant d'y procéder ou refuser d'exécuter la prestation (CA Douai, 3e ch., 22 sept. 2011, no RG : 04/03241, Unithai Public Ltd c/ CIAM et a.)

On en déduira que la défectuosité de l'emballage constitue une faute du chargeur susceptible d'exonérer partiellement ou totalement le transporteur maritime de sa responsabilité étant donné que le transporteur ne peut se substituer au chargeur dans sa mission d'emballer valablement la marchandise et par conséquent il doit soit renvoyer la marchandise soit émettre des réserves ou même expertiser l'absence ou l'insuffisance de la marchandise en présence du chargeur<sup>289</sup>.

En conséquence, le chargeur ne peut reprocher au transporteur de ne pas avoir lui-même procédé à l'emballage ou procéder au changement ou au confortement de l'emballage<sup>290</sup> tant la mission de l'emballage peut à tout moment altérer la nature de la marchandise pour la modifier ou occasionner des dommages en cours du transport ou même après ce dernier.

Ici, la difficulté réside dans le fait qu'il n'existe pas – hormis pour les matières dangereuses- de réglementation spéciale précisant les caractéristiques des emballages maritimes et du conditionnement intérieur<sup>291</sup>. Il convient donc d'apprécier dans chaque cas si, eu égard à la nature de la marchandise, si l'emballage était suffisant pour résister aux manutentions portuaires, à la pression en cale, aux mouvements du navire en mer, au désarrimage, à la durée du parcours, aux conditions climatiques etc., selon que les usages du commerce international<sup>292</sup>.

Ces usages sont devenus des règles applicables à l'emballage destiné à l'exportation de sorte que pour choisir le type d'emballage, il appartient au chargeur d'examiner le produit et de voir s'il est compatible avec le transport maritime, de vérifier que les règles du pays destinataire n'interdisent pas certains types de matériaux d'emballage comme la paille ou le bois par exemple, de vérifier si la marchandise doit être emballée juste pour le transport ou peut être stockée à l'extérieur, de vérifier si les emballages de bois doivent être traités, choisir l'emballage le mieux adapté : caisse plaine, caisse à claire voie, caisse carton...

---

<sup>289</sup> Cass. com., 11 mars 1975, no 73-12.611, BT 1975, p. 238.

<sup>290</sup> CA Rouen, 2e ch. civ., 20 déc. 2001, no RG : 00/00875, Calberson c/ Contship, DMF 2002, p. 515.

<sup>291</sup> Lamy Transport - Tome 2 - 2014 - Partie 4- Transports maritimes-Chapitre 3- Préparation et exécution du transport maritime-Section 1-Préparation de la marchandise et du navire - Emballage et conditionnement des marchandises : présentation (602).

<sup>292</sup> Le transporteur ne peut invoquer une insuffisance de l'emballage lorsqu'il est établi que celui-ci est conforme à ces usages (Cass. com., 15 mars 1983, no 79- 14.318 ; CA Paris, 12 juill. 1977, DMF 1978, p. 544).

Le choix de tenir compte des conditions climatiques et des risques d'agression extérieurs, le chargeur doit s'assurer par ailleurs que les marchandises sont bien protégées dans les emballages. Regrouper si possible plusieurs colis dans une seule unité de manutention pour diminuer les risques de perte ou de vol. Envisager le risque de gerbage excessif et de manutention intense. Trouver une solution performante afin de réduire l'encombrement de l'emballage et s'assurer que les produits sont bien calés. Il est par ailleurs déconseiller d'utiliser des rubans adhésifs pour faire le marquage, de même qu'il est conseillé de vérifier que les biens à emballer sont bien assurés pour les opérations d'emballage<sup>293</sup>. Comme dans le cas des marchandises «*empotées* » dans des conteneurs qui peuvent donner lieu à une insuffisance d'emballage, le sort de ce cas excepté sera alors lié à l'identité de la partie qui a arrimé le conteneur, dès lors que si le transporteur a reçu les marchandises dans un conteneur scellé, il ne peut vraisemblablement vérifier si l'emballage est adéquat ou non.

Ici, le transporteur est absous pour les pertes ou dommages causés aux marchandises s'il prouve que les dommages sont dus à l'insuffisance d'emballage soit dans le cas du conteneur, soit par rapport à chacun des articles empotés dans celui-ci ou bien au défaut d'empotage sauf si il a lui-même chargé a marchandise dans le conteneur, dans ce cas, le transporteur engage pleinement sa responsabilité.

En principe lorsque les marchandises sont transportées sans emballage, comme c'est habituellement le cas des automobiles, l'insuffisance d'emballage n'est plus de mise, car l'usage est de procéder ainsi et le transporteur bénéficiaire, en principe, d'une exonération pour les petites bosses et égratignures, doit s'en accommoder en formulant une réserve au contrat de transport maritime ou à l'occasion de la rédaction du connaissement.

Ainsi, si le transporteur constate que la marchandise n'a pas été emballée mais s'en accommode en délivrant un connaissement net, il ne pourra pas, en principe, se prévaloir par la suite d'une insuffisance d'emballage apparente sauf, s'il prouve qu'il n'y avait pas d'emballage alors que c'était nécessaire<sup>294</sup>.

---

<sup>293</sup> [www.seila.fr/uploads/bloc\\_bas/FEFPEB\\_COMMON8BASIC\\_RULES\\_FR.pdf](http://www.seila.fr/uploads/bloc_bas/FEFPEB_COMMON8BASIC_RULES_FR.pdf)

<sup>294</sup> Ainsi, à propos d'avaries subies par des véhicules voyageant à nu, il y a lieu d limiter la responsabilité du transporteur à 60 %, le chargeur ayant pris un risque e vue de réaliser une économie d'emballage (T. com. Paris, 17 févr. 1975, DMF 1975 p. 550).

La jurisprudence marocaine se base systématiquement sur le rapport de l'expert pour déterminer les dommages causés à la marchandise même «dits mineurs» ; Ici le transporteur a intérêt à porter des réserves systématiques au connaissance, même pour les marchandises qui voyagent habituellement sans emballage.

Précisons enfin, qu'il ne faut pas confondre l'emballage, l'arrimage et le calage des marchandises à bord du navire qui se font sous la responsabilité du capitaine<sup>295</sup> et l'arrimage ainsi que le calage des marchandises à l'intérieur d'un conteneur, qui relèvent généralement le chargeur car c'est à lui qu'improbe cette tâche.

---

<sup>295</sup> CA Paris, 5e ch. A, 8 mars 1995 : Juris-Data n° 1995-021287 (JurisClasseur)

### SECTION III - Les cas exceptés relatifs au navire

Cette dernière catégorie réunit quatre cas exceptés. Il s'agit de l'innavigabilité du navire et des vices cachés échappant à la diligence raisonnable (Paragraphe 1), de la faute nautique (Paragraphe 2) de même que des actes d'assistance et de sauvetage (Paragraphe 3).

#### Paragraphe 1 - L'innavigabilité et les vices cachés du navire

L'innavigabilité de l'article 4 (1) de la Convention de Bruxelles se confond souvent avec la question de fait des vices cachés du navire, qui dépend des circonstances particulières à chaque espèce, échappant ainsi à la diligence raisonnable de l'article 4 (2) (p)<sup>296</sup>. Le transporteur qui invoque ce cas excepté doit établir le caractère fortuit de l'innavigabilité démontrant « sa *due diligence* » c'est-à-dire la diligence d'un bon père de famille, d'un armateur consciencieux<sup>297</sup>. Cette preuve peut être faite par tous moyens. Toutefois, toutes les preuves ne sont pas toujours recevables<sup>298</sup>.

En pratique, les juges admettent ce cas excepté avec une relative sévérité, le transporteur doit donc apporter soit la preuve de l'antériorité du vice affectant le navire à la date d'émission du connaissement<sup>299</sup> soit rapporter la preuve de la cause à effet<sup>300</sup>; Nous pouvons illustrer les cas où les juges ont reconnu le vice caché du navire comme cas excepté tels que :

---

<sup>296</sup> FETZE KAM DEM La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit (2000) 41 c. de D. .6, page 730.

<sup>297</sup> Art. 3(1), Règles de La Haye et des Règles de La Haye-Visby modifiées ou non par le Protocole de 1979

<sup>298</sup> Les tribunaux ont estimé que les certificats de classification n'ont pas une valeur probante absolue (Cass. com., 21 oct. 1963, DMF 1964, p. 14 ; CA Paris, 1 déc. 1972, BT 1973, p. 72 ; CA Rouen, 8 nov. 1952, DMF 1953, p. 84) et ce d'autant moins quand ils ont été délivrés postérieurement au départ du navire (CA Douai, 2e ch., 31 janv. 2002, Tristar Shipping Lines c/ Unitramp, BTL 2002, p. 151). Ainsi, s'agissant d'une avarie de moteur, des certificats faisant état d'un examen des machines effectué sept mois avant le transport litigieux ne permettent pas d'établir le bon entretien du navire et le caractère soudain de l'innavigabilité (CA Rouen, 2e ch., 15 nov. 2001, CMA CGM c/ Groupama, BTL 2002, p. 257). Malgré tout, l'état de navigabilité peut se trouver établi lorsque le bâtiment construit par un chantier réputé n'avait pas subi d'avarie grave depuis sa mise en service et a été reçu sans réserve par les organismes de classification compétents (CA Rouen, 30 juin 1972, Gaz. Pal. 26 au 28 nov. 1972, p. 7) ; voir commentaire : Lamyline tome 2, p. 736.

<sup>299</sup> Cass. com., 20 déc. 1982, no 77-12.439, DMF 1983, p. 526

<sup>300</sup> l'arrêt prolongé (plus de quarante heures) de l'installation frigorifique suite à un panne au tableau électrique général, dès lors que l'absence de précision sur les causes de la panne ne permet pas de dire si la fragilité de l'installation devait apparaître au cours d'un examen normal (CA Rouen, 20 juin 1985, DMF 1986, som. p. 694).

- la rupture d'une pièce de la machine frigorifique, alors que cette installation avait fait l'objet, avant le départ, d'un examen par les soins du Bureau Veritas<sup>301</sup> ;
- le dérèglement d'une soupape de commande des puisards, dont l'expert n'a pu lui-même se rendre compte qu'après déchargement total de la cale<sup>302</sup> ;
- la faiblesse d'une soudure d'une caisse à eau, alors que le navire venait d'être affrété et que les visites de contrôle n'avaient rien révélé d'anormal<sup>303</sup> ;
- la fissure de la coque apparue en cours de transport en raison du mauvais temps<sup>304</sup>
- la perforation d'une canalisation consécutive à une corrosion intérieure<sup>305</sup> ;
- la corrosion d'une tôle de la coque d'un navire qui avait fait, trois mois auparavant, l'objet d'un examen minutieux du Bureau Veritas<sup>306</sup>.

En revanche, n'ont pas été admis comme révélant des vices cachés<sup>307</sup> :

- la fuite par un rivet qui avait cédé : le transporteur n'ignorait pas le défaut d'étanchéité de son navire puisqu'il avait fait apposer sur la coque des batardeaux en ciment<sup>308</sup> ;
- le défaut d'étanchéité des bouchons du ballast, le transporteur ayant effectué un contrôle insuffisant à la suite de réparations<sup>309</sup> ;
- le fonctionnement défectueux de la soupape de commande des puisards, dont le transporteur pouvait s'apercevoir par une diligence raisonnable<sup>310</sup> ;
- la rupture d'un clapet de non-retour sur le circuit d'assèchement d'une cale<sup>311</sup> ;
- le défaut d'étanchéité des boîtes à clapet, provoquant une entrée d'eau dans les cales : le transporteur ne peut faire état, ni du certificat de contrôle du bureau Veritas, ni des essais du navire, effectués dans des conditions différentes de la navigation sur une mer agitée<sup>312</sup> ;

---

<sup>301</sup> CA Rouen, 8 nov. 1952, DMF 1953, p. 84

<sup>302</sup> CA Douai, 23 avr. 1953, DMF 1953, p. 451

<sup>303</sup> T. com. Marseille, 18 déc. 1953, DMF 1954, p. 354

<sup>304</sup> Cass. com., 13 juin 1989, no 56-17.832

<sup>305</sup> CA Aix-en-Provence, 15 juin 1954, DMF 1955, p. 223

<sup>306</sup> Cass. com., 19 janv. 1959, BT 1959, p. 64

<sup>307</sup> Lamy Transport - Tome 2 - 2014 - Partie 4- Transports maritimes- Chapitre 7-Responsabilité du transporteur maritime- Section 2- Cas exceptés liés au navire- Vices cachés du navire (737).

<sup>308</sup> CA Montpellier, 14 déc. 1951, DMF 1952, p. 256

<sup>309</sup> T. com. Le Havre, 1er avr. 1952, DMF 1952, p. 677

<sup>310</sup> T. com. Dunkerque, 14 janv. 1952, DMF 1952, p. 424

<sup>311</sup> CA Rouen, 20 juin 1985, DMF 1986, som., p. 694

<sup>312</sup> Cass. com., 20 févr. 1962, BT 1962, p. 107

- l'amincissement de la tôle d'un puisard par suite d'une corrosion ancienne, qui pouvait être décelée en raison de la facilité d'accès à cet appareil<sup>313</sup>;
- la fuite de fréon provenant du percement d'une conduite frigorifique, résultat
- ponctuel d'un phénomène de corrosion apparaissant comme généralisé et ne pouvant être ignorées du bord<sup>314</sup> ;
- une avarie (perte d'un bouchon qui avait entraîné l'écoulement de l'huile destinée à réfrigérer la tête d'un piston) résultant d'une faute commise lors de l'entretien ou des réparations du moteur du navire<sup>315</sup>.

---

<sup>313</sup> CA Aix-en-Provence, 6 oct. 1959, BT 1959, p. 350

<sup>314</sup> CA Paris, 5e ch. B, 22 oct. 1986, Sitram c/ Cies ass. et Cofruitel

<sup>315</sup> CA Rouen, 2e ch., 15 nov. 2001, CMA-CGM c/ Groupama, BTL 2002, p. 257

## Paragraphe 2 - La faute nautique

La Convention de Bruxelles permet au transporteur maritime de s'exonérer de la responsabilité pour les fautes nautiques du capitaine, des marins pilotes ou préposés, c'est-à-dire des fautes dans la navigation et l'administration du navire<sup>316</sup>;

Bien que la légitimité de ce cas exonératoire soit souvent remise en cause, les juges, quoique posant des conditions restrictives, continuent régulièrement d'admettre la faute nautique comme cause exonératoire<sup>317</sup>.

Cependant, la faute nautique est souvent identifiée à la faute commerciale, cette dernière engage pleinement la responsabilité du transporteur maritime en ce qu'elle constitue une faute commise dans les soins à apporter à la marchandise.

En effet, s'il existe un accord sur les cas d'école de ce que l'on qualifie de « *fault in the navigation of the ship* » (mauvais choix de la route, non respect des consignes de route, le faux ordre, les erreurs grossières de navigation ou de conduite du navire proprement dit), il en va tout autrement concernant certaines fautes complexes (comme la faute d'arrimage qui peut avoir des implications à la fois commerciales et nautiques), et de manière plus large toutes les fautes concernant l'administration du navire (« *fault in the management of the ship* »).

La doctrine a proposé des solutions pour différencier les deux types de faute; Ainsi, le professeur Rodière proposera le critère suivant : « Ce qui importe, c'est d'abord la destination, l'affectation de la partie du navire sur laquelle s'est appliquée la faute, où l'on peut localiser la faute.

S'agit-il d'une partie du navire destinée à la cargaison ? La faute est commerciale. S'agit-il d'une partie du navire intéressant le fonctionnement de la machine ou la sécurité du navire ? C'est une faute nautique »<sup>318</sup>.

Le professeur Bonassies de son côté estime que seules les fautes concernant la navigation et la sécurité du navire devraient recevoir la qualification de fautes nautiques; Il semblerait que la jurisprudence française fait application du critère de la sécurité du navire ainsi que nous le démontre le cas d'espèce soumis à la censure de la

---

<sup>316</sup> Con. Bruxelles, 25 août 1924, art. 4. 2. a ; C. transp. ; art. L. 5422-12 9 °; article 803 (i) CMA.

<sup>317</sup> voir par ex. Ch. arbi. Paris, 23 mai 2006, no 1130, DMF 2007, p. 623 ; Ch. arbi. Paris, 14 janv. 2005, no 1105, DMF 2005, p. 562

<sup>318</sup> Voir commentaires Lamy Transport - Tome 2 - 2014 - Partie 4- Transports maritimes- Chapitre 7- Responsabilité du transporteur maritime- Section 2- Cas exceptés liés au navire- faute nautique (738).

Cour de Cassation en 2010 qu'elle motivera comme suit : « **l'expertise judiciaire désignent pour cause du sinistre la non-fermeture d'une porte étanche par l'équipage, que ce manquement aux règles de sécurité du navire** tandis que celui-ci naviguait pendant trente-six heures par gros temps, étant soumis à des vents violents et à des vagues de dix à douze mètres de haut, **constitue un événement touchant à la navigation et affectant directement la sécurité du navire** »<sup>319</sup>.

Nous en déduisons que les juges procèdent au cas par cas en prennent en considération l'ensemble des événements ayant affecté directement « la sécurité du navire », à savoir le temps durant la navigation et les faits fautifs ; Ils prennent aussi en considération les expertises versées aux débats avant de considérer la faute comme étant exonératoire. Sensibles aux différentes critiques concernant la faute nautique, les rédacteurs des Règles de Rotterdam ne l'ont pas reprise dans la liste des cas d'exonération du transporteur, ce qui réglera une partie du contentieux connu aujourd'hui. C'est le devoir moral et parfois légal d'assistance<sup>320</sup> qui pèse sur le capitaine du navire, ce dernier est en devoir de procéder à des opérations de sauvetage ou de déroutement commandé par la nécessité de sauver des vies humaines ou des marchandises.

Ici, le transporteur qui en fait la preuve obtient son exonération. Toutefois, il ne sera effectivement absous que si le demandeur ne met pas en échec le cas excepté allégué.

---

<sup>319</sup> Cass. com., 30 mars 2010, n° 09-11.397, F-D, Sté Afri Belg Ind Corp et a. c/ Capitaine du navire Windsong et a. : JurisData n° 2010-002975 ;

<sup>320</sup> Le contrat de transport de marchandise - PH. DELEBECQUE - page 534.

## Conclusion du Chapitre II

La Convention de Bruxelles prévoit des cas limitativement énumérées qui permettent au transporteur maritime de s'exonérer de sa responsabilité en cas de pertes ou dommages causés à la marchandise.

La carence d'interprétation uniforme propage ses effets sur la mise en œuvre de toute Convention, les États posant alors des règles d'application qui ne sont pas tout à fait uniformes. Tout instrument d'application et de mise en œuvre mis à point par le législateur national est affecté, lui aussi, par le problème de l'interprétation uniforme de la part des tribunaux, des juristes et des opérateurs du commerce international.

L'on peut ainsi remarquer un cercle vicieux dans ce phénomène, de telle façon que chaque défaut qui affecte l'une de ces phases engendre ses effets sur la phase suivante.

La Convention de Bruxelles de 1924, dès son Protocole de signature, a été soumise conventionnellement à la mise en œuvre par chaque État contractant « sous une forme appropriée à cette législation ». La Convention a été introduite dans les ordres juridiques nationaux de façon différente, parfois par simple renvoi au traité international, mais aussi parfois par le biais d'une loi interne qui a partiellement modifié le contenu de la Convention. C'est ainsi par exemple qu'en Belgique la Convention s'appliquait depuis 1928 aussi bien aux transports à destination d'un port belge qu'aux transports au départ d'un port belge. La loi belge a ainsi étendu le champ d'application des règles de la Convention par sa propre loi interne.

La mise en œuvre d'un traité ressent, comme on l'a dit, des inconvénients dans l'interprétation uniforme des dispositions de celui-ci. C'est ainsi que certains États, comme la Belgique et les Pays Bas, dans le silence de la Convention, avaient appliqué les règles de celle-ci même au cabotage entre ressortissants nationaux, tandis que d'autres avaient fait usage de la réserve mentionnée au dernier alinéa du protocole de signature pour exclure le cabotage ou avaient assisté à des telles exclusions dans la pratique des tribunaux, dans la mise en œuvre judiciaire des règles d'origine conventionnelle.

Cela entraîne la conséquence que, déjà dans la phase de la mise en œuvre de la Convention par chaque législateur national de tout pays contractant, l'on s'écarte en quelque mesure de l'uniformité acquise par l'instrument international.

Mais le problème de l'interprétation se pose aussi par rapport à l'instrument de mise en œuvre du droit uniforme, qui donne application à ses règles. Ce problème concerne alors l'application des règles par la jurisprudence nationale, ainsi que leur emploi par tout opérateur juridique ou économique qui doit s'en servir. Par rapport au premier cas, le problème s'était posé surtout dans certains pays comme la France et l'Italie où la jurisprudence nationale réclamait, pour l'application des règles de la Convention, la condition de l'« internationalité subjective » du rapport. Cela était attaché à l'idée la plus traditionnelle en droit international pour laquelle les rapports entre nationaux devaient être régis par le droit national.

Le problème d'assurer l'interprétation uniforme surgit donc en même temps que celui d'assurer l'application uniforme de la Convention, ces deux aspects demeurant complémentaires.

Il se posait, dès lors, le problème de l'interprétation uniforme dans le domaine fondamental du champ d'application de la Convention, cette tâche ayant été entreprise par le CMI dans le processus d'amendement des règles uniformes qui, partant d'une interprétation extensive du texte de l'article 10, devait conduire à l'élargissement des critères d'application de la Convention.

Si les règles portant droit uniforme pour les connaissements maritimes découlent de la Convention de Bruxelles de 1924, les protocoles additionnels à cette même Convention doivent aussi être étudiés.

## **Conclusion du Titre I**

Le transporteur maritime est tenu pour responsable des dommages causés à la marchandise qu'il a pris en charge à bord de son navire et ce, même si la cause du dommage est inconnue. Néanmoins, s'il a exécuté son contrat de bonne foi, le transporteur peut limiter l'étendu de la responsabilité pour les pertes ou dommages touchant la marchandise soit contractuellement ou bien en application des dispositions législatives.

Le transporteur maritime a par ailleurs la possibilité de s'exonérer totalement ou partiellement de sa responsabilité s'il arrive à prouver que la perte ou bien le préjudice causés à la marchandise est dû à un des cas exonératoires au sens que l'entend la loi, interprétée au cas par cas par la jurisprudence.

Cette jurisprudence varie ainsi selon la juridiction qui a en charge le contentieux ; C'est pourquoi, il serait judicieux pour les transporteurs d'adapter les connaissances ainsi que leur mode de fonctionnement dans la prise en charge de la marchandise au pays de destination.

Même si le système d'exonération de responsabilité présente un avantage certain au transporteur maritime, il a cependant été critiqué.

En effet, on estime qu'aujourd'hui qu'il n'y a plus besoins d'établir une liste aussi exhaustive des cas exceptés étant donné que les transports et les expertises sont devenus beaucoup plus fiables. Tout en la raccourcissant, les Règles de Rotterdam ont maintenu cette liste car l'on considère que ces cas correspondent à des situations concrètes auxquelles sont confrontés les armateurs et les chargeurs actuels.

## **TITRE II**

Le régime de la responsabilité du transporteur maritime de la marchandise sous l'empire des Règles de Rotterdam.

Le manque de précision constaté dans les textes internationaux s'explique historiquement par le fait que les Règles de La Haye/Haye-Visby servaient simplement de modèle impératif du connaissance et du fait que les rédacteurs se trouvèrent incapables d'en changer le mode de rédaction.

Conscients de cette difficulté, la communauté internationale a tenté de palier à cela avec les Règles de Rotterdam grâce auxquelles il a été mis en place un système dans lequel la responsabilité du chargeur est fondée sur la faute prouvée et la responsabilité du transporteur demeure fondée sur une présomption de responsabilité. Les clauses d'exonération étant prohibées si elles confèrent au transporteur un régime plus favorable que celui accordé par la convention, le transporteur pourra s'en libérer en prouvant l'un des cas exceptés prévus par les textes, au sein duquel ne figure plus la faute nautique ainsi que nous le verrons plus loin.

La règle régissant le principe de responsabilité avec Règles de Rotterdam est ainsi une innovation, mais nous verrons qu'elle a été critiquée à plusieurs égards en particulier parce qu'elle reprend une grande partie des règles applicables par la Convention de Bruxelles (Chapitre I) Les Règles de Rotterdam représentent néanmoins une avancée certaine en comparaison avec la Convention de Bruxelles ainsi que nous le verrons dans la partie (Chapitre II).

## CHAPITRE I - Principe de responsabilité avec Règles de Rotterdam, innovation critiquée

En 1996, la commission des nations unies pour le droit du commerce international (CNUDCI) a étudié une proposition tendant à inscrire à son programme de travail un examen des pratiques et des lois actuelles dans le domaine du transport international de marchandises par mer, en vue de repenser la matière.

Constatant l'éclatement du droit positif et ses lacunes sur de nombreux points, la commission a donné mandat au comité maritime international (CMI) pour établir, en collaboration avec des organisations spécialisées, notamment l'Union internationale des assurances transport, la FIATA et la chambre internationale de la marine marchande, un projet « d'instrument sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer ».

Après le premier texte remis à la CNUDCI par le CMI, la commission décida de constituer un groupe de travail pour examiner ces dispositions dans la perspective de proposer une nouvelle convention internationale sur le transport maritime de marchandises.

Après six années de travail assidu et de recherches permanentes de consensus, est née la « Convention sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer » baptisée par la suite « Règles de Rotterdam » et adoptée par l'Assemblée des nations Unies le 11 décembre 2008.

A l'instar des conventions précédentes, Bruxelles et Hambourg, cette nouvelle convention est porteuse d'objectifs ambitieux tels que, la réunification à l'échelle mondiale du droit des transports, le rééquilibrage des intérêts entre chargeur et transporteur, l'utilisation d'un seul contrat de transport pour la totalité de l'acheminement de la marchandise afin de tenter de renforcer la sécurité juridique et améliorer l'efficacité du transport international.

Les règles de Rotterdam comportent ainsi des avancées réelles et une approche pratique du transport international. Elles intègrent des règles tirées de la réalité du terrain que la Convention de Bruxelles n'a pas pris en compte. Les nouvelles règles

assouplissent la liberté contractuelle et réaffirment le caractère synallagmatique<sup>321</sup> du contrat de transport de marchandises par mer. Cherchant à trouver un consensus entre les deux conventions précédentes (Hambourg et Bruxelles), la nouvelle Convention mettra en place un régime de responsabilité du transporteur inspiré des deux.

Elles s'inspirent des Règles de Hambourg en ce qu'elles énoncent que le transporteur est responsable de tout dommage subi par la marchandise pendant la période où celle-ci est sous sa responsabilité, à moins qu'il ne prouve que ni lui, ni ses préposés n'ont commis de faute et n'ont pas causé de dommage à la marchandise transportée ou contribué à celui-ci, et s'inspirent de la Convention de Bruxelles en ce qui concerne la liste des cas exceptés<sup>322</sup>, à l'exception de la faute de navigation. Cette liste permet au transporteur de s'exonérer vice caché du navire échappant à la diligence du transporteur de la responsabilité pour les pertes ou dommages subis par la marchandise s'il prouve que le dommage résulte de l'un de ces cas.

Le Maroc reste néanmoins sceptique quant à la question de l'équilibre entre les intérêts du transporteur maritime et ceux du destinataire car étant un pays importateur qui a ratifié la Convention de Bruxelles on s'y demande si la règle innovatrice en matière de responsabilité du transporteur maritime inspirée par la Convention de Hambourg n'est pas en contradiction avec le principe de présomption de responsabilité déjà connu par son régime actuel.

En effet, les nouvelles règles permettent aux parties au contrat de transport de marchandise par mer de conclure un accord aux termes duquel les frais et/ou les risques du chargement et du déchargement seront transférés sur l'ayant droit de la marchandise. Cette innovation des règles de Rotterdam, même si elle peut être analysée comme une avancée juridique, valide des clauses qui ne sont pas forcément admises par la jurisprudence connue. Ici, le destinataire, qui n'est pas signataire du contrat de transport de marchandises se retrouve finalement obligé par un accord qu'il n'a pas forcément consenti de sorte que le transporteur maritime, à qui profite cette

---

<sup>321</sup> Ph. Delebecque - la convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer- DMF, 2009 n°7°2 « le principe de la liberté contractuelle a été consacré dans un domaine pourtant impératif avec le souci implicite de rendre le contrat de transport international véritablement synallagmatique ».

<sup>322</sup> guerre, quarantaine ou contrainte de l'Etat, grève, insuffisance de l'emballage, vice caché du navire échappant à la diligence du transporteur.

clause, usera de toute sa persuasion pour obtenir l'accord du chargeur sur ce transfert de risque, la protection du destinataire, se trouve de ce fait sérieusement amoindri.

Parmi les innovations que l'on doit aux Règles de Rotterdam figure la question de la livraison qui n'est traitée ni par la Convention de Bruxelles ni celle de Hambourg.

Or, c'est avec la livraison que s'achève la période de responsabilité du transporteur. Les Règles de Rotterdam consacrent son chapitre 9 à la livraison 442 dont les articles 43 et 44 insistent sur les effets de la livraison à l'égard du réceptionnaire qui se voit obliger d'accuser réception et de prendre livraison.

Selon le Professeur Delebecque « dans les Règles de Rotterdam La livraison n'envisagent pas la livraison comme une simple obligation du transporteur, fût-elle essentielle. La livraison y est présentée comme l'étape finale du transport implicitement articulée avec l'opération de vente sous jacente. A cet égard, le texte attache une importance particulière aux documents dont les parties doivent justifier pour que la livraison puisse s'accomplir »<sup>323</sup>

Les Règles de Rotterdam font ainsi de la livraison l'acte qui met fin à l'obligation qui pèse sur le transporteur maritime et par conséquent celui qui met fin à sa responsabilité à l'égard de la marchandise transportée.

Par ailleurs, les Règles de Rotterdam permettent aux parties de s'entendre sur les modalités de livraison et d'en aménager les conditions.

Cependant, cet aménagement n'est pas sans restriction, dès lors l'article 12 (3) (b) considère nulle toute clause fixant le moment de la livraison avant le déchargement final de la marchandise. Une clause de livraison « sous palan » est donc recevable, mais doit être considérée comme nulle une clause de livraison dans les cales du navire. Le Professeur Delebecque considère qu'une clause de livraison « à quai », sans autre précision, ne peut être admise car la loi française retient une conception matérielle de la livraison<sup>324</sup>.

---

<sup>323</sup> Le chapitre 9 des Règles de Rotterdam : la livraison , par M. Pr. Ph. Delebecque, Revue du droit uniforme , janv. 2009 p.857

<sup>324</sup> Le chapitre 9 des Règles de Rotterdam : la livraison, par M. Ph. Delebecque, Revue du droit uniforme, janv. 2009 p.858.

Tout comme en droit français, la loi marocaine retient une conception matérielle de la livraison, ce qui nous amène à penser que la question de la clause de la livraison « à quai » posera difficulté devant un juge marocain.

## Section I – La règle générale d'exonération

L'article 17.2 affirme que : « Le transporteur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18 ». La lecture de cette disposition permet de constater que le principe de l'exonération du transporteur est fondé sur la preuve d'absence de faute. Pour être exonéré, le transporteur doit établir son absence de faute et celle de toute partie exécutante.

En comparaison avec le régime de base du transporteur maritime, l'article 17 (2) de la nouvelle convention reprend le cas excepté de l'article IV.2 (q) de la Convention de Bruxelles, « toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou de ses préposés », comme une règle de principe d'exonération. Un cas qui a déjà trouvé son prolongement dans le régime de responsabilité de la Convention de Hambourg de 1978.

L'article 17 (2) des Règles de Rotterdam et l'article IV.2 (q) de la Convention de Bruxelles, toutefois, se distinguent au niveau de la preuve et du partage de la responsabilité.

Le cas excepté de la lettre (q) fait état que la moindre contribution de la faute du transporteur au dommage le prive d'invoquer l'exonération. Avec les Règles de La Haye/Haye-Visby, l'absence de preuve<sup>325</sup>, ou son insuffisance quant à la cause du dommage ou de la perte, rend le transporteur responsable de la totalité du dommage<sup>326</sup>.

En vertu de l'article 17 (2) du nouveau texte, le transporteur doit prouver essentiellement que la cause ou l'une des causes de la perte n'est pas imputable à sa faute. Cette différence est remarquable, dans la mesure où le fardeau de la preuve imposé par la lettre (q) exclut cette possibilité<sup>327</sup>, tandis qu'avec les Règles de

---

<sup>325</sup> Voir : *Transatlantic Marine Claims Agency Inc. v. M/V OOCL Inspiration*, préc., note 733, 1330

<sup>326</sup> Voir : *Smith Hogg & Co v. Black Sea & Baltic General Insurance Co. Ltd.*, [1940] 67 Ll.List.L.Rep.253 (H.L. 1940); *Rhesa Shipping Co SA v. Edmunds (The Popi M)*, [1985] 2 Ll.L.Rep 1 (H.L. 1985). Voir : *Bayliss v. CAN. National SS. (Lady Drake)*, [1935] A.M.C. 427, 434 (C.S.Q. 1935), conf. par [1937] R.C.S. 261

<sup>327</sup> Voir : *Bayliss v. CAN. National SS. (Lady Drake)*, [1935] A.M.C. 427, 434 (C.S.Q. 1935), conf. par [1937] R.C.S. 261.

Rotterdam, le transporteur n'est tenu responsable que de la part du dommage causé par sa faute, lorsqu'il s'agit de causes concomitantes<sup>328</sup>.

Lefebvre affirme à ce propos que : « [...] la règle est identique pour tout type de faute, qu'il s'agisse d'une faute liée à l'obligation de navigabilité [...] ou d'une faute liée aux marchandises prévue à l'article [13.1] : lorsqu'il y a concomitance d'une telle faute avec un cas d'exonération, on ventilerait les dommages et le transporteur ne sera responsable qu'en proportion du dommage résultant d'une violation [de ses obligations] »<sup>329</sup>

L'article 17.6 dispose que : « Lorsque le transporteur est partiellement responsable en vertu du présent article, il ne l'est que de la partie de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à l'événement ou à la circonstance dont il est responsable en vertu du présent article. » Les Règles de Rotterdam semblent autoriser l'application de la règle Vallescura<sup>330</sup>, comme c'est le cas pour les Règles de Hambourg (art. V.7), sauf que la nouvelle disposition n'aborde pas l'obligation de preuve.

En ce sens, il semble légitime de s'interroger à savoir si le nouveau texte laisse entendre qu'en cas de causes concomitantes, le transporteur peut être libéré en partie de sa responsabilité, sans qu'il établisse la preuve de la part du dommage causé par un

---

<sup>328</sup> Dans le rapport du groupe de travail de la CNUDCI de sa douzième session, « on a estimé qu'il serait peut-être utile, pour examiner la question de la répartition des responsabilités, d'avoir à l'esprit la distinction entre causes concomitantes et causes concurrentes. Dans le premier cas, chacun des événements causait une partie du dommage, mais aucun d'entre eux n'était suffisant à lui seul pour causer la totalité du dommage (par exemple, lorsque le dommage était attribuable à la fois au conditionnement insuffisant des marchandises par le chargeur et à leur mauvais stockage par le transporteur). Dans le cas des causes concurrentes, le tribunal devrait probablement identifier un événement ou une partie comme ayant causé la totalité du dommage, indépendamment de la faute de l'autre partie (par exemple, lorsque les marchandises avaient été endommagées en raison d'un tir d'artillerie essuyé par le navire, il faudrait sans doute déterminer si ce tir devait être considéré comme l'unique cause du dommage, indépendamment de la faute de l'autre partie (par exemple, lorsque les marchandises avaient été endommagées en raison d'un tir d'artillerie essuyé par le navire, il faudrait sans doute déterminer si ce tir devait être considéré comme l'unique cause du dommage, indépendamment de la faute que le capitaine avait pu commettre en amenant le navire dans une zone de combats). Il a été souligné que, dans le second cas, la doctrine des 'obligations absolues' s'appliquerait généralement. Il a été dit que le projet d'article 14 ne traitait que du cas où intervenaient des fautes concomitantes, et non des 'fautes concurrentes'. » : CNUDCI, Rapport du groupe de travail de la CNUDCI dans sa douzième session, DoCA/CN.9/544, p. 47, en ligne : < <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/V03/906/88/PDF/V0390688.pdf?OpenElement>

<sup>329</sup> G. LEFEBVRE, préc., note 108, 447.

<sup>330</sup> Vallescura, préc., note 265. Voir décisions plus récentes : Transatlantic Marine Claims Agency Inc. v. MV OOCL Inspiration, préc., note 733; The Bunga Seroja, préc., note 116.

autre événement ou circonstance que celui causé par sa faute ou celle des parties exécutantes.

Cette disposition de l'article 17 remet en doute un principe admis de longue date par la jurisprudence appliquant la Convention de Bruxelles, selon lequel l'exonération partielle ne peut être accordée qu'à condition de prouver que la partie de la perte ou du dommage ou également l'importance du retard n'est pas imputable à sa faute ou négligence.

Le discernement dicte que, malgré l'imprécision de cet article, le transporteur, pour bénéficier de l'exonération partielle, doit apporter cette preuve. Toutefois, le texte demeure ambigu sur la répartition et l'application de cette responsabilité. Assurément, son application variera d'une juridiction à l'autre.

Asariotos affirme à cet égard : « It would seem that unless the cargo claimant could produce relevant evidence as to the extent of loss due to different causes, which will in practice often be impossible, the court would have to use its own rules to apportion liability. As no further guidance on the matter is provided in Article 17 (6), courts in different jurisdictions are likely to adopt different approaches. Much litigation may be required before the desirable legal certainty could be expected. »<sup>331</sup>

Dans sa réfutation de sa présomption de faute, le transporteur peut aussi choisir la voie de la preuve d'un cas excepté, en vertu de l'article 17 (3) (a)-(o) semblable aux Règles de La Haye/Haye-Visby.

Rappelons que, le cas de faute nautique a été supprimé dans la nouvelle convention<sup>332</sup>. D'ailleurs, c'est ce qui justifie, selon le rapport de la CNUDCI, le principe établi de partage de responsabilité, par crainte que les chargeurs dans les cas d'avaries en mer, « pouvaient facilement arguer que des décisions de navigation avaient contribué au dommage », ce qui mettrait le transporteur « dans une situation où

---

<sup>331</sup> R. ASARIOTIS, préc., note 852, 543

<sup>332</sup> Ziegler avance : « [...] modern telecommunication techniques no longer allow the fiction that, once the ship has sailed, the shore-based carrier has lost control over ship and cargo and has left them in the hands of the master and crew and cannot be made responsible for misjudgements and mistakes of the master and crew in the navigation of the ship. Much like air carriers have had to fully account for the errors in navigation of their pilots since 1955, maritime carriers will have to do the same under the new Convention. » : A. VON ZIEGLER, préc., note 780, 342.

il serait responsable de la totalité du préjudice alors que sa faute n'avait contribué qu'à une petite partie du dommage. »<sup>333</sup>

---

<sup>333</sup> CNUDCI, Doc. A/CN.9/544, p. 46, en ligne : <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/V03/906/88/PDF/V0390688.pdf?OpenElement> (consulté le 6 juin 2020).

## Section II - Les règles particulières d'exonération

L'exonération pour cas exceptés (paragr. 1) sera passée en revue, puis celle pour des événements autres que les cas exceptés (paragr. 2).

### Paragraphe 1 — Les cas exceptés

L'article 17. 3 dresse une longue liste de cas exceptés, qui s'ajoutent au principe de libération basé sur la faute de l'alinéa 2 du présent article.

Signalons que, le contenu de cet article accroît l'ambiguïté actuelle du régime global de responsabilité applicable au transporteur maritime par le maintien de ce catalogue, comme une seconde voie d'exonération totale ou partielle de la cause ou des causes du dommage.

Delebecque<sup>334</sup> considère en revanche que cette liste de cas exceptés ne constitue pas des cas exonératoires de la responsabilité du transporteur mais plutôt des cas de renversement du fardeau de la preuve<sup>335</sup>. Or, nous ne pouvons adhérer à cette définition.

Nous estimons que ces cas exceptés ne doivent en aucun moment être confondus avec ordre de preuve (ou régime de responsabilité avec régime de preuve). Assurément, le nouveau texte a cherché à clarifier le fardeau de la preuve, imprécis dans les anciennes législations, sauf que la nouvelle structure adoptée porte atteinte à la structure traditionnelle de la responsabilité. Il semble que les rédacteurs des Règles de Rotterdam aient exploité ou trahi le pragmatisme qui a motivé les négociations, pour en justifier les aberrations juridiques.

D'ailleurs, Delebecque avait lui-même déclaré que : « La méthodologie et la terminologie de la nouvelle convention sont parfois déroutantes pour un juriste de droit civil. Certaines définitions sont de pures tautologies (art.1-4; art. 1-30) et la structure du texte n'est pas très logique : pourquoi ne pas avoir suivi, puisque la convention traite des contrats internationaux de transport, la chronologie contractuelle, en envisageant la formation du contrat de transport, son contenu et son exécution? [...] Pourquoi aussi continuer à parler d' « act of God » ou d' « aventure commune » ? N'était-ce pas le moment d'actualiser les concepts ?

---

<sup>334</sup> Le professeur Philippe Delebecque a participé aux travaux préparatoires de la CNUDCI sur les Règles de Rotterdam.

<sup>335</sup> Ph. DELEBECQUE, préc., note 774, p. 8

Enfin, la référence à l'« *homme raisonnable* » ou le test du « raisonnable » est pour le moins systématique, ce qui n'est pas de nature à renforcer la rigueur que l'on peut attendre d'un texte juridique. »<sup>336</sup>

Il n'est pas question ici de reprendre l'étude de tous les cas exceptés, ce qui serait superflu. Nous nous efforcerons plutôt de mettre l'accent sur le régime de preuve qui mérite d'être élucidé, pour ensuite passer à certains cas exceptés qui demandent plus de précision, en particulier celui des actes accomplis par le transporteur dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles 15 et 16, ainsi que les cas traditionnels d'incendie, des arrêts et fait du prince.

L'article 17. 3 dispose : « Le transporteur est aussi déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article si, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 2 du présent article, il prouve qu'un ou plusieurs des événements ou circonstances ci-après ont causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont contribué :

- a) « Acte de dieu »;
- b) Périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;
- c) Guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme<sup>337</sup>, émeutes et troubles civils;
- d) Restriction de quarantaine ; intervention ou obstacles de la part d'États, d'autorités publiques, de dirigeants ou du peuple, y compris une immobilisation, un arrêt ou une saisie non imputable au transporteur ou à l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18;
- e) Grèves, lock-out, arrêts ou entraves apportés au travail;
- f) Incendie à bord du navire ;
- g) Vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;
- h) Acte ou omission du chargeur, du chargeur documentaire, de la partie contrôlante ou de toute autre personne dont les actes engagent la responsabilité du chargeur ou du chargeur documentaire en vertu de l'article 33 ou 34 ;

---

<sup>336</sup> Philippe DELEBECQUE, « La Convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : « a civil law perspective », D.M.F.2009.335.337 (spécial CIM Athènes)

<sup>337</sup> Supra, p. 171.

- i) Chargement, manutention, arrimage ou déchargement des marchandises réalisé en vertu d'une convention conclue conformément à l'article 13, paragraphe 2, sauf si le transporteur ou une partie exécutante réalise cette opération au nom du chargeur, du chargeur documentaire ou du destinataire ;
- j) Freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre des marchandises ;
- k) Insuffisance ou défectuosité de l'emballage ou du marquage non réalisé par le transporteur ou en son nom ;
- l) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies en mer ;
- m) Mesures raisonnables visant à sauver ou tenter de sauver des biens en mer ;
- n) Mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement ; ou
- o) Actes accomplis par le transporteur dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles 15 et 16. »

Nous nous questionnons d'emblée sur l'utilité de ce long catalogue d'exonération, alors que la règle d'exonération de principe est basée sur la présomption de faute<sup>338</sup>.

La majorité de ces cas exceptés constitue en fait des cas de force majeure<sup>339</sup>. Celle-ci implique essentiellement l'absence de faute de la part du transporteur. Nous rejoignons ainsi l'opinion de Lefebvre qui s'interroge comme suit : « [...] une telle liste n'est-elle pas susceptible d'engendrer des problèmes d'interprétation concernant les événements énumérés afin que le transporteur puisse bénéficier d'une présomption d'absence de faute? [...] Ces événements, qui constituent des cas de force majeure, n'impliquent-ils pas en soi une exclusion de la possibilité d'une faute de la part du débiteur ? »<sup>340</sup>

---

<sup>338</sup> Voir : F. BERLINGIERI, préc., note 804, 343.

<sup>339</sup> La force majeure peut résulter d'un événement naturel (tempête) ou humain (fait du prince).

<sup>340</sup> G. LEFEBVRE, préc., note 108, 460 et 461. Sériaux affirme également ce qui suit relativement à la liste des cas exceptés de la Convention de Bruxelles : « Il importe alors de se demander quelle est l'utilité réelle de la notion de cas excepté. Dans la mesure où la preuve d'une faute du transporteur conduit à lui refuser en principe toute exonération » : A. SÉRIAUX, préc., note 111, paragr. 219, p. 140.

En raison du poids de la tradition de la common law<sup>341</sup>, devons-nous concevoir la pérennité de la liste des cas exceptés ?

Nous aurions souhaité que les Règles de Rotterdam puissent transcender le débat sur le maintien ou la suppression de la liste des cas exceptés et opter pour un régime plus simple et cohérent. Or, le régime de preuve en est un plus complexe que précédemment.

Les nouvelles dispositions apportent maintes modifications à la charge de la preuve<sup>342</sup>. En principe, la charge de la preuve incombe au transporteur. Il doit prouver son absence de faute totale ou partielle pour bénéficier de l'exonération. Établissant cette preuve, les alinéas 4 et 5 de l'article 17 ajoutent que la responsabilité du transporteur peut être réintroduite si le chargeur prouve que la cause du dommage est la faute du transporteur ou un autre événement que celui des cas exceptés, ou prouve que la cause du dommage est l'innavigabilité du navire. Le transporteur, dans ce cas, devra à son tour renverser ces présomptions en prouvant son absence totale ou partielle de faute, et pour l'innavigabilité prouver son exercice de diligence raisonnable.

Avant de passer à l'étude de ces dispositions, examinons les trois cas exceptés qui vont certainement soulever des problèmes d'application devant les tribunaux : 1. Le nouveau cas « des actes accomplis par le transporteur dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles 15 et 16 » ; 2. le cas traditionnel d'incendie ainsi que celui des arrêts et fait du prince (17. 3 (d)).

a) Actes accomplis par le transporteur dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles 15 et 16)

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

---

<sup>341</sup> Voir : CNUDCI, Proposition des États-Unis d'Amérique, Doc. A/CN.9/WG.III/WP.34, p. 5, Vienne, 6-17 octobre 2003, en ligne :

< <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/869/06/PDF/V0386906.pdf?OpenElement>>).

<sup>342</sup> Anthony DIAMOND, « The Next Sea Carriage Convention? », (2008) L.M.C.L.Q. 135, 150

Le contenu de cet article offre au transporteur de marchandises potentiellement dangereuses le droit d'en refuser la réception ou le chargement, ainsi que de les décharger, les détruire ou les neutraliser, lorsqu'au cours du voyage maritime, elles constituent ou risquent de présenter un danger réel pour les personnes, les biens ou l'environnement. De surcroît, l'article 17. 3 (o) exonère le transporteur pour les pouvoirs qui lui sont conférés, en vertu de l'article 15.

Nous nous questionnons sur l'effet de cet article en pratique. Comment peut-on mesurer l'appréciation raisonnable du transporteur en cours du voyage à prendre la décision de détruire la cargaison, qui risque de porter préjudice à l'environnement, par exemple ?

Quels sont les éléments de preuve à établir pour justifier le caractère raisonnable de son acte ?

Faisant de l'exécution de ce droit un cas excepté, le transporteur bénéficierait de la responsabilité partielle lorsque sa faute contribue au dommage et à une réparation limitée. Ne risque-t-on pas d'offrir au transporteur sur la possibilité de dissimuler son manque de diligence ou celle des parties exécutantes à exercer convenablement son obligation de navigabilité ?

Supposons, par exemple, que suite à l'état défectueux des équipements frigorifiques lors du voyage par mer, le transporteur décide de détruire ou de sacrifier, pour le salut commun, conformément à l'article 16, la marchandise transportée qui est sujette à l'inflammation spontanée, et qui normalement doit être gardée au froid. Ce n'était certainement pas l'intention du législateur, mais ce cas excepté soulève les mêmes inquiétudes que ceux du cas d'incendie dans les textes législatifs qui précèdent. Le transporteur pour cacher sa faute ou celles de ses préposés peut détruire la marchandise ou la sacrifier, tout en bénéficiant de l'exonération.

#### b) Le cas d'incendie

À l'instar du cas de la faute nautique, les débats étaient vifs au sein des sessions de travail de la CNUDCI sur le maintien ou la suppression de ce cas excepté. L'article 17(3) finit par conserver l'incendie en tant que cas excepté. En revanche, le régime de preuve non identique à celui des Règles de La Haye/Haye-Visby ou à celui

des Règles de Hambourg fait porter la charge de la preuve au transporteur pour sa faute ou celles des parties exécutantes.

Toutefois, le contenu du nouveau texte est sans conteste souple envers le transporteur. Avec les Règles de Rotterdam, le transporteur est tenu de prouver uniquement que l'incendie qui a eu lieu à bord<sup>343</sup> du navire a causé ou a contribué au dommage, à la perte ou au retard. Il n'est pas tenu de démontrer la cause directe de l'incendie, ayant souvent pour origine une erreur dans la navigabilité du navire.

Par conséquent, pour réintroduire la responsabilité du transporteur, c'est au chargeur qu'incombe de prouver que la cause directe de l'incendie provient de l'innavigabilité du navire. Rhidian souligne à ce propos : «The result of this change is to dilute significantly the potential impact of the fire exclusion, [...]. When read in the context of the Convention, the effect of the fire exclusion is to throw the burden of proof onto the claimant. »<sup>344</sup> Ces altérations apportées au cas d'incendie ne font que pérenniser les difficultés déjà évoquées qu'engendre ce cas en matière de preuve, puisque le transporteur n'est pas obligé de prouver la cause directe de l'incendie. Pour conclure, force est de répéter que, ce cas excepté pose problème.

Un autre cas excepté qui mérite d'être étudié est celui de l'article 17. 3 (d), en raison de la formulation de cette cause d'exonération qui nous paraît démesurée.

#### b) Restriction de quarantaine

Intervention ou obstacles de la part d'États, d'autorités publiques, de dirigeants ou du peuple, y compris une immobilisation, un arrêt ou une saisie non imputable au transporteur ou à l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18 édictée par l'article 17. 3 (d), ce cas excepté ne constitue pas une présomption d'absence de faute du transporteur. L'expression « non imputable au transporteur ou à l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18 » fait expressément de la faute du transporteur, et celle des parties exécutantes, une source d'exclusion de l'exonération,

---

<sup>343</sup> L'incendie ne permet l'exonération que s'il a eu lieu à bord du navire concerné par la marchandise perdue ou endommagée. Ziegler souligne : « A fire on an unrelated third vessel cannot trigger this exception. Fire situations during the inland legs (except inland navigation) will be dealt with under other exceptions (e.g., inherent vice) or more likely under the catch-all provision of article 17 (2) of the UNCITRAL Convention. » : A. VON ZIEGLER, préc., note 780, 343.

<sup>344</sup> T. RHIDIAN, préc., note 797, 505 «le résultat de ce changement est de diluer de manière significative l'impact potentiel de l'exclusion de l'incendie, lorsqu'il est lu dans le contexte de la convention, l'effet de l'exclusion de l'incendie est de rejeter la charge de la preuve sur le demandeur.

alors que l'article 17.3 énonce, comme précité, avant l'énumération des cas exceptés qu'« au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 2 du présent article, il prouve qu'un ou plusieurs des événements ou circonstances ci-après ont causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont contribué. »

Dans ce cas, le transporteur doit prouver son absence de faute pour bénéficier de l'exonération. Or, il nous est difficile de saisir l'intérêt de l'ajout de cette expression. Est-ce que la faute du transporteur ou celle des préposés ou mandataires doit être démontrée pour les dommages causés à la marchandise après la saisie judiciaire, dans le cadre de son obligation de prise de soin, ou plutôt prouver son absence de faute, quant à la survenance même de la saisie judiciaire en connaissance de cause, par exemple, de la réglementation au port de destination de la prohibition de la nature de la marchandise transportée<sup>345</sup> ?

Prouver la faute du transporteur, ou celle des parties exécutantes incombe aussi au chargeur, afin de réintroduire la responsabilité du transporteur pour d'autres événements, autres que les cas exceptés. Dans cette perspective causale, la responsabilité peut être partielle ou totale (paragr. 2).

Paragraphe 2 — La faute du transporteur et événements autres que les « cas exceptés »

L'article 17. 4 déclare que : « Nonobstant le paragraphe 3 du présent article, le transporteur est responsable de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si :

a) L'ayant droit prouve que la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 18 a causé l'événement ou la circonstance invoquée par le transporteur ou y a contribué ;

b) L'ayant droit prouve qu'un événement ou une circonstance autre que ceux énumérés au paragraphe 3 du présent article a contribué à la perte, au dommage ou au retard et si le transporteur ne peut prouver que cet événement ou cette circonstance n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18. » .

Ce texte établit que la responsabilité du transporteur peut être réintroduite si le chargeur ou l'ayant droit prouve que l'événement ou la circonstance invoqués par le

---

<sup>345</sup> Voir : A. PEYNY et P. POLAIRE, préc., note 540

transporteur pour son exonération provient en tout ou en partie de sa faute ou de celle de ses mandataires, ou qu'un autre événement ou circonstance autre que les cas exceptés a contribué au dommage<sup>346</sup>.

Il y a une distinction à établir entre les alinéas (a) et (b). Dans le premier cas, il apparaît que les deux responsabilités partielle et entière s'appliquent. Le transporteur est responsable de la totalité du dommage si, par exemple, le chargeur prouve que la cause de l'événement est la faute du transporteur même en la présence d'autres causes, puisqu'il ne s'agit plus de causes concomitantes, mais plutôt de causes concurrentes, dans la mesure où c'est la faute du transporteur qui a causé la totalité du dommage. Dans le second cas, le texte indique exclusivement la faute contributive au dommage. Le transporteur n'est responsable que de la part de sa faute contributive au dommage. Cette disposition (b) n'est toutefois pas claire sur les circonstances pour lesquelles le transporteur devrait être tenu responsable d'une partie seulement de la perte, du dommage ou du retard.

La responsabilité partielle s'applique sans exiger de lui de prouver la part du dommage causé par l'événement. La charge de la preuve semble incomber au chargeur.

Cette situation serait plus compliquée dans le cas où plusieurs causes contribueraient au dommage, mais qu'aucune preuve ne peut être établie pour déterminer la proportion des pertes, dommages ou retard dus aux différentes causes. Certainement, l'appréciation des juges variera d'une juridiction à l'autre<sup>347</sup>.

L'ayant droit peut encore réintroduire la responsabilité totale ou partielle du transporteur s'il établit que l'innavigabilité est une cause contributive au dommage

#### Paragraphe 3 - L'innavigabilité cause contributive au dommage

L'article 17. 5 énonce : « Le transporteur est également responsable, nonobstant le paragraphe 3 du présent article, de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si : a) L'ayant droit prouve que les événements ou circonstances suivants ont effectivement ou probablement causé la perte, dommage ou le retard ou y ont

---

<sup>346</sup> Par exemple, le tribunal de commerce de Marseille avait réintroduit la responsabilité du transporteur qui avait effectué des travaux de forge et de soudure, travaux qui avaient généré des étincelles à proximité des marchandises qui craignent la chaleur, et de ce fait, avaient été laissées sans aucune surveillance : Trib. com. Marseille, 13 avril 1968, D.M.F.1969.109

<sup>347</sup> R. ASARIOTIS, préc., note 852, 545.

effectivement ou probablement contribué : i) le navire n'était pas en état de navigabilité, ii) le navire n'était pas convenablement armé, équipé et approvisionné; ou iii) les cales ou d'autres parties du navire ou sont transportées les marchandises, ou les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquels elles sont transportées, n'étaient pas appropriés ni en bon état pour leur réception, transport et conservation; et b) Le transporteur ne peut prouver : i) qu'aucun des événements ou circonstances mentionnés à l'alinéa a du paragraphe 5 du présent article n'a causé la perte, le dommage ou le retard; ou ii) qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable conformément à l'article 14 ».

Cette disposition rend le transporteur responsable en tout ou en partie, si (a) l'ayant droit établit<sup>348</sup> la preuve que l'innavigabilité du navire a causé ou a contribué au dommage, ou lorsque (b) le transporteur ne peut prouver que (i) l'innavigabilité n'est pas la cause de l'événement ou la circonstance causant le dommage, ou (ii) ne peut prouver qu'il a exercé la diligence requise de son obligation continue de navigabilité, en vertu de l'article 14.

L'article 17 (5) reprend les mêmes lacunes que la disposition 4 du même article, de sorte que l'on ignore quand précisément la responsabilité entière ou partielle devrait s'appliquer. Le texte n'exige pas non plus du transporteur de prouver sa part du dommage. Le problème se poserait essentiellement lorsque plusieurs causes contributives concourent aux dommages.

Asariotis attire l'attention sur le manque de clarté de ce texte devant le moyen d'application de cette responsabilité partielle :

« [...] the provision provides for 'liability for all or part of the loss', if breach of the carrier's seaworthiness obligation 'caused or contributed' to 'the loss...', without making it clear (a) when there should be partial as opposed to full liability and (b) what should happen in cases where evidence on the relevant

---

<sup>348</sup> Delebecque souligne : « In those conditions, the claimant must rebut the presumption of non-liability after the carrier has proved what it has to do according to art. 17-23, by invoking unseaworthiness; but he has only to prove that on the balance of probabilities unseaworthiness was the cause of the loss or damage. He has to prove a fact: the unseaworthiness. It is the carrier that, in order to avoid its liability, must prove the exercise of due diligence. »: Ph. DELEBECQUE, préc., note 774, p. 9.

proportion of loss due to the different causes was lacking, ie in cases where there is a genuine combination of causes. »<sup>349</sup>

Cette situation engendrera forcément des difficultés sérieuses au sein des tribunaux, pour accorder ou non le bénéfice de l'exonération partielle<sup>350</sup>.

---

<sup>349</sup> R. ASARIOTIS, préc., note 852, 546. » la disposition prévoit la responsabilité de tout ou partie du préjudice si le manquement à l'obligation de navigabilité du transporteur a causé ou contribué à causer le préjudice sans préciser dans quels cas la responsabilité doit être partielle ou totale et ce qui doit se passer dans les cas où la preuve de la proportion pertinente du préjudice due aux différentes causes fait défaut, c-à-d dans le cas où il existe une véritable combinaison de causes.

<sup>350</sup> Il nous paraît que la suppression de la faute dans la navigation et dans l'administration du navire semble être largement compensée par le système de partage de responsabilité ainsi que par les limitations légales.

## Conclusion Chapitre I

La nouvelle convention règle un certain nombre de problèmes mais elle est susceptible d'en créer d'autres. En effet, les questions relatives à la conception matérielle actuellement établie par la jurisprudence<sup>351</sup> pour la notion de livraison et celles concernant les règles de responsabilité établies par la jurisprudence actuelle restent toujours posées.

Ainsi, pour être efficace, les législations internes devront s'adapter aux Règles de Rotterdam, ce qui sera très compliqué à mettre en place à l'échelle internationale.

---

<sup>351</sup> Cour de Cass. du 17/11/1992, navire Rolline, DMF 1993;563, n. P. BONASSIES.

## CHAPITRE II - Règles de Rotterdam, une avancée en comparaison à la Convention de Bruxelles

La nouvelle convention a apporté plusieurs innovations en ce qui concerne la responsabilité du transporteur maritime de la marchandise car elle ouvre un champ d'application important à la liberté contractuelle.

En effet, la Convention de Bruxelles admet une liberté contractuelle très limitée car ses dispositions sont strictement impératives et ne peuvent être écartées par une clause contraire sous peine de nullité (art.3-8), alors que les Règles de Rotterdam prévoient au contraire une liberté contractuelle très étendue dès lors que les parties peuvent dans certaines circonstances écartier l'application des dispositions de la convention au profit des clauses privées.

Les Règles de Rotterdam n'ont pas innovés en matière de livraison et en particulier de la question relative à la sanction pour la mauvaise exécution de l'obligation de livraison ou encore à l'absence de celle-ci qui, comme pour la Convention de Bruxelles, est une question laissée au droit commun.

Soucieux des intérêts des chargeurs, les Règles de Rotterdam ont rallongé le délai de prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur maritime, qui passe de un an à deux années, ce qui n'est pas pour déplaire au destinataire

De manière plus générale, nous pouvons résumer ces différences comme suit:

|                                                                                    | Convention de Bruxelles                                                                                                                                                                   | Con. Bruxelles Modifiée                                                                                                                                                                                                | Règles de Rotterdam                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Liberté contractuelle et possibilités de déroger aux stipulations conventionnelles | Liberté contractuelle très limitée : les dispositions de la convention sont strictement impératives et ne peuvent être écartées par une clause contraire sous peine de nullité (art.3-8). | Liberté contractuelle très limitée : les dispositions de la convention est strictement impératives et ne peuvent être écartées par une clause contraire sous peine de nullité (art.3-8). Elles peuvent simplement être | Liberté contractuelle très étendue: les parties peuvent dans certaines circonstances écartier l'application des dispositions de la convention au profit de clauses privées. Le transporteur |

|  |  |                                               |                                                                                                                                                                   |
|--|--|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  | enrichies par des clauses supplétives (art.7) | peut donc déroger à certaines dispositions impératives de la convention et imposer des clauses contractuelles au chargeur art.13-2 et art.80 - contrats de volume |
|--|--|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Les règles de ROTTERDAM vont aussi se distinguer de la Convention de Bruxelles en ce qu'elles s'inspirent de la Convention de Hambourg pour ajouter la cause tirée du « retard » dans la livraison et l'acheminement de la marchandise comme source de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises. La Convention de Bruxelles ayant laissé ce moyen aux accords entre les parties du contrat de transport de marchandises<sup>352</sup>. Nous pouvons le résumer ainsi :

|                                                                       | Convention de Bruxelles                           | Convention de Bruxelles Modifiée                  | Règles de Rotterdam                                                        |
|-----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| Sources, fondements et principes de la responsabilité du transporteur | perte de marchandises<br>dommage aux marchandises | perte de marchandises<br>dommage aux marchandises | perte de marchandises<br>dommage aux marchandises<br>retard à la livraison |

En ce qui concerne le fondement même de la responsabilité du transporteur de marchandise par mer, ce dernier va évoluer. Les nouvelles règles vont remplacer le principe de la présomption de responsabilité prévue à l'article 4-2 de la Convention de Bruxelles par une combinaison des principes tirés de la présomption de faute, de la présomption de responsabilité et de la faute prouvée (article 17 des Règles de Rotterdam)<sup>353</sup>.

<sup>352</sup> Conférence des nations unies sur le commerce et le développement, étude sur le transport maritime.

<sup>353</sup> Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

Les Règles de Rotterdam vont néanmoins garder les cas exceptés instaurés par la Convention de Bruxelles qui permettent au transporteur maritime de s'exonérer de sa responsabilité, mais en supprimant quelques uns comme le cas de la faute nautique, réduisant ainsi le nombre de cas exceptés de 17 à 15.

Tout comme pour la Convention de Bruxelles, les cas exceptés peuvent être regroupés en trois catégories : les cas exceptés tenant du navire, les cas liés à la cargaison et les cas liés à des événements extérieurs. Cela peut s'illustrer comme suit :

|                                                                                | Convention de Bruxelles                                                                                                                                                                                                          | Convention de Bruxelles Modifiée                                                                                                                                                                                               | Règles de Rotterdam                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Causes d'exonération de la responsabilité du transporteur (cas excepté)</b> | Au moins 17 causes exonératoires (appelées cas exceptés) pouvant être regroupés en 3 catégories : 1- les cas exceptés tenant au navire ; 2- les cas liés à la cargaison ; 3- les cas liés à des événements extérieurs (art. 4-2) | Au moins 17 causes exonératoires (appelées cas exceptés) pouvant être regroupés en 3 catégories : 1- les cas excepté tenant au navire ; 2- les cas liés à la cargaison ; 3- les cas liés à des événements extérieurs (art.4-2) | Système très proche de celui de la convention de Bruxelles : au moins 15 cas exceptés retenus pouvant également être regroupés en 3 catégories : 1-les cas exceptés tenant au navire ; 2-les cas liés à la cargaison ; 3-les cas lié à des événements extérieurs (art. 17-3) suppression de la faute nautique comme cas excepté |

*Les Règles de Rotterdam* ont modifié le taux de la limitation de la responsabilité du transporteur de marchandises, sans pour autant en changer le principe ainsi que nous l'illustre le tableau suivant :

|                                                     | Convention de Bruxelles                                                                                      | Convention de Bruxelles Modifiée                                                                                                                                                                                                                                                                           | Règles de Rotterdam                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Limites de la Responsabilité du transporteur</b> | 100 livres sterling par colis ou par unité sauf cas de déclaration de valeur dans le connaissement (art.4-5) | 10 000 Francs or par colis ou unité 30 Francs or par kg de poids brut de marchandises perdues ou endommagées (sauf cas de déclaration de valeur dans le connaissement (art4-5); ou aussi : 666,67 DTS par colis ou unité ou 2 DTS par kg sauf cas de déclaration de valeur (protocole modificatif de 1979) | 875 DTS par colis ou autre unité de chargement ou 3 DTS par kg de poids brut des marchandises objet du litige (art. 59) 875 DTS par colis ou autre unité de chargement ou 3 DTS par kg de poids brut des marchandises objet du litige (art. 59) 2,5 fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard mais n'excédant pas la limite fixée pour la perte totale des marchandises concernées (art. |

La liberté contractuelle instaurée par la nouvelle convention va aussi permettre aux parties de déroger à certaines dispositions impératives de la convention pour recourir à des clauses contractuelles privées telles que la possibilité de supporter l'obligation de chargement et de déchargement des marchandises en application de son article 13-2. Elle autorise ainsi la dévolution contractuelle de la responsabilité du transporteur

concernant certaines fonctions comme le chargement, la manutention, l'arrimage et le déchargement<sup>354</sup>.

Les dispositions concernant les obligations et la responsabilité du chargeur ont aussi été modifiées par la nouvelle convention qui va faire peser sur le chargeur une obligation d'information concernant les marchandises dangereuses rendant ainsi la responsabilité plus stricte de ce dernier<sup>355</sup>.

De la même manière, les Règles de Rotterdam vont faire évoluer la règle établissant la faute du chargeur. En effet, la Convention de Bruxelles ne reconnaît la faute du chargeur que si la cause à effet de cette même faute a été prouvée<sup>356</sup>.

Or, la nouvelle convention met en place une règle selon laquelle le chargeur sera responsable des fautes prouvées concernant les obligations de remise conforme des marchandises au transporteur et de transmission des informations et documents nécessaires.

Ainsi, l'approche minimaliste de la Convention de Bruxelles concernant la définition des obligations du chargeur va devenir maximaliste avec les Règles de Rotterdam car elles vont étendre et renforcer les obligations du chargeur et mettre en place une obligation d'information renforcée, intégrant l'obligation de remise de documents nécessaires au transport<sup>357</sup>.

---

<sup>354</sup> Conférence des nations unies sur le commerce et le développement, étude sur les transports maritimes, 2009, page 102

<sup>355</sup> Voir l'article 32 des Règles de Rotterdam.

<sup>356</sup> Voir article 4-3 de la convention de Bruxelles.

<sup>357</sup> <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Bruxelleshambourg-rotterdam.htm>

## **Conclusion Chapitre II**

Il existe une différence notable en matière de liberté contractuelle entre la convention de Bruxelles et les règles Rotterdam dès lors que la première admet une liberté contractuelle très limitée : les dispositions impératives de la convention sous peine de nullité en contrepartie d'une liberté contractuelle étendue instaurée par les Règles de Rotterdam. Cette même différence peut être soulignée en ce qui concerne les obligations du chargeur à l'égard du transporteur, ce dernier n'aura plus qu'à prouver la faute du chargeur, sans avoir à rapporter en plus la preuve de la cause à effet.

Pour le reste, les Principes de la Convention de Bruxelles ont été repris dans la nouvelle convention.

## Conclusion du titre II:

En résumé, les Règles de Rotterdam conservent la responsabilité pour faute en vertu d'un régime d'exonération semblable à celui des Règles de La Haye /Haye-Visby. Il existe néanmoins des différences notables, en ce qui concerne les renvois déroutants et difficiles à suivre, un régime de preuve détaillé mais complexe et l'application de la responsabilité partielle du transporteur.

Le problème de la charge de la preuve et de son renversement rend la réalité du régime de responsabilité du transporteur maritime difficile à mettre en œuvre selon les nouvelles Règles de Rotterdam. Comme il a été remarqué avec le régime de la Convention de Bruxelles, souvent, la jurisprudence est divisée, ce qui ne permet pas de déterminer pour quel motif des situations analogues ont fait l'objet de décisions contrastées. C'est en fait le système de preuve qui est difficile à gérer et qui explique en partie les difficultés croissantes auxquelles les juges doivent être confrontés.

La nouvelle législation vient le complexifier d'avantage. Comme le souligne Diamond : « [...] there are new, more detailed provisions on the incidence of the burden of proof than are to be found in previous cargo Conventions. »<sup>358</sup>

En cette occasion, il est légitime de s'interroger sur la pertinence d'un texte comprenant 96 articles, souvent mal formulés. Les Règles de Rotterdam constituent un texte complexe et lourd de conséquences.

Le nouveau texte, qui s'inspire des Règles de La Haye /Haye-Visby et des Règles de Hambourg, panache deux régimes qui n'ont pas été conçus pour fonctionner ensemble, tandis qu'il s'applique indubitablement au transporteur maritime. Il est prévisible que les tribunaux nationaux soient confrontés à des difficultés d'interprétation et d'application uniforme de cette nouvelle convention.

Le Conseil des Chargeurs Européens (ESC) a déclaré à cet égard, lors de la dix-neuvième session du groupe de travail III de la CUNDCI, que « [l]e déséquilibre des principales dispositions, notamment celles concernant les règles de responsabilité, est

---

<sup>358</sup> A. DIAMOND, préc., note 874, 150.

tel à ce stade qu'ils sont pessimistes quant à un possible redressement des principaux déséquilibres d'ici la fin des travaux. »<sup>359</sup>

De surcroît, la réalité du dysfonctionnement et des divergences d'interprétation du régime de Bruxelles, à travers notre étude de la jurisprudence, démontre clairement que la Convention des Nations Unies sur les contrats de transport international de marchandises par mer ne réalisera pas l'uniformité attendue. Le Groupe de travail de la CNUDCI ayant considéré opportun de s'inspirer de la Convention de Bruxelles et de ses applications jurisprudentielles n'a pas pris en considération les difficultés toujours éprouvées par les tribunaux à appliquer le régime exonératoire des cas exceptés particuliers au droit maritime.

Le seul avantage de son instauration est celui de la suppression de la faute dans la navigation et dans l'administration du navire. Assurer une application prévisible et uniforme, étant donné la jurisprudence abondante en matière des cas exceptés<sup>360</sup>, ne justifie pas l'insécurité et l'imprévisibilité juridiques auxquelles sont confrontés les magistrats dans les différents pays dans l'application de ce régime. Cette kyrielle de principes, des exceptions aux principes et des exceptions aux exceptions de l'article 17 des Règles de Rotterdam engendrera chez le juriste, d'abord une confusion des règles attributives de la charge la preuve<sup>361</sup> et chez les juges, une confusion indéniable à déterminer les causes du dommage.

Comme le souligne Rhidian : « At a very general level it is unclear whether a court has to proceed through the various stages in the order that they are presented by the Convention or whether leapfrogging is permitted. The Convention also adopts a

---

<sup>359</sup> CNUDCI, DoCA/CN.9/WG.III/WP.83, p. 5, en ligne :

<<http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/815/91/PDF/V0781591.pdf?OpenElement>>

<sup>360</sup> « 14. Les exceptions énoncées dans l'instrument devraient exonérer un transporteur de responsabilité et non constituer une simple présomption d'absence de faute de la part de celui-ci. Ces deux approches ne diffèrent pas vraiment dans la pratique. Même dans le régime d'exonération prévu par les Règles de La Haye/Haye-Visby, un transporteur est déchu du droit d'invoquer une exception si les chargeurs peuvent prouver qu'il a commis une faute. Ce régime fonctionne donc, dans la pratique, comme un système de présomption. Nous préférons toutefois que les exceptions énumérées dans l'instrument constituent un régime d'exonération de responsabilité afin que leur application soit plus prévisible et plus uniforme, étant donné la jurisprudence importante à laquelle ont déjà donné lieu les traités qui existent en matière de responsabilité dans le transport de marchandises qui considèrent ces exceptions comme exonérant le transporteur de responsabilité

<sup>361</sup> La charge de la preuve et son renversement est relativement complexe, car elle n'a pas toujours la même signification dans les différents systèmes juridiques. Contra : A.VON ZIEGLER, préc., note 780, 348

variety of different tests of causation which may again give rise to problems. The History of the development of international conventions in this area has shown that the conventions have never freed themselves of attendant burden of proof issues and it is disappointing to observe that the new Convention may not be providing a clear solution to the difficulties.»<sup>362</sup>

Ainsi soumis à des impératifs contradictoires, les participants aux travaux de la CNUDCI se sont souvent renvoyé la balle, à tel point qu'ils ont engendré une responsabilité et un régime de preuve outrageux. Sur la base de notre analyse de ce nouveau texte, le régime de la preuve et la répartition de la responsabilité pour la perte d'une combinaison de causes vont poser des difficultés considérables, ce qui est regrettable pour une nouvelle convention internationale dont le principal objectif est de prévoir la sécurité et la prévisibilité juridiques par l'application de règles uniformes dans une variété de pays.

La perspective de litige coûteux est hors de tout doute source d'insatisfaction et d'un point de vue économique, la viabilité du nouveau système serait mise en cause. Également, les exonérations de responsabilité du transporteur ne sont pas appréciées de la même manière lorsqu'il s'agit d'un transport multimodal. La localisation du dommage de la perte ou du retard est cruciale pour justifier l'exonération ou l'infirmier<sup>363</sup>.

Pour éviter des variations importantes, il est souhaitable d'adopter un principe général d'exonération, celui de la force majeure qui permettra aux juges de déterminer les circonstances où le transporteur n'est pas en faute. Or, une réalité hybride implique-t-

---

<sup>362</sup> T. RHIDIAN, préc., note 797, 503” a un niveau très general, il n'est pas clair si un tribunal doit passer par les différentes étapes dans l'ordre où ells sont présentées par la convention ou si le saut est autorisé. la convention adopte également une variété de différents tests de causalité qui peuvent à nouveau donner lieu à des problèmes. l'histoire du développement des conventions internationals dans ce domaine a montré que les conventions ne se sont jamais libérées de la question de la charge de la prevue et i lest décevant de constater que la nouvelle convention n'apporte pas de solution Claire aux difficultés.

<sup>363</sup> Le traitement des « dommages non localisés » était un des problèmes controversés en relation avec l'aspect multimodal de la Convention au sein du Groupe de travail III de la CNUDCI. Un certain nombre d'États, notamment les États contractants de la CMR ou la COTIF-CIM ont estimé que la prévalence des dispositions de la Convention sur celles de la CMR ou la COTIF-CIM en matière de «dommages non localisés » porterait gravement atteinte à la répartition des risques en vertu de la CMR ou la COTIF-CIM compte tenu du fait qu'il est souvent impossible de préciser où la perte ou le dommage des marchandises a eu lieu dans un conteneur. Voir : Jobannes TRAPPE, « The Multimodal Transport, Some Remarks on the Modern Law », dans P. BONASSIES, préc., note 2, à la page 403

elle une responsabilité hybride<sup>364</sup> ? Comme c'est le cas à l'égard de tout nouveau texte de loi, son interprétation dépendra de la façon dont les tribunaux vont interpréter et appliquer les dispositions de la nouvelle Convention.

---

<sup>364</sup> Cf. Colloque « Mer et responsabilité » organisé par L'UMR AMURE-Centre de droit et d'économie et de la mer-Université de Brest, Brest, tenu le 16-17 octobre 2008, D.M.F.2008.1050

## **Conclusion de la Première Partie:**

Nous avons pu constater que la responsabilité du transporteur maritime de marchandises est l'argument principal sur lequel se basent les acteurs du contrat de transport maritime pour imputer le préjudice subi à la marchandise au transporteur maritime. Tant la Convention de Bruxelles originelle et modifiée, tant les Règles de Rotterdam en ont fait du principe de responsabilité du transporteur maritime de marchandises le leitmotiv du contentieux né du transport maritime de la marchandise. Bien entendu, avec la nouvelle convention, le transporteur maritime a désormais la possibilité de négocier les contrats de transport en imputant la responsabilité du chargement et déchargement au propriétaire de la marchandise, de même qu'il peut négocier la question de la livraison et ainsi en déterminer le moment auquel sera matérialisée ;

Mais, si la possibilité de négocier le contrat de transport présente des avantages certains car cela permet au transporteur maritime de se décharger d'une partie de sa responsabilité, cette possibilité est néanmoins restreinte par la liste des obligations prévues par la Convention. Cette règle est toutefois assouplie en ce qui concerne les contrats de volume à condition que la connaissance desdites clauses dérogatoires soit apparente dans le corps du contrat.

Il nous semble cependant, que le transporteur maritime n'a pas le temps de négocier chaque contrat de transport, il continuera dès lors à prévoir des contrats types et à garantir une prise en charge de la marchandise conforme au connaissement ainsi qu'une livraison de la marchandise conforme aux factures.

## **DEUXIEME PARTIE**

Des procédures qui naissent du contrat de transport de la marchandise sous connaissance

Le contrat de transport maritime de la marchandise pose la problématique de recevabilité de l'action qui concerne une série de questions qui tirent leurs sources des règles de procédures posées par la loi et d'autres des clauses insérées dans le contrat lui-même (TITRE I).

Nous avons vu que le contrat de transport maritime sous connaissance comportait souvent des clauses visant à faire application une loi choisie par les parties. Il s'agit d'une exception de fond que les parties devront faire trancher avant de discuter des questions relatives à l'accomplissement des actes préparatoires au procès, et qui ont pour objectif de déterminer les pertes ou préjudices subis dans le but de permettre à la partie demanderesse de justifier son action en responsabilité et d'obtenir réparation du préjudice subi (TITRE II).

## TITRE I - Les moyens tirés de la recevabilité de l'action en responsabilité posés par les lois de procédures et la loi des parties comme source du contentieux maritime de transport des marchandises

Les problématiques de forme posées dans cette branche du contentieux du transport maritime de la marchandise peuvent paraître de prime abord similaire à ceux des autres contentieux étant donné qu'ils posent des questions liées à la qualité à agir, l'intérêt à agir, contre qui agir et les délais de prescription, mais qui en droit maritime, elles obéissent à des conditions spécifiques au contentieux maritime de la marchandise (Chapitre I)

Nous verrons aussi que le contrat de transport de la marchandise comporte souvent des clauses visant à choisir soit le lieu du déroulement du contentieux dite « *la clause de compétence* » ou encore celle visant à choisir l'arbitrage comme mode de règlement du contentieux dite la « clause compromissoire ».

Alors que ces clauses sont souvent utilisées, leur opposabilité se heurte systématiquement à la question liée aux relations nées du contrat de vente de la marchandise d'une part et le contrat de transport de cette même marchandise de l'autre (Chapitre II).

## Chapitre I - Les moyens tirés de la nullité des formes légales comme source du contentieux maritime de transport des marchandises

L'action contre le transporteur maritime qui n'a pas respecté son contrat est soumise aux règles de recevabilité de l'action telles que prévues au droit commun et dans les procédures propres au contentieux maritime de transport de marchandises.

Nous verrons ici que la première difficulté à régler sera la recherche la définition de la personne morale ou physique qui a la qualité (Section 1) et l'intérêt (Section 2) à agir en justice contre le transporteur maritime de la marchandise (Section 3).

Ici, il sera démontré que la forme de rédaction du connaissement et les énonciations qu'il comporte, bien que souvent très sommaires, vont être déterminantes dans l'identification du destinataire de la marchandise ou celui qui va le subroger dans ses droits et qui aura la qualité à agir en justice.

Rappelons cependant que d'autres situations peuvent se présenter si le connaissement ou les marchandises ont connu des transactions au cours du voyage. Ce qui donne lieu à la rédaction de documents complémentaires de la part du transporteur ou du capitaine du navire et qui seront adjoints au connaissement initial.

Une fois que les parties au contentieux ont été identifiées d'autres questions inhérentes à la recevabilité de l'action tirées des règles de prescriptions spécifiques au contentieux du contrat de transport maritime de la marchandise sous connaissement doivent être observées sous peine de perdre son droit d'action (Section 4)

Nous verront ainsi, que ces questions peuvent amener à un débat qui va justifier l'importance des formes et du contenu du connaissement comme étant un document décisif dans les relations contractuelles du transport maritime de marchandises et d'exercice des droits des parties découlant dudit contrat.

## SECTION I - La qualité à agir comme condition de recevabilité de l'action en responsabilité

L'action en responsabilité née du contrat de transport de la marchandise appartient en premier lieu au propriétaire de la marchandise transportée dès lors, il devra rapporter la preuve du préjudice subi pour justifier de sa qualité à agir.

Le transport des marchandises par mer s'effectue le plus souvent sous couvert d'un connaissement, c'est donc le connaissement qui va déterminer celui qui a la qualité à agir contre le transporteur maritime, d'où l'intérêt de développer la question de la qualité à agir sous cet angle.

Ainsi que nous l'avons déjà vu au chapitre préliminaire, le connaissement est le titre qui représente la marchandise transportée. Le destinataire légitime de la marchandise est désigné en fonction de type de connaissement émis<sup>365</sup> de sorte que par la détention du connaissement, le destinataire légitime de la marchandise, propriétaire de celle-ci, acquiert en cette qualité le droit d'action contre le transporteur maritime de la marchandise à condition qu'elle ait subi une perte ou un préjudice au cours de son transport jusqu'à sa livraison au lieu de sa destination convenue.

Le droit d'action à la suite d'un transport de marchandise sous couvert d'un connaissement est réservé, en principe, à son détenteur légitime.

La loi n'ayant pas légiféré cette question, c'est la jurisprudence qui supplée à cela comme suit :

- En présence d'un connaissement à personne dénommée, le destinataire dont le nom y est inscrit est, en principe, seul habilité à agir en justice en action en responsabilité contre le transporteur maritime<sup>366</sup>. Par extension, l'action peut être ouverte au cessionnaire régulier<sup>367</sup> qui se trouve titulaire naturel du droit d'action<sup>368</sup>.
- S'il s'agit d'un transport de marchandises par mer sous connaissement à ordre, en principe, seul le dernier endossataire a qualité pour agir.

---

<sup>365</sup> Celui-ci peut être délivré sous une de ses trois formes à savoir : le connaissement à ordre, le connaissement au porteur, le connaissement à personne dénommée.

<sup>366</sup> Cass. Com. 20/10/1954. DMF 1955 p.76 ; CA Aix-en-Provence, 9 fév.1972, DMF 1973, p.23.

<sup>367</sup> Cass. Com. 20/10/1954. DMF 1955 p.76 ; CA Aix-en-Provence, 9 fév.1972, DMF 1973, p.23.

<sup>368</sup> Cass.com.21/02/2006 , n° 04-10.592, bull. civ. IV, n° 47, BLT 2006, p.147

- Enfin le transport de marchandise sous connaissement au porteur présume que le destinataire qui détient le connaissement acquiert en la qualité à agir contre le transporteur maritime<sup>369</sup>.

Nous pouvons résumer cela par le tableau suivant :

|                          |                                                                                                                                             |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Connaissement nominatif  | Ce sera celui dont le nom est porté au connaissement qui aura la qualité à agir et par extension, le cessionnaire régulier du connaissement |
| Connaissement à Ordre    | Ce sera le dernier endossataire qui aura la qualité à agir                                                                                  |
| Connaissement au porteur | Ce sera celui qui détient l'original du connaissement et donc aura retirer la marchandise qui aura la qualité à agir.                       |

Le connaissement papier est le format le plus utilisé aujourd'hui, mais il existe un dématérialisé dit « *connaissement électronique* » qui, en principe, a la même force probante que le connaissement papier.

En droit français, la force probante du connaissement électronique se trouve son fondement dans les dispositions de l'article 1316-1 du code civil qui dispose que « *l'écrit sous forme électronique est admis en preuve au même titre que l'écrit sur support papier, sous réserve que puisse être dûment identifié la personne dont il émane et qu'il soit établi et conservé dans des conditions de nature à en garantir l'intégrité* ».

Le connaissement numérique est donc admis en droit français à deux conditions : la personne dont il émane doit pouvoir être clairement identifiée et la conservation de l'écrit sous forme électronique doit être faite d'une telle manière que l'intégrité de

---

<sup>369</sup> L'indication «pour le compte de la société X suivant le nom du bénéficiaire du connaissement n'a pas pour effet de conférer la qualité de porteur à la société X : CA Paris, 5ème ch. , 15/10/2013 , n° 12/03139 Evergreen c/BBL Shipiping, BTL 2013, p. 639.

l'écrit électronique puisse être garantie, ce qui implique une dimension technique liée au support informatique impliquant un degré de fiabilité importante<sup>370</sup>.

En droit marocain, il n'existe pas encore d'équivalent à l'article susvisé, le connaissance électronique n'aura donc pas de valeur probante aux yeux des juridictions marocaines.

De plus, ainsi que nous l'avons indiqué plus haut, la mise en place d'un connaissance électronique requiert une installation informatique suffisamment fiable pour garantir l'authenticité du connaissance, ce qui n'existe malheureusement pas encore au Maroc.

Ainsi, les transports de marchandises par mer en direction ou en provenance du Maroc seront forcément émis sous support papier. En cas d'incertitude sur l'identité du propriétaire de la marchandise, porteur légitime du connaissance, ou si ce document a fait l'objet d'endossements ou de transactions, ou en cas d'exercice d'une subrogation par un assureur, ou encore en cas d'incertitude sur le titulaire du connaissance voir sur le destinataire de la marchandise, la jurisprudence française actuelle admet un droit d'action aux divers intéressés au transport, qu'ils soient mentionnés ou non au connaissance, à la condition qu'ils aient subis un préjudice causé par les manquements ou les pertes des marchandises dans un premier temps ; et dans un deuxième temps, de prouver qu'ils ont pris en charge ce préjudice en entier de façon à être en mesure prouver leur intérêt à agir.

Cette position a été confirmée par l'arrêt essentiel de la Cour de Cassation du 9 septembre 2015<sup>371</sup>, qu'en matière de responsabilité contractuelle, la personne lésée peut agir directement contre l'assureur de la personne devant réparation, si la loi applicable à l'obligation contractuelle ou à la loi applicable au contrat d'assurance le prévoit.

Nous pouvons cependant citer plusieurs autres décisions rendues dans ce même sens, comme par exemple :

- CA Aix-en-Provence: mentionné comme chargeur réel dans le rapport d'expertise, le vendeur CIF qui a supporté seul les préjudices nés des avaries (remboursement du prix

---

<sup>370</sup> Ph. GARO : L'adaptation du droit des transports maritimes au droit du commerce électronique, p.277.

<sup>371</sup> arrêt Cour de Cass 1ère civ. du 9/9/2015 n° 14-22.794 ( DMF hors série 2016 n°20)

de vente, paiement des frais de transport) - est recevable à agir contre la compagnie maritime.

- le transitaire, mandataire du notifie, n'a pas qualité pour agir contre le transporteur, car bien qu'il ait subi le préjudice en réglant les surestaries ( le conteneur sur instruction du notify pour prendre livraison de la marchandise), il ne figure pas au connaissement et n'a pas la qualité de chargeur ou de destinataire réel de la marchandise;

- la Cour d'appel de Rouen a reconnu dans un arrêt de 2015 que le titulaire de l'action en responsabilité contractuelle contre le transporteur en raison de pertes et d'avaries ne peut être que le chargeur (ou le destinataire) et en l'espèce le commissionnaire organisateur du transport, alors même qu'aucun connaissement n'ait été émis.

La jurisprudence marocaine ne s'étant pas encore diversifiée ne peut être différente de la jurisprudence en France quant à ses tendances étant donné que les règles de droit concernant le connaissement et les opérateurs (vendeur, commissionnaire du transport, chargeur, transporteur, consignataire et destinataire) sont les mêmes dans les deux droits maritimes.

Il arrive que des contrats de ventes prévoient une clause visant la prise en charge du préjudice causé à celle-ci en cours de son acheminement au destinataire<sup>372</sup>.

Ici la question s'est posée de savoir si le destinataire à l'ordre de qui a été émis le connaissement garde ou pas la qualité à agir contre le transporteur maritime s'il n'a pas supporté le préjudice ou parfois même a renvoyé la marchandise transportée au vendeur au frais de celui-ci ?

Comment s'articule le mode de vente avec le contrat de transport de la marchandise vendue<sup>373</sup> en cas de perte ou préjudice subi par la marchandise vendue ?

Il semblerait que la jurisprudence française ouvre le droit à agir en justice contre le transporteur maritime au: chargeur réel<sup>374</sup> et au destinataire réel<sup>375</sup> ainsi que nous le rappelle la décision de la Cour d'Appel d'Aix du 16 oct. 2014<sup>376</sup>.

---

<sup>372</sup> Contrats CAF ou CIF

<sup>373</sup> Il s'agit des modes de ventes du type CAF ou CIF etc..

<sup>374</sup> T. de com. de Marseille, 24 juin 2011, n° RG : 2010G01352, BLT 2011, p. 476 : « à la suite de la jurisprudence Mercandia, la position de la Cour de cassation a sensiblement évolué et désormais, même s'il ne figure pas au connaissement (...) l'intéressé peut agir contre le transporteur en tant que

Le destinataire réel ou le chargeur réel doivent cependant rapporter la preuve de leur qualité à agir contre le transporteur maritime<sup>474</sup> pour cela, il faut produire la preuve de l'existence d'une relation commerciale de base par un titre de propriété du produit objet du transport<sup>377</sup> et de justifier avoir subi exclusivement le dommage<sup>378</sup>

Comme pour tout contentieux commercial, la preuve de la qualité du destinataire réel se fait par tout moyen comme par exemple : la production des factures de vente<sup>379</sup> ou encore par la production du crédit documentaire ouvert par la banque portée destinataire au connaissance<sup>380</sup>.

Les conditions de recevabilité de l'action du chargeur réel n'ont pas toujours été évidentes et la jurisprudence en la matière a été pendant longtemps hésitante, mais elle a fini par lui admettre la qualité à agir sous certaines conditions. Cette qualité à agir n'était pas reconnue par les juges français comme le montre l'arrêt « *Mercandia* » du 25 juin 1985 ou elle a rejeté l'action du chargeur pour le motif suivant : « *que l'action en réparation du préjudice résultant des avaries causées à la marchandise par la mauvaise exécution du contrat de transport ne peut être exercée, en cas d'émission d'un connaissance à ordre, que par le dernier endossataire ou le cessionnaire de sa créance* »<sup>381</sup>.

---

chargeur réel ayant conclu un contrat de transport et supportant le préjudice du fait de la garantie qu'il assume envers son pays. »

<sup>375</sup> Cass. 25/06/1991, n° 90-10.293, DMF 991, p.397

<sup>376</sup> CA AIX 16/10/2014, DMF 2015, 716, obs. C. HUMANN: recevabilité de l'action du destinataire réel

<sup>377</sup> Cass. Com., 6 nov. 1951, BT 1952, p. 330, DMF 1952, p.136.

<sup>378</sup> CA Aix 21/05/2015 , BTL 2015 , 400 , DMF h.s 2016, 78: « En dehors du chargeur et du destinataire mentionnés au connaissance, seuls peuvent agir à l'encontre du transporteur maritime le chargeur réel et le destinataire réel, sous réserve d'avoir seuls subis le dommage; le notifié dispose du droit d'agir contre le transporteur maritime, sous réserve d'établir qu'il est également le destinataire réel

et de justifier avoir subi exclusivement le dommage »;

<sup>379</sup> CA Versailles, 12ème ch., 20/°4/2000 , SEA FRIGO c/ PFA

<sup>380</sup> T. de commerce Marseille, 6 mai 2011, n° RG 2009F02857, Axa c / CMA CGM, BTL 2011, p.574.

<sup>381</sup> Arrêt cour de cass. Com. 25 juin 1985, n° 83-14.873 : « ATTENDU QUE, POUR ACCUEILLIR CETTE DEMANDE, L'ARRET ENONCE QUE, S'IL EST DE JURISPRUDENCE CONSTANTE QUE LE DROIT D'ACTION APPARTIENT AU DERNIER ENDOSSATAIRE DU CONNAISSEMENT A ORDRE, IL N'EN DEMEURE PAS MOINS QUE L'EXPEDITEUR, PARTIE AU CONTRAT DE TRANSPORT AUQUEL IL A PARTICIPE EN TANT QUE MANDANT DU CHARGEUR, PEUT RECLAMER LA REPARATION DU PREJUDICE QU'IL A SOUFFERT PERSONNELLEMENT ET QUE, EN L'ESPECE, IL EST ETABLI QUE LA SOCIETE KAHES EQUIPEMENT A SEULE SUPPORTE LES FRAIS DE RETOUR DE LA GRUE DE MARSEILLE A L'USINE CHARLIEU, LE COUT DE LA

Cette position de la Cour de Cassation a été cependant très critiquée car l'on estimait que c'est une entorse au principe fondamental du droit de réparation de la victime d'un dommage et qui aboutirait à conférer au transporteur maritime une immunité que rien ne justifiait et qui, d'évidence, était en contradiction avec l'esprit, voir les principes posés par la Convention de Bruxelles et les textes qui en sont issus<sup>480</sup>.

Heureusement, la jurisprudence n'a pas tardé à évoluer et dès 1989 un arrêt de la Cour de cassation rendu en assemblée plénière va adopter une position différente de celle de la jurisprudence précédente en indiquant que: « *si l'action en responsabilité contre le transporteur n'appartient qu'au dernier endossataire du connaissement à ordre, cette action est ouverte au chargeur lorsque celui-ci est seul à avoir supporté le préjudice résultant du transport* »<sup>382</sup>.

Ici, la jurisprudence fait application de la notion du « *prejudice supporté* » pour déterminer la qualité à agir du chargeur. La Cour de Cassation a, selon le professeur Bonnassies « exprimé, pour ce qui est relations chargeur-transporteur, la primauté de la théorie contractuelle sur la théorie formaliste du connaissement »<sup>383</sup>.

Dès lors, ce n'est plus la qualité de détenteur du connaissement qui est privilégiée, mais celle de la prise en charge du préjudice.

C'est dans ce sens que la jurisprudence française va évoluer, notamment par l'arrêt du 19 décembre 2000 par lequel la Cour de cassation a considéré qu'il suffit de rechercher si le chargeur avait supporté le préjudice allégué pour établir sa qualité à agir.

Cette évolution jurisprudentielle finira ainsi par instaurer une règle selon laquelle toute personne intéressée dans l'action peut agir contre le transporteur en tant que chargeur réel ayant conclu le contrat de transport et supportant les pertes ou préjudices subis par la marchandise du fait de la garantie qu'il assume envers son client.

---

REPARATION FACTUREE PAR LA SOCIETE POTAIN ET LE COUT DE LA REEXPEDITION JUSQU'A DAMMAN ET QUE L'ACTION DE LA SOCIETE REUNION EUROPEENNE, SUBROGEE DANS LES DROITS DE LA SOCIETE KAHES EQUIPEMENT, EST DONC RECEVABLE ; ATTENDU QU'EN SE PRONONCANT AINSI, ALORS QUE L'ACTION EN REPARATION DU PREJUDICE RESULTANT DES AVARIES CAUSEES A LA MARCHANDISE PAR LA MAUVAISE EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT NE PEUT ETRE EXERCEE, EN CAS D'EMISSION D'UN

<sup>382</sup> Cass. Assemblée plén. 22 déc. 1989, n°88- 10.979, BT 1990, p. 27, DMF 1990, p.29

<sup>383</sup> P. Bonnassies, note sous l'arrêt, DMF 1990.34.

C'est cette dernière solution qui a été retenue par la Cour Suprême marocaine tirée de la nature du contrat de transport (CAF ou CIF) dans lesquels le chargeur supporte la perte ou préjudice subis par la marchandise.

Le chargeur fait appel un commissionnaire lorsque l'opération de transport est complexe car elle fait intervenir plusieurs modes (gestion des ruptures de charge), ou qu'elle entraîne le franchissement de frontières (gestion des formalités administratives) et que le chargeur estime qu'il n'a pas les compétences requises, ou que l'organisation et l'exécution de ces opérations seraient trop coûteuses.

Cette intervention peut se faire soit sous le mode dit « *selon les modes de son choix* », formule qui souligne une liberté reconnue au commissionnaire de transport qui s'engage envers son commettant à organiser et faire exécuter le transport.

Ce mode suppose que le commissionnaire soit soumis à une obligation de résultat et ce, quelque soit la manière dont il s'y prend pour satisfaire l'engagement pris envers le chargeur. En contrepartie, le commissionnaire est libre du choix des moyens à utiliser, donc du ou des modes de transport, du choix du transporteur, de l'itinéraire à suivre etc.

Le deuxième mode dit « *sous sa responsabilité et en son nom propre* », Cette formule énonce les deux conséquences de la liberté d'action dont jouit le commissionnaire, puisque c'est lui qui signe le contrat de transport avec le transporteur maritime qu'il aura choisi. Le client du commissionnaire n'ayant pas connu le transporteur, et ce dernier à son tour n'a pas de relations avec l'agent représentant du commissionnaire, il s'en suit que le commissionnaire est responsable de toute opération convenue<sup>384</sup>.

Ainsi, en cas de problème, le chargeur initial (le client du commissionnaire) n'a pas à intenter une action contre les transporteurs choisis par le commissionnaire. Ce dernier est garant de l'arrivée de la marchandise à bon port, en bon état, dans les délais prévus et le chargeur ne peut poursuivre que le commissionnaire, à charge pour celui-ci de se retourner contre ses transporteurs défaillants.

---

<sup>384</sup> Précis – droit des transport- année 2010- éditions DALLOZ- page 322 (intermédiaires et auxiliaires de transport)

Cela signifie-t-il que le commissionnaire peut par la suite se retourner contre le transporteur maritime?

La réponse a été donnée par la jurisprudence au travers des arrêts susmentionnés ainsi que des autres arrêts qui ont suivi aux termes desquels elle admet aujourd'hui aux commissionnaires de transport la possibilité d'agir en action en responsabilité contre le transporteur maritime de marchandise, en dehors des hypothèses où ils tirent leur droit des mentions portées au connaissement<sup>385</sup>, à condition qu'ils justifient d'avoir assumé le préjudice<sup>386</sup>.

Rappelons cependant, que cette possibilité n'est pas ouverte à l'assureur du commissionnaire qui, contrairement au cas de l'assureur du destinataire de la marchandise, ne peut pas se subroger au commissionnaire pour agir contre le transporteur maritime<sup>387</sup>.

Bien que l'assureur du destinataire de la marchandise ait un droit de subrogation s'il rapporte la preuve de la prise en charge du sinistre touchant la marchandise, ce droit n'est cependant pas automatique.

En effet, l'article L. 172-29492 du Code des assurances français dispose : « l'assureur n'est légalement subrogé dans les droits de son assuré que s'il démontre avoir indemnisé ce dernier en exécution de son obligation contractuelle » ; cela suppose que l'assureur, qui est tiers au contrat de transport de marchandise par mer, acquiert la qualité à agir contre le transporteur maritime qui s'il rapporte la preuve qu'il a conclu avec le destinataire un contrat d'assurance de la marchandise transportée par mer d'une part, et d'autre part, qu'il a réellement indemniser le destinataire pour les pertes ou préjudices subis par la marchandise assurée.

Si les deux conditions sont satisfaites, le destinataire perd son droit à agir contre le transporteur maritime de marchandise au profit de l'assureur subrogé. C'est en application de cette règle que la cour d'appel d'Aix en Provence a annulé une décision

---

<sup>385</sup> Le destinataire de la marchandise fait souvent appel à des professionnels pour retirer la marchandise au port de sa destination, si bien qu'on rencontre de plus en plus au dot des connaissements, comme par exemple le connaissement CMA CGM, des clauses qui prévoient cette éventualité afin d'une part de sécuriser le paiement du fret et d'autre part pour contractualiser cette possibilité d'action en responsabilité contre le transporteur à certains autres intervenants du contrat de transport.

<sup>386</sup> Cass. Com. 19 déc. 2000, n° 98-12.726 Bull. civ. IV, n°208.

<sup>387</sup> CA Rouen, 2ème chambre, 17/09/2009, DMF 2010, p.507

de première instance motivant sa décision comme suit : « *si le chèque de règlement, la dispatche ainsi que l'acte de subrogation démontraient le paiement de l'indemnité d'assurance, le caractère obligé de cette indemnisation n'était pas rapporté car l'assureur n'avait pas produit la police d'assurance mais seulement le certificat d'assurance* ». Le mandataire réel du destinataire est recevable dans son action en responsabilisé contre le transporteur maritime de la marchandise par l'effet de la représentation inhérente au mandat<sup>388</sup>.

L'article 22 du décret exécutif n° 01/02 du 6 janvier 2002 oblige le transporteur maritime de la marchandise, après sa démarcation sur le port marocain, de remettre la marchandise à l'acconier<sup>389</sup>.

L'on peut ainsi se demander si la société portuaire ou l'acconier est considéré par la législation marocaine comme le représentant légal du destinataire étant donné que le transporteur maritime est obligé de lui remettre la marchandise en arrivant au port de destination ?

Dans un cas d'espèce soumis à la Cour Suprême marocaine, le transporteur maritime a fait valoir que la société du port de casablanca est le représentant légal du destinataire étant donné que la marchandise a été remise à cette société. La Cour Suprême marocaine explique, qu'à partir du moment où la marchandise a été remise à l'acconier, le transporteur n'est plus responsable de la marchandise car en remettant la marchandise à l'acconier, il a par cet acte livré la marchandise au destinataire. Se pose donc la question de savoir si la société portuaire (ou l'acconier) peut subroger le destinataire en action en responsabilité contre le transporteur maritime?

En réalité l'acconier ne peut prétendre être le représentant du destinataire de la marchandise car il ne supporte aucune responsabilité sur la marchandise vis-à-vis du destinataire.

Dans la pratique, il y a le transitaire qui représente le destinataire de la marchandise, ce dernier peut prendre en charge lui-même la marchandise à quai et en cas de litige

---

<sup>388</sup> Cass. Com., 12 juin 1990 , n° 89-12.278/P, DMF 1991, p. 33 ; Cass. Com 12 juin 1990, n°89-099, DMF 1991, p. 603.

<sup>389</sup> Article 22 du décret exécutif du 06 janvier 2002 fixant le règlement general d'exploitation et de sécurité des ports : « durant toute la durée de séjour au port, le gardiennage et la conservation de la marchandise jusqu'à sa livraison sont à la charge de l'acconier qui assure, en outre, sa réception et sa reconnaissance »

ordonner des constats et des expertises (quand les manquements et préjudices subis par la marchandise sont apparents) ainsi que d'autres mesures. Cependant, le transitaire n'a pas la qualité à agir contre le transporteur maritime étant donné qu'il n'a pas de lien contractuel avec lui.

Ainsi, nous pouvons résumer la qualité à agir contre le transporteur maritime des autres intervenants au transporteur maritime de la marchandise comme suit :

|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Qualité à agir                   | Conditions pour avoir la qualité à agir contre le transporteur maritime.                                                                                                                                                                                                                                |
| Assureur du destinataire         | -doit justifier d'avoir supporté le préjudice dû à la perte ou dommage causé à la marchandise<br>- doit justifier de la prise en charge entière de celui-ci                                                                                                                                             |
| Le chargeur ou destinataire réel | -soit il est mentionné en cette qualité par l'expertise judiciaire en tant que celui qui a supporté le préjudice ; ou bien :<br>- doit rapporter la preuve qu'il a supporté le préjudice causé à la marchandise<br>-et rapporter la preuve d'une relation commerciale de base par un titre de propriété |
| Transitaire                      | n'a aucune droit à agir                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Commissionnaire de transport     | cette possibilité d'agir lui est ouverte, en dehors des hypothèses où ils tirent leur droit des mentions portées au connaissement, à condition qu'il justifie d'avoir assumé le préjudice.                                                                                                              |
| Assureur du commissionnaire      | -ne peut pas subroger le commissionnaire pour agir contre le transporteur maritime.                                                                                                                                                                                                                     |
| Mandataire du destinataire réel  | est recevable à agir par l'effet de la représentation inhérente au mandat.                                                                                                                                                                                                                              |

Il nous semble que l'évolution jurisprudentielle a considérablement assoupli la notion de la qualité à agir, il n'en demeure pas moins que les juges continuent à exercer un contrôle assez strict sur le droit d'action des tiers non détenteurs du connaissement

## SECTION II - L'intérêt à agir

L'intérêt à agir est une condition de recevabilité de l'action posée par la loi française et marocaine et qui ne doit pas être confondue avec *le bien-fondé de l'action*<sup>390</sup>

Le transport maritime d'une marchandise d'un point A à un point B suppose d'une part, qu'un contrat de vente ait été conclu entre le vendeur et le destinataire de la marchandise, et d'autre part, que cette marchandise vendue sera acheminée vers son lieu de destination par la conclusion d'un contrat de transport de marchandises.

L'indépendance du contrat de transport maritime par rapport à celui du contrat de vente fait que la personne mentionnée au connaissement est recevable à agir contre le transporteur, sans qu'elle ait besoin si elle est destinataire des marchandises, de prouver qu'elle a payé le prix de la marchandise au vendeur<sup>391</sup>.

Cela découle du processus qui suppose la conclusion d'au moins deux contrats distincts l'un de l'autre<sup>500</sup> et qui implique fréquemment des conditions de vente aux termes desquelles le destinataire ne supporte pas le préjudice causé par la marchandise. Dès lors, les juges sont souvent amenés à examiner les conditions de vente pour rechercher le préjudice et donc l'intérêt à agir<sup>392</sup>.

On retrouve d'ailleurs cette notion dans le code des transports qui utilise le terme « *intéressés au transport* » au pluriel, afin de désigner ceux qui ont un droit d'action découlant du contrat de transport maritime de marchandise<sup>393</sup>.

Ainsi, il a été jugé que :

- le loueur d'une remorque avariée lors d'un transport maritime, était admis à agir contre le transporteur<sup>394</sup>.
- Est également recevable le destinataire qui a réglé des surestaries<sup>395</sup>.

Selon la jurisprudence dominante, « compte tenu du caractère attractif du contrat de transport », l'action relative à la prise en charge de surestaries dues au transporteur à la

---

<sup>390</sup> Cass. 2e civ., 6 mai 2004, no 02-16.314, Bull. civ. II, no 205 ; Cass. 1re civ., 2 nov. 2005, no 02-17.697, Bull. civ. I, no 394.

<sup>391</sup> CA Aix-en-Provence, 31 oct. 2013, no 10/22098, Axa CS et a. c/ Ocean Reefer Containers Associates Lines NV

<sup>392</sup> Lamy transport tome 2 – 2015, partie 4, chapitre 11, section 1 : droit d'action, p. 848- intérêt à agir.

<sup>393</sup> C. transp., art. L. 5422-2

<sup>394</sup> CA Versailles, 12e ch., sect. 2, 3 déc. 2009, no 08/02702, AGF c/ Gan Incendie, BTL 2010, p. 78

<sup>395</sup> CA Paris, 5e ch., 6 oct. 2004, no 01/14914, Freelance Limited et a. c/ Aluminium Pechiney et a.

suite de l'immobilisation prolongée de conteneurs mis à disposition – sans conclusion d'un contrat de location distinct –, est rattachable au contrat de transport<sup>396</sup>.

Dans le même ordre d'idée, le droit d'action contre le transporteur maritime peut être transmis par son titulaire à un tiers par cession de droits, à condition que le cédant ait eu qualité pour agir ; par exemple : est recevable à agir l'assureur du vendeur de la marchandise, bénéficiaires d'une cession de droits de la part du transitaire-chargeur.

Aussi, le droit d'action contre le transporteur maritime peut être transmis par son titulaire à un tiers par subrogation<sup>508</sup> comme par exemple le chargeur qui peut, par l'effet de la subrogation, succéder aux droits de son acheteur, destinataire de la marchandise.

Il existe néanmoins une jurisprudence isolée rendue par la cour d'Aix-en-Provence qui a exigé du titulaire du droit d'action de rapporter la preuve qu'il a subi un préjudice « personnel » du fait de la mauvaise exécution du contrat de transport pour justifier de son intérêt à agir et de la recevabilité de l'action.

En matière d'assurance, la loi applicable au contrat d'assurance est la loi applicable aux obligations contractuelles. C'est ce qu'a été réaffirmé par l'arrêt de la Cour d'Appel de Rouen qui, dans le cas d'espèce d'une société chilienne qui a vendu des framboises à un acheteur belge qui les revend à un acheteur français (non identifié par le connaissance). Celui-ci refuse, partiellement, la marchandise, compte tenu d'une rupture dans la chaîne du froid. Le vendeur et son assureur assignent alors le transporteur devant le tribunal du Havre. La question s'est posée quant à la recevabilité de l'action de l'assureur facultés subrogé dans les droits du *notify*. L'arrêt rapporté répond qu'aucune difficulté ne se pose, du moment que la subrogation est soumise à la loi belge qui prévoit simplement que *« l'assureur qui a payé l'indemnité est subrogé, à due concurrence du montant de celle-ci, dans les droits et actions de l'assuré ou du bénéficiaire contre les tiers responsables du dommage »*.

En effet, le contrat d'assurance étant soumis au droit belge en application de l'article 15 du règlement Rome I sur la loi applicable aux obligations contractuelles, la solution de la Cour ne pouvait être différente.

---

<sup>396</sup> CA Paris, pôle 5, ch. 4, 23 sept. 2009, no 07/04886, Tarros c/ Hexion Specialty Chemicals et a., BTL 2010, p. 630. Il est en effet désormais acquis que cette mise à disposition ne relève pas du louage de choses.

En droit marocain, le principe de la subrogation aux droits du destinataire est similaire à celui du droit français, le juge marocain exige en effet que le demandeur,

De manière générale, pour la recevabilité de l'action en responsabilité contre le transporteur, les juges marocains exigent seulement l'acte de subrogation.

Nous pouvons résumer les principes de l'intérêt à agir contre le transporteur maritime par le tableau suivant :

| Intitulé de celui qui a intérêt à agir | Conditions                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Destinataire de la marchandise         | son intérêt découle du principe selon lequel il y a deux contrats distincts (vente et transport)<br>-le destinataire doit prouver qu'il a supporté le préjudice ; il sera admis à agir en fonction de celui-ci sur la totalité du montant ou partiellement |
| Loueur d'une remorque                  | Admis à agir contre le transporteur si l'avarie est arrivée pendant le transport maritime.                                                                                                                                                                 |
| Assureur du vendeur                    | A condition que les droits de celui qui à la qualité à agir lui ont été transmis                                                                                                                                                                           |
| Assurance du destinataire              | Par subrogation selon les règles de la loi applicables au contrat d'assurance                                                                                                                                                                              |
| Chargeur                               | peut subroger aux droits du destinataire s'il supporte le préjudice                                                                                                                                                                                        |

Ainsi, que ce soit en droit français ou marocain, un vendeur, un commissionnaire, un loueur de grue ou autre intervenant peuvent être admis à agir contre le transporteur pour les pertes ou dommages subis par la marchandise pourvu qu'ils aient rapporté la preuve qu'ils ont supporté les conséquences de ce même préjudice. Pour ce qui est des compagnies d'assurance, les conditions de recevabilité de l'action en responsabilité dépendent du droit applicable au contrat d'assurance, ce qui nous paraît parfaitement logique dans la mesure où la loi applicable aux contrats d'assurance est celui applicable aux obligations contractuelles.

### SECTION III - Règles légales pour déterminer le transporteur contre qui agir

La recevabilité de l'action de l'ayant droit contre le transporteur est instaurée depuis 1924, grâce à un système destiné à obliger le transporteur maritime à supporter dans le principe la responsabilité des pertes ou dommages subis par les marchandises à l'occasion du transport maritime<sup>397</sup>.

Cette responsabilité découle du fait que c'est le transporteur maritime de la marchandise qui délivre le connaissement au moment où il la prend en charge. Par cette remise, le transporteur endosse donc la responsabilité due aux manquements ou aux avaries que pourraient supporter la marchandise en cours de son voyage jusqu'à sa livraison à son destinataire.

Le code de commerce maritime rappelle que c'est le connaissement qui va faire foi des informations sur : les inscriptions propres à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer et le fret à payer, de sorte que les éléments intrinsèques du connaissement vont l'emporter sur toute autre preuve intrinsèque. Il s'en suit, qu'à partir du moment où un connaissement est émis au nom d'un transporteur donné, ce dernier endossera la qualité de transporteur maritime et ne pourra pas se prévaloir d'une erreur d'imprimé à l'égard des intéressés à l'action ou « d'un contrat de louage de connaissement ».

Le demandeur peut donc assigner indifféremment le transporteur lui-même ou ses représentants ès qualités, à savoir le capitaine, le consignataire du navire et aussi le commis succursaliste ; concernant ce dernier, il n'est pas habilité à représenter le transporteur que dans les instances des opérations locales.

De la même manière, le capitaine du navire est habilité à recevoir les actes judiciaires et extrajudiciaires adressés à l'armateur, ce qui fait de lui un représentant de la compagnie de transport à laquelle appartient le navire dont il est responsable dans la limite de ce qui y est inhérent au navire dont il est capitaine.

Cette responsabilité signifie aussi que le capitaine du navire peut être appelé dans une procédure à titre personnel pour voir sa responsabilité reconnue, s'il a commis des

---

<sup>397</sup> Contrat d'affrètement – l'action en responsabilité – conclusions : droit d'action en responsabilité du transporteur, page 789.

actes ou des erreurs, intentionnelles ou pas, qui ont eu pour conséquence des dommages causés au navire, à la marchandise ou encore au personnel du navire.

Cependant, le capitaine ne peut être valablement assigné que chez l'agent consignataire du navire<sup>398</sup>. Ce dernier est lui aussi habilité par la loi à recevoir tous les actes judiciaires ou extrajudiciaires que le capitaine est habilité à recevoir et qui peuvent lui être notifiés. Le consignataire du navire représente donc aussi le transporteur la question de connaître l'identité du transporteur de la marchandise n'est pas compliquée quand il s'agit d'assigner le transporteur inscrit dans un connaissance.

Cependant, dans la pratique nous rencontrons des compagnies de transport maritime qui ont créé « un service commun » ayant pour objectif l'exploitation de navires appartenant à des sociétés de transport maritime différentes afin de réaliser un plus grand nombre de traversée.

Parmi ces compagnies, nous pouvons citer pour exemple, le service en commun entre le Nord Est de l'Asie, l'Australie et la Nouvelle Zélande, dont le point de départ sera Shanghai, lancé en novembre 2014 par la CMA CGM et qui consiste à transporter des marchandises en partenariat avec des navires appartenant aux compagnies suivantes : China Shipping Container Lines (CSCL), Orient Overseas Container Lines (OOCL) et Pacific International Lines (PIL), sur un service<sup>399</sup>.

Le même concept a été lancé entre la Maersk Line, le MSC et CMA CGM pour un transport entre la Chine et les Etats-Unis transitant par le Pacifique Baptisés Yang Tse et Bohai Rim.

Ce service consiste à mettre en commun des moyens de transport – un même navire sera utilisé par plusieurs transporteurs en même temps - afin d'effectuer le maximum de transport de marchandises par mer.

Mais, la difficulté ici consiste pour l'intéressé dans l'action en responsabilité, d'identifier le transporteur maritime qui a transporté la marchandise et qui est donc

---

<sup>398</sup> CA Paris, 5e ch. 6 nov. 2003, n° RG. 2000/06060, Axa et a. / Mbd Amjad Hossain, BTL 2003, p. 811 ; contra CA Poitiers, 3e ch., 25 Fév.2009, DMF, p. 497 ; CA Paris 24 sept. 1992, n° RG : 90-6214, La mutuelle agricole de Côte d'Ivoire c/ Delmas Afrique.

<sup>399</sup> <https://www.cma-cgm.fr/detail-news/552/cma-cgm-lance-un-nouveau-servicecommun-avec-cscl-oocl-et-pil-qui-relie-le-nord-est-de-l-asie-l-australie-et-lanouvelle-zelande>

responsable des manquements ou préjudices subis par celle-ci étant donné qu'il aura un titre de transport comportant la mention de plusieurs compagnies de navigation.

Pour tenter de pallier ce problème, la jurisprudence Française a apporté des réponses suivantes :

- Lorsqu'un connaissement a été établi sur un imprimé à entête d'un « service commun » à deux compagnies, l'action pour pertes et manquants est recevable contre les deux compagnies conjointement, bien que le transport ait été en fait effectué par un navire appartenant à une seule. Les deux sociétés sont déclarées solidairement responsables<sup>400</sup>.
- La société qualifiée de transporteur peut être une société en nom collectif regroupant des armateurs<sup>401</sup>
- Lorsque des connaissements sont émis par plusieurs transporteurs, celui qui soustraite le déplacement est le transporteur apparent et l'autre est qualifié de transporteur «réel».

La responsabilité de chacun peut être recherchée par le chargeur qui possède ainsi deux débiteurs<sup>402</sup>.

De manière générale, le connaissement qui indique plusieurs noms de compagnies comporte souvent une mention indiquant lequel des transporteurs, figurant dans la liste, est l'émetteur du connaissement (au moyen d'une croix ou d'une case spéciale).

Si tel n'est pas le cas et si le document de transport n'indique pas, clairement, le nom du transporteur, le destinataire doit par prudence assigner individuellement tous les transporteurs indiqués sur le connaissement. Il est inutile, voire dangereux, d'assigner le consortium en tant que tel : il n'est pas certain qu'il ait une véritable existence juridique et que l'assignation puisse lui être valablement signifiée<sup>403</sup>.

Le droit marocain est assez similaire au droit français ; il distingue deux cas de figures tenant de la forme du connaissement émis ;

---

<sup>400</sup> Lamy transport tome 2, année 2014, p. 847.

<sup>401</sup> Cass. com., 28 nov. 1989, no 88-16.082, DMF 1991, p. 290 ; CA Aix-en-Provence, 2e ch. civ., 10 déc. 1992, no 90/4896, World Ranger Shipping et a. c/ L'indépendance.

<sup>402</sup> CA Aix-en-Provence, 21 janv. 2010, no 07/18033, Kintex c/ Hidoux, BTL 2010, p.

<sup>403</sup> CA Paris, 5e ch. A, 30 mars 1993, no 16392/92, Groupe Concorde et a. c/ Veb Deutfracht-Seereederei Uberseehafen ; CA Aix-en-Provence, 2e ch., 6 mars 1997, no 94/1593, Klein SPPM c/ CGM). Seules ont la qualité de transporteur les compagnies membres (CA Paris, 5e ch. A, 2 déc. 1985, DMF 1986, p. 551

Ainsi, s'il s'agit d'un connaissance direct, l'article 765 du CMA dispose que: «... chacun des autres transporteurs répond de l'exécution de ces obligations sur le trajet du transport qu'il a assuré, conjointement et solidairement avec le transporteur qui a établi le connaissance direct ». Chaque transporteur est donc responsable de la partie du transport qu'il assure lui-même, il appartient donc à l'intéressé d'assigner tous les transporteurs qui sont intervenues dans le transport de la marchandise et demander leur condamnation solidaire.

Dans le cas d'un connaissance combiné (Combined Bill of Lading), il est considéré que le transporteur a la responsabilité unique de l'ensemble des phases du transport: un contrat, un transporteur, une responsabilité. Dès lors, on appliquera les dispositions de l'article 802 du CMA535 aux termes duquel le transporteur maritime dont le nom apparait au connaissance est responsable du préjudice ou de la perte de marchandise; l'intéressé dans l'action en responsabilité pourra en conséquence assigner le transporteur visé par le connaissance

Ici, la charge de la preuve incombe au transporteur maritime assigné, ce sera à lui d'indiquer ou du moins faire intervenir tel transporteur qu'il considère responsable des pertes ou préjudices subis par la marchandise.

D'autres difficultés quant à l'identification du transporteur maritime sont à signaler, comme le transport sous connaissance délivré par une enseigne d'un groupe armatorial<sup>404</sup>, ou encore d'une société agent de transport ayant un statut différent de celui de la société mère.

Ces cas supposent que la société de transport maritime compte au sein de son groupe armatorial un très grand nombre de sociétés implanté dans le monde entier ; certaines ayant pour activité le transport des marchandises, et d'autres sont des représentants ou agents maritimes. Chacune des sociétés ayant une personnalité morale distinctes de la société mère.

---

<sup>404</sup> Cas du connaissance délivré par Maersk Line, l'action intentée par des assureurs subrogés contre ce qui s'est révélé être une enseigne – dénuée de toute personnalité juridique –, puis contre d'autres sociétés du même groupe armatorial, étrangères à l'opération en cause, a été rejetée par la Cour de cassation. (Cass. com., 8 juin 1999, no 97-11.517, DMF 1999, p. 603, note Tassel Y., D. 2000, jur., p. 729, obs. Ammar D., rejetant le pourvoi contre CA Paris, 5e ch., 13 nov. 1996, no 18663/94, Maersk c/ La Réunion européenne).

Cette problématique a été posée aux juges marocains qui devaient statuer sur la qualité à agir contre l'agent de transport implanté au Maroc.

Il s'agissait en effet de transports qui s'effectuaient sous couvert d'un connaissance portant le nom d'une des sociétés de transport qui dans la pratique était difficile, voir impossible à assigner, ce qui avait poussé les compagnies d'assurance marocaines à assigner l'agent de transport marocain de ce groupe armatorial, car celui-ci effectue l'ensemble des démarches incombant au transporteur maritime et reçoit pour son compte l'ensemble des actes judiciaires et extrajudiciaires marocains.

En France, la théorie de l'apparence a été expressément visée et admise, à plusieurs reprises, en raison de l'erreur provoquée (sciemment ou non) par le véritable défendeur et de sa participation à l'instance (ce qui dénotait sa parfaite connaissance de la situation)<sup>405</sup> en particulier en présence de connaissances dits de charte-partie qui sont souvent émis sans entête ; Ainsi qu'ont été jugé recevable:

- l'acte visant une enseigne, mais délivré au siège même de la société dont les responsables avaient spontanément, sous la bonne dénomination, effectué un appel en garantie<sup>406</sup>.
- De la même manière, au moins deux procédures contre une importante compagnie de navigation ont été jugées recevables.

On notera que dans une de ces affaires, l'arrêt évoque « *un flou et un rideau de fumée* », les magistrats ayant des difficultés à démêler l'écheveau.

Une procédure visant une marque commerciale a encore été validée en raison de la confusion entretenue.

En droit marocain, si le transporteur n'a pas été nommé dans le connaissance, l'armateur du navire à bord duquel les marchandises ont été embarquées est présumé être le transporteur.

Cependant, il est permis de déterminer l'identité du transporteur maritime par la production d'autres documents dont la liste n'est pas restrictive, en plus du connaissance qui s'est avéré insuffisant.

---

<sup>405</sup> Lamy transport, tome 2, année 2014, p.845.

<sup>406</sup> Ici, la cour d'appel de Paris relevait notamment une confusion artificiellement utilisée pour tromper les adversaires (CA Paris, 5e ch., 1er juill. 1994, no 92-15686, Sartec et a. c/ Uni- Europe et a.)

De manière générale, l'armateur sera considéré comme étant le transporteur responsable si le transporteur maritime n'a pas pu être identifié pour incertitude ou inexactitude sur son nom dans le connaissement.

Ce mécanisme est aussi appliqué en France ainsi que nous le démontre les cas d'espèces suivants:

- Lorsqu'il existe des moyens de procéder « facilement » à l'identification du transporteur, ou lorsqu'une société autre que l'armateur est clairement indiquée comme étant le transporteur, l'action contre le propriétaire du navire ne doit pas pouvoir prospérer.
- Ayant constaté que le connaissement ne mentionnait ni le nom de l'armateur, ni celui de l'affréteur, et que la charte-partie à laquelle il se référait n'était ni reproduite, ni annexée, la cour d'appel a pu accueillir l'action formée contre le propriétaire du navire, quelles que soient les indications relatives à l'identité de l'affréteur ayant pu résulter d'éléments extérieurs et révélés postérieurement à sa délivrance. Si la charte-partie est inopposable au porteur du connaissement, celui-ci peut s'en prévaloir en tant que fait juridique.

Cependant, si la loi désigne expressément l'armateur comme étant le responsable du transport en cas d'incertitude de l'identité du transporteur maritime, il est toujours possible d'agir contre le transporteur contractuel comme par exemple l'affréteur. Il existe des cas où la détermination de l'identité de transporteur dans un transport sous connaissement présente des difficultés car le transporteur maritime qui y est indiqué n'est pas celui qui effectuera réellement le transport.

Fort heureusement, ils ne sont pas très nombreux, mais ce point mérite néanmoins d'être développé car il intéresse tant le destinataire dans son action en responsabilité, tant le transporteur émetteur du connaissement électronique, ce dernier étant facile à modifier et à falsifier avec les nouvelles avancées technologiques et informatiques. Il s'agit donc des cas où le transporteur maritime est victime (ou pas) de substitution ou d'usurpation de son identité.

N'ayant pas trouvé dans la jurisprudence marocaine des cas traitants de ces cas de figures, nous nous baserons donc sur l'expérience française pour tenter d'illustrer nos propos.

Selon la loi, seul celui qui a émis le connaissement et dont le nom y est inscrit peut être assigné en responsabilité pour les manquements ou préjudices subis par la marchandise ; nous verrons cependant, que dans la pratique il existe des cas où le transporteur indiqué sur le connaissement n'est pas forcément celui qui l'a émis ni celui qui a effectué le transport de la marchandise. Ici la charge de la preuve revient à celui qui est en demande, mais ces preuves sont bien accueillies par les juges ainsi que le montrent les cas d'espèces suivants :

- l'argument selon lequel seule l'émission par un transporteur d'un connaissement à son en-tête crée un lien contractuel entre celui-ci et le chargeur ne peut valablement être opposé, quand la compagnie dont la responsabilité est recherchée a bien effectué le déplacement et a signé, par l'intermédiaire de son agent, le connaissement émis à l'en-tête d'un autre transporteur;
- a été jugé recevable l'action dirigée contre un armement qui n'est pas l'émetteur du connaissement mais qui a conclu en qualité de transporteur le contrat.
- Le consignataire du navire qui a traité avec un commissionnaire de transport en laissant croire faussement qu'il était transporteur doit être condamné en qualité de transporteur apparent.

Afin de faire face aux nombreuses problématiques susvisées, l'article 37 de la nouvelle convention apporte des solutions opportunes pour identifier le transporteur maritime selon que le nom de celui-ci est indiqué ou pas dans document de transport. Dans ce dernier cas, le propriétaire du navire a la possibilité d'échapper à la responsabilité s'il désigne au juge l'identité du vrai transporteur.

#### SECTION IV - les règles de prescription de l'action et ses limites

Le contrat de transport maritime commence dès la prise en charge de la marchandise par le transporteur et se termine avec sa livraison au destinataire ou à son représentant légal réclamant la livraison au titre d'un exemplaire, même unique d'un connaissance, ou si aucun connaissance n'a été émis, au titre d'un autre document de transport valablement établi selon le mode de transport convenu.

Sauf si le connaissance contient des stipulations spécifiques, la livraison est l'acte juridique en vertu duquel le transporteur s'engage à livrer la marchandise au destinataire ou à son représentant légal qui exprime son acceptation ou pas de sorte que l'acte de livraison devient le point de départ, pour le destinataire, de faire ses doléances ou d'engager une procédure contre le transporteur maritime de la marchandise.

Ici, il est important de distinguer la date de la livraison qui implique un acte distinct de la lettre des réserves que le destinataire pourrait adresser avant ladite livraison de sorte que, si la lettre de réserves intervient avant la livraison, le délai de prescription anale ne peut commencer qu'à la date de l'envoi de la lettre de réserves.

En pratique, arrivé au port de destination convenue, le transporteur maritime de marchandise procède aux opérations de désarrimage et de déchargement des marchandises, dans le respect des lois et usages du port de déchargement. Dans le même temps, il devra informer le destinataire de l'arrivée de sa marchandise par écrit.

Cet avis est en effet important car dans un premier temps, dès sa réception, le destinataire de la marchandise ou son représentant seront tenus de procéder aux démarches nécessaires pour le retrait de la marchandise ; par la suite, cet avis va permettre au transporteur, dans le cas où le destinataire ne se présente pas ou refuse de prendre livraison de la marchandise ou s'il n'est pas connu, de mettre les marchandises en dépôt, en lieu sûr aux risques et frais du destinataire, en avisant de ces faits immédiatement le chargeur et le destinataire, si ce dernier est connu.

Si le destinataire ne retire par sa marchandise dans les délais impartis sans en justifier de la raison, le transporteur aura le droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par lui. Si dans un délai de deux mois de l'arrivée du navire au port de destination les marchandises mises en dépôt n'ont pas été réclamée et/ou les sommes dues au transporteur par le destinataire n'ont pas été payées, le transporteur est en droit de vendre les marchandises avec le consentement de l'autorité judiciaire compétente, sauf si une caution suffisante a été fournie par l'ayant droit aux marchandises.

Ainsi, le transporteur maritime est certes responsable de la marchandise depuis sa prise en charge à bord du navire et jusqu'à sa livraison à son destinataire, mais, si par la faute ou négligence du destinataire la marchandise n'a pas pu être livrée, ce sera ce dernier qui supportera la charge de ce retard dans la livraison<sup>407</sup>.

En pratique, la livraison se fait généralement entre le consignataire du navire - la compagnie portuaire - et le destinataire, ce dernier est souvent représenté par une société de transit appelée aussi consignataire de cargaison. L'intervention du consignataire de cargaison est en conséquence très importante, car elle libère le transporteur de sa responsabilité à l'instant où il lui livre la marchandise.

Il faut cependant rappeler que le point de départ du calcul du délai de prescription n'est pas le même lorsque s'interpose au transporteur une entreprise monopolistique; ici la question est de savoir si le délai court à compter de la livraison entre les mains de la société monopolistique ou bien à partir de la date de la livraison effective au destinataire?

Selon la jurisprudence constante, le transporteur est libéré de sa responsabilité dès l'instant qu'il est établi que la marchandise est prise en charge par l'entreprise monopolistique ou plus précisément<sup>408</sup>. Ce qui nous amène à conclure que la prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur maritime court de la remise entre les mains de la société monopolistique, à condition toutefois que le transporteur puisse prouver la date de cette remise<sup>409</sup>.

---

<sup>407</sup> Précisons que le contentieux ici est soumis à la prescription prévue pour les actions découlant du contrat de transport maritime.

<sup>408</sup> Cass. com. 13 juin 1989, n° 87-11.825; CA AIX 15 févr. 2007, DMF 2007, 346

<sup>409</sup> CA Rouen déc 2004, DMF 2015, 423, obs. A-L.Michel

Il est dès lors important de vérifier le contrat liant ces parties et fixant les modalités de livraison de la marchandise, si cette dernière a été remise entre les mains de la compagnie portuaire et que les parties ont convenu que cela équivalait à la livraison, les juges écarteront la responsabilité du transporteur maritime en cas de dommages ou pertes causés à la marchandise pendant la période où celle-ci se trouvait entre les mains et sous la garde de la compagnie portuaire.

La livraison qui fait courir le délai de prescription peut ainsi être la date de délivrance de la marchandise, ou la date de la remise sous-palan, où encore s'agissant de marchandises empotées de la date de l'ouverture du conteneur.

Dans ce dernier cas de figure, lorsque le transporteur maritime procède au dépotage et conserve la marchandise dans ses magasins, la prescription ne commence à courir qu'à dater de sa remise au destinataire ou à un de ses représentants. A contrario, si les marchandises, déchargées dans un port autre que celui de destination, y sont laissées en souffrance, de telle sorte qu'elles ne sont ni remises ou offertes, ni perdues, le délai de prescription ne commence pas à courir.

Toutefois, si par la volonté du destinataire le dépotage ou l'examen du conteneur sont différés, le point de départ de la prescription ne devrait pas s'en trouver retardé pour autant. Il doit alors être fixé au moment où le réceptionnaire ou son représentant a été en mesure de vérifier l'état des marchandises.

Ainsi, à titre d'exemple, une livraison valablement opérée en vertu d'une clause CY569 fait débiter le délai annuel, l'entreposage temporaire du conteneur chez une société requise par un mandataire du destinataire concernant alors les relations entre ces derniers.

En résumé, la prescription à l'encontre du transporteur maritime ne court pas :

- du jour de l'accomplissement du connaissement si cette opération a lieu antérieurement à la livraison effective ;
- du jour de l'arrivée du navire ou du débarquement des marchandises, mais de celui où la cargaison a été remise au consignataire<sup>410</sup>.

---

<sup>410</sup> CA Paris, 5e ch. B, 30 juin 1994, Crystal Food Import et a. c/ Ned Lloyd Lijnen BV et a.

Le délai de prescription peut toutefois être prolongé jusqu'à deux ans par accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

Le législateur marocain permet en effet la contractualisation des délais de prescriptions mais dans la limite de deux ans. Cette limite étant fixée dans un esprit de sécurité juridique et économique.

Le législateur français étant inspiré par l'article 3§6 de la Convention de Bruxelles modifiée<sup>411</sup>, permet aussi la contractualisation des délais de prescription mais sans les limiter dans le temps comme l'a fait le législateur marocain.

Ainsi la loi marocaine et la loi Française interdisent aux parties d'abroger le délai anal, mais elles les autorisent à le prolonger par un accord conclu postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action en responsabilité.

La possibilité de proroger le délai de prescription est cependant soumise à des conditions de validité suivantes :

- exprimer une volonté, expresse ou tacite, non équivoque ;
- avoir été accordé par le transporteur ou par un de ses mandataires;
- être convenu pendant que le délai de prescription est encore en cours et qu'en tout état de cause, avoir été accordée dans le délai de la prescription.

Si l'accord est assorti de conditions, ces dernières doivent être scrupuleusement respectées sous peine de voir l'action déclarée prescrite. Cela a été le cas notamment pour :

- un destinataire, bénéficiaire d'un report lié au respect de la clause de compétence du connaissance, qui avait assigné le transporteur devant une autre juridiction;
- des assureurs qui se prévalaient d'un report accordé « pourvu que [leur] réclamation ne soit pas déjà prescrite », alors qu'à la date du télex l'action était déjà hors délai ;
- une compagnie qui, alors qu'elle bénéficiait du principe du report, n'avait pas adressé, par télécopie, au représentant du navire, comme convenu, l'acte de subrogation

Une fois que le destinataire a conclu un accord de prolongation du délai de prescription, peut-on imaginer que cet accord profite au subrogé de l'une des parties ?

---

<sup>411</sup> Protocole de 1968 : art. 3§6 : « ..Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 bis, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action... »

Pour répondre à cette question nous nous réfèrerons au cas du destinataire qui a conclu un accord visant à proroger le délai de prescription avec le transporteur et entre temps ce même destinataire se fait indemniser par son assureur ; l'assureur souhaitant se retourner contre le transporteur maritime en action en responsabilité cherchera à se prévaloir de l'accord susvisé pour justifier de la recevabilité de l'action engagée.

En principe, seul celui qui a demandé et obtenu la prorogation peut s'en prévaloir, cependant, les assureurs peuvent toutefois invoquer un report accordé à leur représentant dont la qualité était connue dès le début du litige<sup>412</sup> à l'exception du cas de report accordé au transporteur en raison du fret impayé car il n'entraîne pas un avantage réciproque au profit du destinataire pour les avaries à la marchandise.

La présomption de responsabilité du transporteur maritime est une règle de principe qui ne signifie pas forcément que le transporteur est réellement responsable des pertes ou dommages causés à la marchandise transportée. Il arrive, en effet souvent, que les dommages et pertes affectant la marchandise sont dues à un événement extérieur à la volonté du transporteur maritime tel que les intempéries, ou du fait de la marchandise elle-même au moment où elle a été conçue et vendue par son fabricant, comme c'est le cas du vice caché, ou des erreurs que commet le chargeur au moment de l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises. Il incombera dès lors au transporteur maritime d'en apporter la preuve. A défaut, le transporteur maritime sera tenu pour responsable des pertes ou préjudices subis par la marchandise.

Néanmoins, le transporteur maritime peut se retourner contre celui qu'il estime responsable des pertes ou préjudices subis par la marchandise et pour lesquels il a été condamné, par le biais de l'action récursoire.

Le problème de la loi applicable à la règle de prescription de l'action du transporteur maritime contre le chargeur se pose sous l'empire de la Convention de 1924 qui est muette sur ce point.

Cependant, les juridictions marocaines et françaises font application de la *lex fori* qui fixe le délai d'un an<sup>413</sup> Le droit français applique la même règle que le droit marocain,

---

<sup>412</sup> CA Rouen, 2e ch., 17 janv. 2002, France Euro Tramp c/ Mutuelles du Mans Assurances.

<sup>413</sup> DMF h.s 2016, P. 73.

dès lors, l'article L 5422-18 du code des transports prévoit un délai de trois mois pour déclencher l'action récursoire<sup>414</sup>.

Rappelons néanmoins que même si le délai de trois mois de l'action récursoire est indépendant de celui du délai d'un an fixé pour l'exercice de l'action principale<sup>415</sup>, le début du délai de l'action récursoire ne peut se déclencher que si l'action principale a été introduite dans le délai légal ou éventuellement prorogé conventionnellement. Lorsque cette condition est remplie, il suffit que l'appel en garantie soit régularisé dans les trois mois, à compter de la signification principale.

De la même manière, la jurisprudence française rappelle que l'action récursoire intentée dans les trois mois qui suivent l'exercice de l'action contre le garanti est recevable, même si à ce moment le délai d'un an après la livraison est expiré<sup>416</sup>.

Comme pour tout délai, le délai de l'action récursoire peut être interrompu ou suspendu selon les règles de droit commun<sup>417</sup>. Dans le même ordre d'idées, le moyen tiré de la prescription doit être soulevé par écrit et avant tout débat au fond. Si la partie intéressée n'a pas soulevé ce moyen *in limine litis*, cela n'est pas considéré par la jurisprudence française comme une renonciation tacite à soulever ce moyen qui peut l'être en tout état de cause<sup>418</sup>.

La question s'est posée de savoir si la mise à disposition des conteneurs est accessoire au contrat de transport maritime et dans ce cas, doit-on lui appliquer la règle de la prescription d'un an comme pour le contrat de transport de marchandise par mer?

La Cour de cassation a rendu un arrêt en date du 30 juin 2015<sup>419</sup> qui répond à cette question en indiquant : « qu'à moins qu'elle ne fasse l'objet d'une convention distincte du contrat de transport, la mise à disposition de conteneurs par le transporteur maritime, qui concourt à l'acheminement de la marchandise, constitue l'exécution

---

<sup>414</sup> Cass. com., 12 janv.1988, no 86-14.607 ; CA Paris, 5e ch. B, 6 févr. 1981, DMF 1981, p. 598 ; CA Aix-en-Provence, 2e ch., 13 févr. 1997, no 93/18149, CMA

c/ Intramar) « alors même que le garanti se trouverait encore dans le délai d'un an ».

<sup>415</sup> Cass. com., 7 déc. 1999, no 97-18.035, Bull. civ. IV, no 225

<sup>416</sup> Cass. com., 2 oct. 1990, no 88-18.089, BTL 1991, p. 242

<sup>417</sup> Cass. 1<sup>ère</sup> civ., 18 septembre 2002, n°00-18.325, Bull. civ.I, n°206. La Cour après avoir précisé que l'article 2244 « énuméré limitativement les actes interrompant la prescription », estime que la participation volontaire aux opérations d'expertises ne peut être assimilée à une citation en justice.

<sup>418</sup> CA Versailles, 12<sup>ème</sup> ch., 17 /03/2005, n° RG 02/06658, SNC TNT France c/ Intégration et Services.

<sup>419</sup> 600Com. 30 juin 2015, FS-P+B, n° 13-27.064

d'une obligation accessoire de ce contrat ». Cet arrêt reprend en réalité une solution affirmée il y a un an et demie de cela par lequel la Cour de cassation avait indiqué que la mise à disposition de conteneur ne continue, en principe, pas un contrat spécifique, mais une obligation accessoire à un contrat de transport<sup>420</sup>.

En conséquence, l'action visant à la restitution des conteneurs, exercée par le propriétaire de ces derniers contre le transporteur, obéit, du point de vue de la prescription, au régime applicable à toute action contre le chargeur ou le destinataire née du contrat de transport maritime : elle se prescrit par un an<sup>421</sup>. la prescription d'une action en responsabilité qui peut être interrompue par tout acte accompli par le créancier en vue de faire valoir son droit, même s'il saisi une juridiction incompétente<sup>422</sup> à condition que le demandeur soit de bonne foi.

Cependant, la règle selon laquelle le délai de prescription est suspendue car le demandeur a saisi la mauvaise juridiction, ne peut être transposée au cas dans lequel le demandeur assigne la mauvaise personne, dès lors que l'erreur dans la qualité du défendeur n'est pas une exception permettant de suspendre ou d'interrompre le délai de prescription.

La jurisprudence française fait application des mêmes règles que celles prévues par le code civil marocain ; Il a été ainsi jugé que :

- une citation devant la Chambre arbitrale maritime de Paris dont le caractère juridictionnel ne peut être sérieusement contesté, interrompre les délais de prescription.
- La saisine d'un juge incompétent interrompre les délais de prescription<sup>423</sup> à conditions que le demandeur soit de bonne foi, autrement dit qu'il ne s'agisse pas d'une manœuvre ou d'un détournement de procédure<sup>424</sup>.
- L'action engagée par l'assureur non subrogé interrompe valablement la prescription si le paiement de l'indemnité intervenant avant que le juge statue. L'assureur condamné

---

<sup>420</sup> Com. 3 déc. 2013, n° 12-22.093, D. 2013. 2910 ; *ibid.* 2014. 2272, obs. H. Kenfack

<sup>421</sup> Dalloz Actualité (<http://www.dalloz-actualite.fr>) Mise à disposition de conteneur : caractère accessoire au contrat de transport maritime en date du 16 juillet 2015.

<sup>422</sup> Voir les articles 2240, 2241 et 2244 du code civil ;

<sup>423</sup> C. civ., art. 2241 tel qu'issu de la loi no 2008-561 du 17 juin 2008 ; Cass. ch. mixte, 24 nov. 2006, no 04-18.610.

<sup>424</sup> Cass. 2e civ., 16 déc. 2004, no 02-20.364, Bull. civ. II, no 531

en première instance à indemniser son assuré, et qui accepte cette décision, a été admis à poursuivre l'instance en appel sans qu'aucune prescription ne lui soit opposable<sup>425</sup>.

- l'assureur qui avait refusé toute indemnisation ne pouvait exercer à l'encontre du transporteur maritime qu'une action en garantie soumise à la prescription de trois mois des actions récursoires<sup>426</sup>.

En conclusion, l'interruption du délai de prescription dure aussi longtemps que l'instance ; elle se prolonge ainsi jusqu'à ce que le litige trouve sa solution<sup>427</sup>. Cela signifie « que le nouveau délai de prescription ne commence à courir qu'à compter de la décision qui met définitivement fin à l'instance »<sup>428</sup>. Cette interruption subsiste donc même si le jugement est frappé d'appel<sup>429</sup>.

La nouvelle convention a gardé les principes de prescription instaurés par la Convention de Bruxelles originelle et modifiée, mais elle a apporté quelques modifications en ce qui concerne les délais pour émettre des réserves à la livraison en précisant que le destinataire ou son représentant peuvent le faire à tout moment avant ou après la livraison pour ce qui concerne les dommages apparents et dans le délai de 7 jours pour les dommages non apparents.

La nouvelle Convention a par ailleurs rallongé à deux ans le délai pour agir en justice suivant la livraison de la marchandise où à la date à laquelle elle aurait dû être livrée.

Nous pouvons résumer ces différences par le tableau suivant :

---

<sup>425</sup> CA Aix-en-Provence, 22 nov. 1995, no 93/2705, Navigation et Transport c/ Sud Marine International.

<sup>426</sup> Cass. com., 26 mars 1996, no 94-12.524 et no 94-12.525.

<sup>427</sup> Cass. com., 11 juin 2002, no 00-15.483

<sup>428</sup> Cass. 2e civ., 8 avr. 2004, no 02-15.096, Bull. civ. II, no 181.

<sup>429</sup> CA Bordeaux, 2e ch., 14 nov. 1990, no 4636/87, Skandia c/ Mariana, BTL 1992, p. 149 Rappelons qu'en cas de **radiation de l'affaire**, l'instance est seulement « suspendue »

| Régime juridique                       | Bruxelles 1924                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Bruxelles modifiée                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Rotterdam                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Délai pour agir contre le transporteur | <p>Délai pour émettre des réserves à la livraison :</p> <p>1- pour les dommages apparents : avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance selon le contrat de transport ;</p> <p>2- Pour les dommages non apparents : dans les 3 jours de la délivrance</p> <p>Délai pour agir en justice : 1 an suivant la délivrance des marchandises ou la date à laquelle elles auraient dues être délivrées ,</p> <p>Délai qui peut être prorogé à deux ans</p> <p>Action récursoire, Délai 3 mois pendant ou après la fin de l'action en</p> | <p>Délai pour émettre des réserves à la livraison :</p> <p>1- pour les dommages apparents avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance selon le contrat de transport ;</p> <p>2- Pour les dommages non apparents : dans les 3 jours de la délivrance</p> <p>Délai pour agir en justice : idem que la Convention originelle</p> <p>Action récursoire : idem que la Convention originelle</p> | <p>Délai pour émettre des réserves à la livraison :</p> <p>1- pour les dommages apparents avant ou au moment de la livraison</p> <p>2- Pour les dommages non apparents : dans les 7 jours suivants la livraison</p> <p>Délai pour agir en justice : 2 ans suivant la délivrance des marchandises ou la date à laquelle elles auraient dues être délivrées.</p> <p>Délai qui peut être prorogé plusieurs fois.</p> <p>Action récursoire ; déterminé par la loi applicable de l'Etat où l'action est engagée ; Ou 90 jours de la signification du règlement.</p> |

|  |                |  |  |
|--|----------------|--|--|
|  | responsabilité |  |  |
|--|----------------|--|--|

## Conclusion Chapitre I

Les questions liées à la recevabilité de l'action en responsabilité du transporteur maritime représentent en réalité un chantier monumental ;

Pour le solutionner, les juges du fond doivent faire application de leur loi interne en même temps que la règle des conflits.

De même que pour la détermination de la compétence du juge qui, en fonction des règles de droit international qui s'imposent à lui, procèdera à la détermination du régime applicable la responsabilité contractuelle du transporteur maritime.

## CHAPITRE II- Les moyens tirés de la compétence des juridictions

Ce sont, en principe, les règles de droit commun qui vont déterminer la compétence territoriale du tribunal qui va trancher le contentieux découlant du contrat de transport de marchandises par mer de sorte que le demandeur peut saisir :

- le tribunal où demeure le défendeur;
- ou la juridiction du lieu de la livraison effective de la chose ou du lieu de l'exécution de la prestation de service ;
- en cas de pluralité de défendeurs, le demandeur saisit, à son choix, la juridiction du lieu où demeure l'un d'eux ;
- Les articles qui instituent un privilège de juridiction au bénéfice des nationaux peuvent aussi trouver place étant donné que la compétence internationale des tribunaux « *est fondée non sur le droit nés des faits litigieux mais sur la nationalité des parties, sauf preuve d'une fraude destinée à donner artificiellement compétence à la juridiction nationale pour soustraire le débiteur à ses juges naturels* ».

Afin de répondre aux conditions spécifiques de l'exécution du contrat de transport de marchandises par mer, l'article 54 du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 de la législation française permet aux parties de déroger au droit commun pour saisir le tribunal du port de chargement ou de déchargement, si celui-ci est situé sur le territoire national.

Précisons cependant, que l'ordre public international français permet à la juridiction française d'écarter une loi étrangère, mais il n'autorise pas d'écarter la compétence territoriale d'une juridiction étrangère au profit d'un tribunal français<sup>430</sup>, ce qui n'est pas le cas en droit marocain.

Cependant, il n'est pas rare que le contrat de transport maritime contienne une clause spécifiant la juridiction compétente appelées clause de compétence (SECTION I) ou encore clause commissaire (SECTION II)

2) dont la force probante l'opposabilité à l'égard du destinataire du connaissance pose encore des difficultés.

---

<sup>430</sup> Cass 11 juin 2002, droit maritime, exécution et inexécution du contrat page 553, Monsieur Ph. DELEBECQUE.

SECTION I- La force probante de la clause de compétences et son opposabilité au destinataire du connaissement.

Les règles de compétences ont, selon le professeur Delebecque, rarement l'occasion de s'appliquer car la pratique des clauses attributives de compétence sont courantes dans l'exploitation des navires. Cette pratique est très certainement guidée par la volonté des transporteurs de diriger le contentieux vers des tribunaux dans le ressort desquels se trouve leur siège social.

Bien que cette pratique soit critiquable du point de vu du destinataire car elle pourrait l'éloigner de son lieu de résidence ou du lieu de livraison de sa marchandise, elle est néanmoins justifier du point de vu du transporteur étant donné que ce type de clause lui permet de saisir une juridiction près de son siège pour répondre au mieux aux nombreux contentieux auxquels il doit faire face.

Ainsi, même si la clause de compétence présente un avantage en ce qu'elle est susceptible de procurer une stabilité des juridictions car elle permet d'éviter la saisine pour le même litige de deux juridictions différentes en même temps Maroc et France par exemple, elle est néanmoins l'objet d'un contentieux important étant donné qu'elle a pour effet de priver le juge, compétent au terme de ses règles de compétences nationales et internationales, de sa juridiction sur le litige couvert par la clause.

Alors que l'opposabilité de la clause de compétence ne suscite, en principe, pas de difficulté à l'égard du chargeur étant donné que son acceptation de la clause se manifeste normalement par la signature qu'il a apposée sur le connaissement, la situation est cependant différente pour le destinataire.

En effet, la question de l'opposabilité de la clause de compétence stipulée dans le contrat maritime au destinataire dépend du droit applicable au contrat<sup>431</sup>. Si le tiers porteur succède, en « acquérant le connaissement », aux droits et obligations du chargeur en vertu du droit national applicable, ce qui est le cas en droit anglais, la cause est entendue: il est points et pieds lié par la clause<sup>432</sup>. Si ce même porteur est considéré comme un tiers au contrat, en application de la loi nationale applicable, il

---

<sup>431</sup> Cass. com. 17/02/2015, n°13-18.086, DMF 2015, 444, obs. S. SANA CHAILLE de NERE

<sup>432</sup> DMF éd; hors série, juin 2016, p. 82.

voir aussi: A. Attalah, Colloque ADBM/AFDM, DMF 2016, n° 777, p.152.

faut s'assurer de son consentement dans les conditions prévues par le règlement Bruxelles I<sup>433</sup> ou Bruxelles I bis<sup>434</sup> si celui-ci s'applique, dans le cas contraire, dans les conditions du droit commun<sup>435</sup> que postérieurement à cette étape. D'où le contrôle rigoureux des juges du fond<sup>436</sup>.

Cette rigueur jurisprudentielle n'a cependant pas empêché le transporteur maritime de développer une pratique nouvelle tendant à renvoyer le détenteur du connaissement au règlement intérieur de la compagnie de transport de sorte que, chaque connaissement qui renvoi à ce règlement est susceptible de rendre la clause de compétence opposable au destinataire ; On peut donc imaginer que le transporteur maritime allègue que le règlement intérieur est disponible sur son site internet pour soutenir que la clause est opposable au destinataire.

C'est en effet un point très épineux et très important au regard de ses conséquences. L'insertion d'une clause de compétence ne signifie pas seulement le choix d'une juridiction, mais aussi que les parties s'exposent à ce que la clause de l'élection du for soit interprétée au regard des critères certes tirés de la loi propre au contrat ou celles de la loi du lieu d'émission du connaissement<sup>437</sup>, mais le résultat de cette interprétation ne reflètera pas forcément la volonté des parties au contrat de transport<sup>438</sup>.

De manière traditionnelle, on considère que l'acceptation des transporteur maritime de développer une pratique nouvelle tendant à renvoyer le détenteur du connaissement au règlement intérieur de transport de sorte que, chaque connaissement qui renvoi à ce règlement est susceptible de rendre la clause de compétence opposable au destinataire ; On peut donc imaginer que le transporteur maritime allègue que le règlement intérieur est disponible sur son site internet pour soutenir que la clause est opposable au destinataire.

C'est en effet un point très épineux et très important au regard de ses conséquences. L'insertion d'une clause de compétence ne signifie pas seulement le choix d'une

---

<sup>433</sup> art. 23

<sup>434</sup> art.25

<sup>435</sup> Cass. com. 23 sept. 2014, n° 13-19.108,DMF éd; hors série, juin 2016, p. 82.

<sup>436</sup> En effet, la jurisprudence des juges du fond est loin d'être systématique et s'efforce de s'assurer du consentement à la clause exp: CA Paris 14/04/2015, BTL 2015, 253.

<sup>437</sup> Cass. 1ère civil, 3/12/1991, n° 90-10.078.

<sup>438</sup> Article de Claire HUMANN, revue droit Maritime Français, décembre 2010, n°720, page 1012.

juridiction, mais aussi que les parties s'exposent à ce que la clause de l'élection du for soit interprétée au regard des critères certes tirés de la loi propre au contrat ou celles de la loi du lieu d'émission du connaissance, mais le résultat de cette interprétation ne reflètera pas forcément la volonté des parties au contrat de transport.

De manière traditionnelle, on considère que l'acceptation des conditions générales d'un transport par le destinataire résulte de l'acceptation par ce dernier sans réserve, des marchandises. En revanche, cette seule acceptation sans réserve n'emporte pas nécessairement approbation des clauses "spéciales"<sup>439</sup>.

De manière générale, la jurisprudence tient compte, dans le cadre général de la liberté de preuve en matière commerciale, des relations d'affaires entre les parties, de la qualité du destinataire et de son attitude<sup>440</sup>. L'usage instauré entre les contractants devient un élément crucial dans l'appréciation de la clause attributive de compétence dans la mesure où cela permet de vérifier la réalité du consentement des parties au contrat<sup>441</sup>.

C'est sur ce fondement que la Cour d'Aix, saisie d'un litige relatif au commerce de fruits (avocats chargés au Kenya par un transporteur belge et déchargés à Marseille) a jugé que le destinataire avait connaissance ou était censé avoir eu connaissance d'une clause conforme à l'usage qui attribuait compétence aux juridictions du pays, la Belgique, où le transporteur avait son siège<sup>442</sup>.

Nous attirons cependant l'attention du lecteur que cette solution n'a pas été retenue pour le destinataire réel. Alors que la jurisprudence lui permet d'agir contre la

---

<sup>439</sup> Idem supra

<sup>440</sup> En ce sens notamment Com, 5 mars 1991, Bull n° 96 : "Une cour d'appel a pu retenir la validité d'une clause d'attribution de compétence territoriale après avoir souverainement relevé que la convention se rattachait directement aux conditions générales de vente applicables depuis le début des relations devenues habituelles entre deux sociétés commerciales et tacitement acceptées pour les litiges pouvant les opposer", mais également, Com, 30 juin 1992, Bull n° 203 : "la connaissance par l'une des parties des conditions générales de l'autre partie contenant une clause de juridiction ne suffit pas, même au cas de relations d'affaire suivies, à lui rendre opposable cette clause si le contrat n'y fait aucune référence directement ou indirectement", enfin : Com, 29 juin 1993, Bull n° 271 : "C'est par une appréciation souveraine qu'une cour d'appel décide que la lettre d'une société accompagnée du document contractuel adressée à un commerçant constituait une offre précise, complète et ferme dont l'acceptation par le commerçant était établie par la signature qu'il avait apposée sous ce contrat sans aucune réserve et avant toute rétractation"

<sup>441</sup> Article de Claire HUMANN, revue droit Maritime Français, décembre 2010, n°720, page 1012.

<sup>442</sup> CA Aix-en-Provence, 2e ch., 28 déc. 2011, no RG : 10/19603, Axa et a. c/ Mark Gross et a., BTL 2012, p. 127

compagnie maritime comme étant le transporteur de la marchandise, il n'est pas pour autant assimilé au destinataire contractuel. Au demeurant, la jurisprudence française considère le destinataire réel comme étant tiers au contrat; non mentionné au connaissement, il ne peut donc se voir opposer la clause<sup>443</sup>.

a) La clause de compétence au regard des règles de droit internationales :

Ainsi que nous l'avons exposé plus haut, le contrat de transport de marchandises est conclu entre le transporteur et le chargeur pour le compte du destinataire afin d'acheminer la marchandise achetée par ce dernier auprès du vendeur.

L'acheminement international d'une marchandise d'un point « a » à un point « b » signifie donc qu'il y a eu un contrat de vente entre l'acheteur et le vendeur ; ce contrat de vente peut prévoir l'acheminement de la marchandise pour sa livraison à son destinataire ; ici, un contrat de transport sera conclu entre le chargeur et le transporteur et ce dernier peut contenir des stipulations au profit du destinataire<sup>444</sup>.

Si le contrat de vente de la marchandise n'inclut pas l'acheminement, dans ce cas, ce sera au destinataire de la marchandise d'effectuer les démarches aux fins de faire acheminer sa marchandise et de la même manière, une clause attributive de compétence pourra être insérée dans le connaissement remis au destinataire ou à son représentant. La question de l'opposabilité de la clause de compétence à l'égard du destinataire ne se pose pas vraiment dans le cas d'espèce, car il sera considéré comme chargeur et donc la signature qu'il aura apposée lors du chargement de la marchandise manifeste son acceptation de la clause.

Mais, de manière plus courante, le destinataire est représenté par le chargeur à qui le transporteur remet le connaissement. Après signature du connaissement, le chargeur adressera un exemplaire du connaissement au destinataire et ce avant même que la marchandise n'arrive au port de destination. Dès lors, sauf cas de fraude, il devient très difficile pour le destinataire d'alléguer ne pas être au courant de l'existence de la clause de compétence<sup>445</sup>.

Dans le même ordre d'idée, une fois la marchandise acheminée au port de destination, le transporteur ou son représentant va livrer la marchandise transportée au destinataire

---

<sup>443</sup> CA Rouen 10 sept. 2015, BTL 2015, 541, DMF 2016, 176;

<sup>444</sup> [http://www.courdecassation.fr/publications\\_26/rapport\\_annuel\\_36/rapport\\_2001\\_117/](http://www.courdecassation.fr/publications_26/rapport_annuel_36/rapport_2001_117/)

<sup>445</sup> Idem supra

légitime ou à son représentant réclamant la livraison au titre d'un exemplaire, même unique du connaissement, ou si aucun connaissement n'a été émis, au titre d'un autre document de transport valablement établi<sup>446</sup> ; dès lors, si le destinataire accepte de prendre la marchandise en signant le connaissement, qu'il doit remettre au transporteur en contrepartie de la marchandise, il ne pourra pas par la suite prétendre ne pas avoir accepté la clause de compétence qui y est insérée ; le destinataire est ainsi réputé avoir accepté la clause insérée au connaissement et ne pourra pas s'y opposer.

Que ce passe-t-il si le destinataire ne signe pas le connaissement (par erreur, oubli ou sciemment) et retire la marchandise qui lui est remise?

La clause de compétence lui-est-elle opposable ? Doit-on dans ce cas suppléer à cette absence de signature par la signature d'un acte supplémentaire de la part du destinataire afin de s'assurer de son acceptation ou le seul retrait de la marchandise suffit pour considérer que le destinataire acquiesce à la clause de compétence?

L'absence de signature du connaissement par le destinataire lors du retrait de la marchandise au port de destination peut poser des difficultés dans la mesure où cela signifie que soit le destinataire n'est pas au courant de l'existence de cette clause, soit qu'il s'oppose à celle-ci.

La Cour de justice amenée à apprécier l'interprétation de l'article 17 de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968<sup>447</sup> dans un arrêt *Castelliti* du 16 mars 1999, la Cour

---

<sup>446</sup> Voir art. 782 CMA

<sup>447</sup> Une affaire relative à un transport maritime (CJCE, 19 juin 1984, aff. 71/83, *Partenreederei ms. Tilly Russ et Ernest Russ c/ NV Haven-& Vervoerbedrijf Nova et NV Goeminne Hout* : Rec. CJCE 1984, p. 2417 ; Rev. crit. DIP 1985, p. 385, note H. Gaudemet-Tallon ; DMF 1985, p. 83, note P. Bonnassies), devait permettre à la Cour de justice de nuancer sa jurisprudence selon différentes hypothèses précises.

L'espèce concernait un transport de bois du Canada en Belgique sous le couvert de deux connaissements signés uniquement par l'agent américain du transporteur. Au verso de ces connaissements figurait une clause de compétence en faveur du tribunal de Hambourg.

La Cour de cassation de Belgique a posé à la Cour de justice la question de savoir si, compte tenu des usages généralement admis en ce domaine, le connaissement remis par le transporteur maritime au chargeur pouvait être considéré comme une "*convention (...) écrite*" ou comme une "*convention (...) confirmée par écrit*" entre les parties au sens de l'article 17 de la convention du 27 septembre 1968.

En l'espèce, les connaissements contenant la clause étaient régis par la convention de Bruxelles du 25 août 1924 qui n'exige pas la signature du chargeur. Mais, dans sa réponse, la Cour évite toute référence aux règles de droit maritime. Elle apprécie la validité de la clause uniquement au regard de la convention sur la compétence, considérant ainsi, implicitement, que, par son domaine spécial, la convention de Bruxelles de 1968 prime la convention sur le connaissement.

Au regard des différentes conditions posées par l'article 17, la Cour apporte les trois solutions qui suivent : "Il n'est satisfait à la condition d'une "*convention écrite*" (...) que si le chargeur a exprimé par

observe que « le consentement des parties contractantes à la clause attributive de juridiction est présumé exister dès lors que leur comportement correspond à un usage régissant le domaine du commerce international dans lequel elles opèrent et dont elles ont ou sont sensées avoir connaissance ».

C'est donc la conception contractualiste qui a été appliquée aux termes de laquelle l'on considère que le chargeur, qui a signé le contrat de transport et donc a signé le connaissement, l'a fait pour le compte du destinataire de la marchandise. En conséquence, même si dans les faits le destinataire n'était partie au contrat de transport de marchandise, il n'en demeure pas moins que si le destinataire "succède" dans les droits du chargeur qui a lui-même signé le connaissement<sup>448</sup>, la clause insérée au connaissement lui sera ainsi opposable.

Cette conception présente néanmoins des inconvénients car elle favorise la situation de l'émetteur du connaissement en raison de l'uniformisation du libellé des titres et l'uniformisation des réponses contentieuses. Mais, elle pénalise la situation des destinataires, contraints le plus souvent de plaider à des milliers de kilomètres en

---

écrit son consentement aux conditions comportant cette clause, que ce soit sur le document en question lui-même ou dans un écrit séparé”(pt 16).

Dans le cas “d'une convention verbale antérieure entre les deux parties portant expressément sur la clause attributive de juridiction, et dont le connaissement, signé par le transporteur, devait être considéré comme la confirmation écrite, cette clause satisferait aux conditions posées par l'article 17 de la convention, même si elle n'était pas signée par le chargeur et qu'elle ne portait donc que la signature du transporteur”(pt 17).

“Enfin, une telle clause attributive de juridiction non signée par le chargeur peut encore satisfaire aux exigences posées à l'article 17 de la convention même en l'absence d'une convention verbale antérieure portant sur ladite clause, à la condition toutefois que l'établissement du connaissement fasse partie des rapports commerciaux courants entre le chargeur et le transporteur, dans la mesure où il serait ainsi établi que ces rapports sont dans leur ensemble régis par des conditions générales, comportant cette clause attributive de juridiction de l'auteur de la confirmation par écrit, en l'occurrence le transporteur, et que les connaissements sont tous établis sur des formulaires pré-imprimés comportant systématiquement une telle clause attributive de compétence. Il serait, dans un tel contexte, contraire à la bonne foi de dénier l'existence d'une prorogation de compétence”(pt 18).

<sup>448</sup> Cette conception non contractualiste, tirée d'une stipulation pour autrui de la situation du destinataire qui "succède" au chargeur se retrouve dans certains droits européens : c'est ainsi qu'en droit anglais, le tiers porteur d'un connaissement à ordre doit être considéré comme "succédant" aux droits et obligations du chargeur "tout bénéficiaire ou endossataire d'un connaissement négociable acquiert les droits d'action, et est sujet aux mêmes responsabilités par rapport aux marchandises que si le contrat contenu dans le connaissement avait été conclu par lui-même" -Bill of lading Act de 1855). Le droit italien consacre une conception abstraite et formelle de la situation du tiers porteur au regard tant du contrat que du connaissement "le tiers porteur possède un droit littéral et autonome en vertu du titre lui-même (article 467 du Code de la navigation italien), ainsi en est-il du droit allemand. En revanche le droit belge applique la conception française de la stipulation pour autrui et du contrat de transport.

raison soit de la compétence retenue de la loi d'émission du titre, soit de celle issue de la clause de compétence et entraîne les conséquences suivantes :

- les clauses de compétence insérées au connaissement sont opposables au destinataire (successeur) si le chargeur a signé le titre.
- même en l'absence de la signature du chargeur, les clauses qui y sont insérées sont opposables au destinataire si ce dernier a signé le titre ou s'il est lié par un usage régissant le domaine du commerce international dans lequel il opère ou il est censé avoir connaissance<sup>449</sup>.

Notons cependant que certains auteurs considèrent que cette jurisprudence de conception libérale favorise le commerce international ainsi que la circulation des titres mais au détriment des intérêts des victimes ou de leurs assureurs subrogés<sup>450</sup>.

b) La clause de compétence au regard des règles de droit applicable en France:

La jurisprudence française a toujours manifesté une certaine réserve à l'égard des clauses de compétence, du moins dans les relations transporteur / réceptionnaire mais, depuis quelques années les choses ont changés, en l'état d'une politique jurisprudentielle délibérément libérale, voire ultra libérale<sup>451</sup>.

Avant 1992, l'opposabilité de la clause de compétence était «mécanique», le destinataire étant considéré comme l'ayant en cause du chargeur. En conséquence, les clauses acceptées par le chargeur l'étaient également par le destinataire<sup>452</sup>. Ce principe simple avait le mérite d'être claire.

---

<sup>449</sup> Cour de Justice des Communautés Européennes en 1984 (arrêt Tilly Russ) et 1999 (Castelletti). L'acceptation du destinataire, dans cette conception importe peu. Ce qui compte, c'est de constater que le connaissement a été utilisé par un destinataire, professionnel du transport maritime. Cette conception abstraite du connaissement entraîne en outre le fait que la loi applicable à la situation est la loi de l'émission du titre et non celle du contrat.

<sup>450</sup> Réflexions sur une difficulté d'application en matière maritime : l'opposabilité au destinataire d'un transport maritime des clauses de compétence insérées dans le connaissement([https://www.courdecassation.fr/publications\\_26/rapport\\_annuel\\_36/rapport\\_2001\\_117\\_deuxieme\\_partie\\_tudes\\_documents\\_120/tudes\\_diverses\\_123/juge\\_commer\\_5981.html](https://www.courdecassation.fr/publications_26/rapport_annuel_36/rapport_2001_117_deuxieme_partie_tudes_documents_120/tudes_diverses_123/juge_commer_5981.html))

<sup>451</sup> Droit maritime, Précis, professeur Philippe DELEBECQUE, 772 Clauses attributives de juridiction

<sup>452</sup> Monsieur Rodière R., Traité général de droit maritime, t. 2, no 406 ; Cass. com., 10 mars 1987, no 85-14.561, Bull. civ. IV, no 70 ; CA Aix-en-Provence, 8 oct. 1989, BT 1990, p. 440

Depuis 1992, l'opposabilité de la clause attributive de juridiction n'est plus systématique mais dépend de certaines conditions, principe qui, ainsi que nous l'avons vu plus haut, a été renforcé par la jurisprudence communautaire<sup>453</sup>.

Rompant avec la jurisprudence antérieure, la chambre commerciale de la Cour de cassation française a considéré dans un arrêt de 1992 qu'une clause de compétence figurant dans un connaissement fluvial était inopposable au destinataire qui ne l'avait pas acceptée au moment de la formation du contrat<sup>454</sup>. La cour de cassation française a même exigé l'acceptation formelle par le destinataire<sup>455</sup> des clauses attributives de compétence<sup>456</sup>.

Il a été ainsi jugé que la « simple » détention du connaissement n'est pas censée prouver l'acceptation. Dès lors, ont été censurés les décisions tendant à appliquer la règle selon laquelle le destinataire succède au chargeur dans ses droits et obligations en acquérant le connaissement.

L'apposition sur le connaissement de sa signature et du tampon humide est devenue insuffisante<sup>457</sup>, si bien que la Cour de cassation a jugé que : « la clause de compétence figurant au connaissement doit faire l'objet d'une acceptation spéciale de la part du destinataire, laquelle ne résulte pas de l'accomplissement sans réserves du connaissement »<sup>458</sup>.

L'acceptation manifeste pourrait donc résulter d'un acte séparé ou d'une signature en face de ladite clause<sup>459</sup>, voire de l'envoi des delivery orders (Bon de livraison) et

---

<sup>453</sup> Lamy transport, p. 906 - Clauses attributives de compétence dans le cadre d'opérations communautaires

<sup>454</sup> Cass. com., 26 mai 1992, no 90-17.352, BTL 1992, p. 476

<sup>455</sup> ces stipulations devant être acceptées par le destinataire au plus tard au moment où il a reçu livraison de la marchandise, soit au moment où il a adhéré au contrat.

<sup>456</sup> Cass. com., 29 nov. 1994, no 92-19.987, DMF 1995, p. 209 ; Cass. com., 10 janv. 1995, no 92-21.883, BTL 1995, p. 89, arrêt « Nagasaki »

<sup>457</sup> Cass. com., 16 janv. 1996, no 94-12.542 ; Cass. com., 25 nov. 1997, no 95-21.021, Bull. civ. IV, no 310.

<sup>458</sup> Cass. com., 25 juin 2002, no 00-13.230, BTL 2002, p. 471 ; CA Rouen, 2e ch., 28 févr. 2002, CP Ships c/ P & O Nedlloyd, BTL 2002, p. 356.

<sup>459</sup> Cass. com., 25 juin 2002, no 00-13.230, BTL 2002, p. 471 ; CA Rouen, 2e ch., 28 févr. 2002, CP Ships c/ P & O Nedlloyd, BTL 2002, p. 356.

connaissances à l'acquéreur des marchandises, celui-ci n'émettant aucune réserve à la réception de ces documents et donnant ordre à sa banque de payer<sup>460</sup>.

Par un autre arrêt rendu le 4 mars 2003, la chambre commerciale a rappelé sa position selon laquelle pour être opposable au destinataire, la clause attributive de juridiction doit avoir été acceptée au plus tard lors de la livraison. Dans cette affaire, la Cour de cassation a considéré que la loi française était applicable au contrat de transport et, au regard de celle-ci, a déclaré la clause de compétence inopposable au destinataire dans la mesure où « il ne résulte d'aucun texte de droit interne que le porteur du connaissance, en acceptant la livraison de la marchandise, succède aux droits et obligations du chargeur découlant de la clause attributive de juridiction acceptée par celui-ci »<sup>461</sup>. Le destinataire ne succède donc plus au chargeur ce qui constitue un sensible retour en arrière<sup>462</sup>.

Par un autre arrêt du 7 décembre 2004, la chambre commerciale de la Cour de cassation française a précisé que la notion «d'acceptation spéciale» utilisée pour l'appréciation de l'opposabilité de la clause de compétence, ne pouvait pas être appréciée par la seule attitude du destinataire<sup>463</sup>, au regard de « l'usage courant dans ce type de relations». Il fallait, selon la Cour de cassation, constater si «la clause attributive de compétence avait fait l'objet d'une acceptation spéciale de la part du destinataire»<sup>464</sup>. Il semblerait ici que la Cour de cassation exige un écrit distinct de la part du destinataire.

Le revirement jurisprudentiel opérera de manière graduée étant donné les positions divergentes de la chambre civile et de la chambre commerciale de la Cour de Cassation française. Souhaitant s'aligner à l'arrêt Castelléti rendu par la Cour de

---

<sup>460</sup> CA Rouen, ch. réun., 8 oct. 2002, Cargill c/ Capitaine du Walka Mlodych, DMF 2003, p. 547, la cour considérant que l'acheteur destinataire avait ainsi manifesté sa connaissance et son acceptation de la clause compromissoire

<sup>461</sup> Cass. com., 4 mars 2003, no 01-01.043, Bull. civ. IV, no 33, BTL 2003, p. 193, qui approuve CA Paris, 5e ch., 29 nov. 2000, DMF 2001, p. 684.

<sup>462</sup> Lamy transport, p. 906 - Clauses attributives de compétence dans le cadre d'opérations communautaires

<sup>463</sup> qui avait préalablement saisi le tribunal de commerce de Tunis désigné au connaissance.

<sup>464</sup> Cass. com., 7 déc. 2004, no 02-19.825, Bull. civ. IV, no 215, BTL 2005, p. 11 ;DMF 2005, p.133, note Remery J.-P

justice de l'Union européenne en 1999, la première chambre civile de la Cour de cassation procèdera à un revirement de sa position dans l'arrêt Bonastar II rendu en date du 12 juillet 2001 motivant sa décision comme suit : « la détermination des effets du connaissance à l'égard du destinataire de la marchandise s'effectuait selon la loi applicable au contrat de transport ». La Cour de cassation écartera ainsi la compétence des juridictions françaises en posant le principe selon lequel « l'insertion d'une clause de juridiction étrangère dans un contrat international fait partie de l'économie de celui-ci, de sorte qu'elle s'impose à l'assureur subrogé »<sup>465</sup>.

Ainsi que nous l'avons vu plus haut, la position de la chambre civile de la Cour de cassation est différente de celle de la chambre commerciale qui considèrerait « qu'une clause attributive de compétence territorial n'est opposable au destinataire de la marchandise que s'il l'avait expressément acceptée, que la seule détention du connaissance ne constitue pas la preuve d'une pareille acceptation »<sup>466</sup>. Il a fallu attendre 2008 pour que les deux chambres mettent fin à cette divergence.

En effet, par deux arrêts rendus simultanément par la chambre commerciale et la chambre civile de la Cour de cassation en date du 16 décembre 2008, les deux chambres adoptent la même énonciation de principe en s'appuyant sur la jurisprudence communautaire dans les termes suivants : « Attendu qu'une clause attributive de juridiction convenue entre un transporteur et un chargeur et insérée dans un connaissance, produit ses effets à l'égard du tiers porteur du connaissance pour autant que, en l'acquérant, il ait succédé aux droits et obligations du chargeur en vertu du droit national applicable ; que dans le cas contraire, il convient de vérifier son consentement à la clause, au regard des exigences de l'article 17 de la convention de Lugano du 16 septembre 1988 »<sup>467</sup>, autrement dit en conformité avec un usage commercial<sup>468</sup>.

---

<sup>465</sup> Précisons que la loi régissant le contrat (la loi de Singapour) rendait les clauses de juridiction opposables aux tiers porteurs des connaissances - Cass. 1<sup>re</sup> civ., 12 juill. 2001, no 98-21.591, Bull. civ. I, no 224, BTL 2001, p. 605.

<sup>466</sup> Droit Maritime, P. Bonassies et C. Scapel., p. 800.

<sup>467</sup> aujourd'hui, Règl. (CE) no 44/2001, art. 23

<sup>468</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 16 déc. 2008, no 07-18.834, BTL 2009, p. 11 ; Cass. com, 16 déc. 2008, no 08-10.460, BTL 2009, p. 7, DMF 2009, p. 124.

C'est donc ainsi que la première chambre civile et la chambre commerciale de la Cour de cassation se sont finalement entendues pour s'aligner à la jurisprudence communautaire qui a posé le principe selon lequel « quand la loi applicable fait succéder le destinataire la clause lui est opposable »; dans le cas contraire, il faut retourner au règlement pour déterminer s'il a consenti à la prorogation<sup>469</sup>.

Désormais, en droit français, l'analyse de la clause et de son opposabilité doit être s'appréciée au regard du droit national applicable<sup>470</sup> qui peut s'illustrer par les exemples tirés de la jurisprudence survenue après les deux arrêts de 2008:

- à propos d'un transport international de crevettes congelées, le connaissement à ordre laissé en blanc prévoyait une clause attributive de compétence à une juridiction anglaise. La recherche du droit national applicable menant à la loi anglaise, selon laquelle la transmission du connaissement à un tiers implique la dévolution de tous les droits et obligations du chargeur, la stipulation était opposable au destinataire réel<sup>471</sup>.
- en droit de la ligne des deux arrêts de 2008, la cour d'Aix, saisie d'un litige relatif au commerce de fruits (avocats chargés au Kenya par un transporteur belge et déchargés à Marseille) a jugé que le destinataire avait connaissance ou était censé avoir eu connaissance d'une clause conforme à l'usage qui attribuait compétence aux juridictions du pays, la Belgique, où le transporteur avait son siège<sup>472</sup>;
- lorsque la banque (suisse) émettrice d'un crédit documentaire droit national applicable ne considère pas le destinataire (par hypothèse, non désigné au connaissement) comme l'ayant-cause du chargeur figure au connaissement en tant que destinataire. Devenant partie au contrat de transport, elle peut se voir opposer la clause

---

<sup>469</sup> Il demeure bien cependant d'autres incertitudes, notamment dans le cas où le

<sup>470</sup> CA Aix-en-Provence, 8e ch. A, 7 sept. 2011, no 09/06787, Deutsche Afrika Linien GmbH c/ Dole France et a., DMF 2012, p. 252, sur renvoi après Cass. com., 16 déc. 2008, no 08-10.460, précité : « Les juridictions du fond ont suivi le raisonnement. Ainsi, la loi allemande – applicable au litige – ne prévoyant pas que le destinataire non désigné au connaissement succède au chargeur, la clause lui est inopposable ».

<sup>471</sup> CA Aix-en-Provence, 2e ch., 9 nov. 2011, no 10/22956 et 10/22960, Covea Fleet c/ AP Moller Maersk, DMF 2012, p. 246

<sup>472</sup> CA Aix-en-Provence, 2e ch., 28 déc. 2011, no RG : 10/19603, Axa et a. c/ Mark Gross et a., BTL 2012, p. 127

attribuant compétence au tribunal du siège social du transporteur, stipulation conforme aux usages en la matière selon la Convention de Lugano<sup>473</sup> du 16 septembre 1988<sup>474</sup>.

A l'occasion d'un contentieux pour responsabilité du transporteur maritime, il n'est pas rare que la partie qui saisie la juridiction d'une demande de condamnation du transporteur maritime saisisse en même temps le juge de l'exécution afin d'obtenir l'autorisation de saisir le navire tenu pour responsable dans le but de garantir des créances suffisamment importantes. Ici, le transporteur maritime formule une demande de mainlevée afin de libérer le navire et pour cela il demande à son assureur de responsabilité civile (P & I Club) ou à un organisme bancaire de délivrer une lettre dite « de garantie » ou un cautionnement<sup>475</sup>. Ces documents contiennent l'engagement d'indemniser les dommages sur présentation soit d'un accord amiable entre les parties, soit d'une décision de justice et précisent en général la juridiction compétente en cas de litige. En présence de ces deux documents, la question se pose alors de savoir quelle disposition prévaut.

En réponse à cette difficulté, les juridictions françaises ont retenu le principe selon lequel la clause de compétence figurant dans la lettre de garantie prévaut selon les énonciations suivantes: « le P & I Club avait reçu instruction irrévocable des propriétaires et/ou armateurs du navire d'accepter de soumettre le litige au tribunal de commerce de Rouen et que le transporteur ne contestait pas avoir donné cet ordre »<sup>476</sup>. On retrouvera cette position à l'occasion de plusieurs autres cas d'espèces, notamment celui de l'arrêt rendu par la cour d'appel de Paris en 2004 où s'agissant d'une lettre de garantie d'un P & I Club émise « dans l'intérêt et forcément sur instruction » de l'armateur, les juges soulignant la «volonté spéciale bien déterminée de confier désormais le litige à la seule juridiction française »<sup>477</sup>.

---

<sup>473</sup> Rappelons que cette Convention, liant les États de la CEE à ceux de l'AELE contient des dispositions similaires à celles de l'article 23 du Règlement no 44/2001.

<sup>474</sup> Cass. com., 12 mars 2013, no10-24.465, BTL 2013, p. 191, étant précisé que pas moins de 146 connaissements avaient été produits aux débats.

<sup>475</sup> selon les termes de l'ordonnance autorisant la saisie.

<sup>476</sup> CA Rouen, 2e ch., 17 janv. 2002, Sté France Euro Tramp et a. c/ Mutuelles du Mans et a. BTL 2002, p. 241.

<sup>477</sup> CA Paris, 1re ch., 4 févr. 2004, no 2003/17917, Generali France et a. c/ Jolie Maritime ; même sens, T. com. Marseille, 13 janv. 2006, no 2005F02757, Fortis et a. c/ Sea Bean Maritime, DMF 2006, p. 856

Ainsi, la notion de consentement de l'armateur pour soumettre le litige à une nouvelle juridiction est donc un élément fondamental dans l'appréciation de la clause de compétence car ainsi que l'a précisé le tribunal de commerce de Marseille, « il n'est pas concevable [que le P & I Club agisse] de son propre chef sans en référer à son mandant »<sup>478</sup>.

De la même manière, les juridictions françaises estiment que les assureurs du destinataire de marchandises, endommagées pendant leur transport maritime, subrogés dans les droits de leur assuré, doivent soumettre le litige à la juridiction convenue entre le destinataire, tiers porteur du connaissement, qui succède, en l'acquérant, au chargeur dans ses droits et obligations<sup>479</sup>.

Pour conclure, le transport maritime de marchandises étant souvent de dimension internationale, les litiges qui y sont liés posent la question de la compétence qui sera résolue en fonction que le transport est extracommunautaire, auquel cas, le juge appliquera la règle de droit commun des conflits, où que le transport est intracommunautaire et dans ce cas ce seront les textes européens qui se verront appliqués, le juge devra ici rechercher le lieu où l'obligation doit être exécutée, en tenant compte de la loi applicable.

La Cour de Cassation française n'est certes plus très exigeante sur les conditions de l'opposabilité de la clause de compétence au destinataire et considère la question par référence à l'usage; les juges du fond quant à eux, témoignent d'une certaine réserve à l'égard de ces clauses, ce qui est un juste retour l'ordre naturel des choses.

Notons cependant, que ce n'est pas une règle absolue étant donné que nous retrouvons encore des décisions isolées, comme celle du 4 juin 2015, rendue par Cour d'Appel de Versailles, aux termes de laquelle la cour a estimé que le chargeur qui fait régulièrement transporter des conteneurs vers le Maroc, est, en tant qu'opérateur habituel, censé connaître les clauses attributives de compétence figurant au connaissement maritime auquel il peut avoir recours et les avoir ainsi acceptées<sup>480</sup>.

Rappelons enfin, qu'en ce qui concerne les saisies conservatoires du navire, il n'est pas rare, hormis les cas où le fréteur intervient sans consulter l'affréteur, émetteur des

---

<sup>478</sup> T. com. Marseille, 10 oct. 2003, Axa et a. c/ Oceantramp shipping et a., BTL 2003, p. 703.

<sup>479</sup> Cour Cass. Ch. Com. arrêt n° 194 du 17 fév. 2015, n° 13-18.086

<sup>480</sup> CA Versailles du 4 juin 2015, DMF 2016, p. 173, DMF 2016 h.s. p 82

connaissances, que le transporteur renonce au bénéfice de la clause de compétence car il privilégie ses intérêts à court terme étant donné qu'il doit repartir rapidement pour honorer d'autres contrats de transport de marchandises et le blocage de son navire dans un port représentera finalement une perte plus importante que de se borner sur la question de la compétence territoriale (soit l'exploitation de son navire)<sup>481</sup>.

c) La clause de compétence au regard des règles de droit marocain

Le juge marocain estime que la clause de compétence est opposable à l'égard du chargeur de sorte qu'il écartera sa compétence si tel est l'accord des parties.

Même solution concernant le transport de marchandises par mer où le destinataire est en même temps chargeur. Le juge marocain assimilera la position du destinataire à celle du chargeur qui a signé le contrat de transport et donc il a forcément acquiescé à la clause de compétence particulières de la convention internationale en la matière, dont le Maroc est partie, sont applicables au besoin ».

Le problème réside dans les contrats où le destinataire reçoit le connaissance postérieurement à sa signature par le chargeur de sorte que la question de l'opposabilité des clauses insérées dans celui-ci posera problème étant donné que le destinataire n'est pas partie au contrat de transport maritime de marchandises dès sa conclusion.

Ici, la loi marocaine considère le destinataire comme étant tiers au contrat signé entre le chargeur et le transporteur maritime et donc le destinataire ne succèdera pas aux obligations du chargeur;

La Convention de Bruxelles de 1924 ne contient aucune disposition relative à la compétence des juridictions appelées à statuer sur la responsabilité du transporteur maritimes, le juge marocain va donc faire application de ses règles de droit commun. En conséquence, il peut admettre l'opposabilité de la clause de compétence si la partie intéressée rapporte la preuve que le destinataire était partie au contrat de transport, chose qui serait impossible à faire à moins que le chargeur soit en même temps destinataire de la marchandise. La solution serait donc de recueillir l'accord préalable du destinataire au plus tard au moment de la livraison de la marchandise étant donné

---

<sup>481</sup> Lamy transport 2015- lettre de garantie et clause de compétence, p. 901

que la Convention de Bruxelles de 1924 ne prohibe pas en matière de compétence juridictionnelle de clauses dérogeant au droit commun.

SECTION II- La force probante de la clause compromissoire et son opposabilité au destinataire du connaissement.

La clause compromissoire est une stipulation contractuelle insérée soit au contrat de transport maritime directement ou par référence dans le but d'écarter la juridiction judiciaire au profit d'une instance arbitrale.

L'arbitrage est un moyen de règlement alternatif très utilisé dans le commerce international. Cette attraction en matière commerciale a certainement pour raisons la spécialisation des arbitres, le pouvoir des parties à choisir leurs arbitres réputés et indépendants, qui vont pouvoir, en principe, rendre une décision rapidement et de manière confidentielle<sup>482</sup>, sans oublier la simplicité de la procédure dans la mesure où elle est soumise à la loi des parties.

De la même manière que pour la clause de compétence, l'opposabilité de la clause compromissoire insérée dans le contrat au transport maritime de marchandise pose des difficultés à l'égard du destinataire de la marchandise dès lors que celui-ci n'est pas partie au contrat.

Il est, en effet, difficile d'imaginer un accord complet du destinataire qui n'était pas partie au contrat de transport de la marchandise et qui hérite de cette clause en acceptant de signer le connaissement au moment de réceptionner sa marchandise.

Cette question est au demeurant très importante en ce qu'elle implique pour le destinataire en cas de litige, en particulier, la prise en charge des frais de l'arbitrage que le destinataire sera contraint d'avancer pour faire valoir ses droits.

Même s'il existe aujourd'hui des sociétés de financement des procédures arbitrales appelées « Third Party Funding » (TPF)<sup>483</sup> qui peuvent prendre en charge les frais de cette procédure en échange d'un pourcentage sur les dommages et intérêts obtenus et payés à l'issue du procès, ce financement n'est cependant pas automatique car il est soumis à l'acceptation du dossier par l'organisme financeur, de sorte que les dossiers avec peu de chance de gain seront écartés. N'est-ce pas là un déséquilibre supplémentaire que subi le destinataire ?

---

<sup>482</sup> É. Loquin, Les obligations de confidentialité dans l'arbitrage : Rev. arb. 2006, p. 323 et s

<sup>483</sup> [https://www.sav-fsa.ch/de/documents/dynamiccontent/207\\_le-financement-decontenieux-par-des-tiers.pdf](https://www.sav-fsa.ch/de/documents/dynamiccontent/207_le-financement-decontenieux-par-des-tiers.pdf).

Par ailleurs, la clause d'arbitrage est insérée par le transporteur maritime, celui-ci désignera en général un centre d'arbitrage connu dans le domaine maritime ; Vont donc recevoir compétence la chambre arbitrale maritime de Paris, la chambre arbitrale de Londres (la London maritime Arbitration Association), de New-York ou certain centre d'arbitrage en Asie<sup>484</sup>. Le Maroc n'a pas de centre d'arbitrage spécialisé dans le contentieux maritime<sup>485</sup>.

Alors que l'absence d'un centre d'arbitrage spécialisé en droit maritime au Maroc peut paraître étonnante pour un pays importateur à 80% par les voies maritimes, elle s'explique cependant par une évolution tardive de l'arbitrage au Maroc car ce mode de règlement des litiges n'était pas ouvert aux sociétés commerciales jusqu'à il y a quelques années; L'arbitrage au Maroc n'était admis qu'entre deux sociétés étatiques pour ce qui est de l'arbitrage interne, et ouvert à une catégorie d'entreprises étatiques, comme par exemple l'entreprise exploitant les richesses du sous-sol du Sahara concernant l'arbitrage international.

La réforme du code de procédure civile marocain en 2004, a eu pour objectif d'harmoniser les règles de procédures arbitrales avec celles qui existent en occident et en particulier en France; Le maroc a en conséquence affirmé sa volonté de développer ce mode règlement des litiges et les partenaires marocains peuvent désormais choisir l'arbitrage comme mode de règlement de leur contentieux.

On constate néanmoins que les partenaires marocains utilisent toujours peu ce mode de règlement, en particulier en matière maritime. Cela pourrait s'expliquer par le manque de connaissance de cette procedure du côté marocain ou plus généralement, parce que les importateurs marocains sont souvent des petites PMU qui n'ont pas les moyens de payer les frais d'une procédure arbitrale qui pourraient être équivalents à la valeur de la marchandise objet du litige.

---

<sup>484</sup> Les centres d'arbitrage spécialisés, essentiellement dans les pays anglo-saxons : les plus réputés d'entre eux sont Society of Maritime arbitrators (New York depuis 1963), [http :www.maaus.com/](http://www.maaus.com/) ; (LMAA) London maritime arbitration association, London Court of International Arbitration (LCIA). Certains centres importants existent également en France avec notamment la chambre arbitrale maritime de Paris. On trouve également des centres en Asie : Tokyo maritime arbitration commission, Singapore chamber of maritime arbitration...

<sup>485</sup> il existe à notre connaissance un seul Centre de Conciliation, de Médiation et d'Arbitrage de la CACI.

En réalité il est rare qu'un connaissement contienne une clause compromissoire. Elle est plus fréquente dans les connaissements dits "de charte" qui sont des connaissements simplifiés émis en considération d'une charte-partie à laquelle ils renvoient. On peut alors qualifier la clause compromissoire de clause par référence<sup>486</sup>.

Certes, notre étude ne traite ni du connaissement de charte-partie, ni des nombreux contentieux découlant de la clause compromissoire, qui concernent pour la plupart des règles de droit commun, mais il nous paraît néanmoins important de développer sommairement cette question car les difficultés liées à cette clause peuvent faire l'objet d'un débat judiciaire quant à son opposabilité et par conséquent la compétence du juge judiciaire ou rejaillir plus tard à l'occasion de l'exécution de la sentence arbitrale et poser des difficultés au moment de l'exequatur. Ainsi, même si l'on retrouve cette clause dans la charte-partie (ou contrat d'affrètement) et que l'essentiel du contentieux concerne la relation entre fréteur et affréteur de navire, il n'en demeurant pas moins qu'une partie du contentieux issu du contrat de transport est traité par voie d'arbitrage, en particulier lorsque le titre de transport est un connaissement dit « de charte ».

Ces connaissements renvoient ainsi aux conditions de la charte-partie<sup>487</sup>, d'où l'application de la clause d'arbitrage dans la charte. Cette extension de la force obligatoire de la clause d'arbitrage aux contentieux nés du contrat de transport constitue l'une des difficultés des rapports entre arbitrage et transport. En effet, le recours à l'arbitrage suppose en principe un consentement préalable des parties en litige. Or, dans ce type de situation, les parties au contrat de transport se voient imposer le recours à l'arbitrage, alors même qu'elles n'y ont pas expressément consenti.

Cette question de l'opposabilité des conventions d'arbitrage aux parties au contrat de transport, et plus particulièrement au destinataire de la marchandise ou au tiers porteur

---

<sup>486</sup> E. Loquin, La clause d'arbitrage par référence : toujours l'incertitude : RTD com. 1993, p. 297. – X. Boucobza, La clause arbitrale par référence en matière d'arbitrage commercial international : Rev. arb. 1998, p. 495. – V. JCl. Procédure civile, Fasc. 1056

<sup>487</sup> C'est le cas notamment des connaissements de la BIMCO. Une clause compromissoire CMAP est généralement stipulée dans la charte-partie SYNACOMEX concernant le transport de grains.

du connaissance, alimente jurisprudence et doctrine en débats nourris depuis des années.

La jurisprudence française considère en effet que le litige entre le transporteur et un destinataire de la marchandise doit être porté devant le tribunal arbitral dès lors qu'il n'existe pas de cause de nullité ou d'inapplicabilité manifeste de la clause compromissoire<sup>488</sup>.

Ainsi, la clause n'est pas opposable par principe au destinataire bien qu'il n'y ait en général pas personnellement consenti. Cette question pourrait d'ailleurs se rencontrer dans tous les modes de transport dans la mesure où tous les contrats de transport de bien se caractérisent par leur nature tripartite (expéditeur, transporteur, destinataire), les clauses dérogatoires étant le plus souvent insérées dans le contrat de transport par le transporteur sans réelle négociation entre les parties<sup>489</sup>.

Ainsi, la jurisprudence française considère le destinataire comme partie adhérente au contrat de transport maritime, son consentement est par conséquent soumis aux mêmes conditions que celles applicables à une partie initiale au contrat de transport.

De manière générale, le régime de la clause compromissoire est calqué sur celui de la clause de l'action du for dès lors, la loi régissant le problème d'effet relatif du contrat sera, en principe, la loi qui régit la convention contenant la clause compromissoire. Selon une opinion doctrinale majoritaire<sup>490</sup>, la loi du contrat doit être compétente pour décider à quelle personne s'applique les effets du contrat ou des clauses qu'il renferme. Tout comme la clause attributive de juridiction, la clause d'arbitrage suivra en cas de reventes successives des choses, le sort des autres droits et obligations énoncées par le contrat principal dans lequel elle s'insère.

La question de la validité de la clause compromissoire doit être tranchée par le tribunal compétent ; Ainsi, en présence d'une clause compromissoire le juge pourra faire application soit de l'effet positif du principe de « compétence-compétence » et dans ce cas le juge ne se contentera pas de se prononcer sur la « nullité manifeste » de la clause

---

<sup>488</sup> Arrêt navire PELLA, Cass. com. 21/02/2006, Clunet, Journal du droit international, n°2/2006, p.283, note C. Legros.

<sup>489</sup> arbitrage- clause compromissoire, « arbitrage et transport » par C. Legros , revue Transidit n°71 - 2016.

<sup>490</sup> F. Leborgne, « l'action directe en responsabilité dans le groupe de contrats » Thèse Renne I, 1995

compromissoire, il va déterminer si la clause est valable ou pas en application des critères de références tels que « les usages » et « l'acceptation tacite » du destinataire<sup>491</sup> ; ou bien en application de l'effet négatif du principe « compétence-compétence » qui limite le contrôle du juge sur la « nullité manifeste » de la clause.

L'insertion d'une clause compromissoire, n'exclut pas que les parties puissent saisir le juge des référés d'une demande de mesures urgente. De la même manière, le juge des référés reste compétent pour les demandes de provision à condition que le tribunal arbitral n'ait pas été encore saisi.

En revanche le tribunal arbitral est seul compétent pour se prononcer sur sa compétence, alors même que celle-ci est contestée sur le fondement de la nullité de la convention principale, le principe dit « compétence-compétence » interdisant au juge judiciaire toute intrusion en la matière.

L'application de ce principe n'a cependant pas toujours été évidente et les juges français ont longtemps hésité en ce qui concerne l'opposabilité à cette clause au destinataire de la marchandise.

Le débat autour de cette question à été traité en même que pour la clause de compétence de sorte qu'on estime aujourd'hui que la clause d'arbitrage est opposable au destinataire dans les mêmes conditions que la clause de compétence judiciaire.

Ainsi la cour de cassation est aujourd'hui très favorable au développement de l'arbitrage et est, selon le Professeur Delebecque, très accueillante<sup>492</sup> en ce qui concerne la question de la validité de la clause compromissoire. Il appartient, selon la chambre commerciale<sup>493</sup>, au tribunal arbitral de statuer sur sa propre compétence en application du principe « compétence-compétence ».

Il en résulte que lorsqu'une partie prétend qu'elle n'est pas liée par une clause compromissoire ou que celle-ci n'est pas valable ou encore ne lui est pas opposable, de s'adresser en priorité aux arbitres.

Cet aspect positif du principe de compétence est corroboré par son aspect négatif, régi par le code de procédure civile, selon lequel le juge saisi alors qu'existe une clause

---

<sup>491</sup> O. Cacahrd, note sous Cass. 1ère civ. 22/11/2005, Rev. arb. 2006, n°2, p.438.

<sup>492</sup> Voir droit maritime, Ph. Delebecque, page 556

<sup>493</sup> Navire Pella, Cass. com., 21 févr. 2006 : BTL 2006, p. 166 ; DMF 2006, p. 383, obs. Ph. Delebecque ; JDI 2006, p. 283, note C. Legros

d'arbitrage doit se déclarer incompétent, et renvoyer au tribunal arbitral, à moins que la clause ne soit manifestement nulle<sup>494</sup>.

Dès lors, la seule limite à l'efficacité de la clause d'arbitrage à l'égard du destinataire ou tiers porteur, réside dans la possibilité de démontrer que telle clause est « manifestement inapplicable »<sup>495</sup>. Tel est le cas, selon le Professeur Bonassies<sup>496</sup>, lorsque la clause est manifestement inopposable<sup>497</sup> comme par exemple, le cas où la clause était contenue dans une « booking note » laquelle avait été remplacée par le connaissance émis par la suite, lequel ne comportait pas de clause d'arbitrage<sup>498</sup>, ou encore l'exemple d'une clause d'arbitrage figurant dans un connaissance qui pourra être mise en échec par une lettre de garantie au déchargement comportant une attribution de compétence différente<sup>499</sup>.

La clause peut ainsi être évincée à condition toutefois que la nouvelle attribution de compétence ait bien été acceptée par les parties auxquelles on l'oppose.

Ainsi, s'il y a lieu à une importante et difficile réflexion pour établir si le destinataire est, ou non, lié par la clause, l'inopposabilité ne pourra être qualifiée de manifeste, de sorte que le juge étatique devra renvoyer les parties vers le tribunal arbitral.

Après avoir franchi la barrière de l'opposabilité de la clause d'arbitrage puis celle de la validité de cette clause, la question de l'exécution d'une sentence arbitrale internationale pose souvent difficulté lorsqu'une des parties refuse la sentence. Dans ce cas, ce sera au juge judiciaire de trancher cette question en application de la convention de New York du 10 juin 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères ratifiée par le Maroc et la France.

---

<sup>494</sup> Cette même règle a été consacrée par l'article 1009 alinéa 2 du code de procédure civile et administrative dispose : « si la clause compromissoire est, soit manifestement nulle, soit insuffisante pour permettre de constituer le tribunal arbitral, le président du tribunal le constate et déclare n'y avoir lieu à désignation ».

<sup>495</sup> Jurisclasseur, Fasc. 1269 : COMMERCE MARITIME . – Contrat de transport de marchandises. Responsabilité du transporteur. – Régime international

<sup>496</sup> P. Bonassies, Traité de droit maritime, op. cit., n° 1169, p. 755

<sup>497</sup> V. Cass. 1<sup>re</sup> civ., 11 juill. 2006, n° 05-80.890 : Bull. civ. 2006, I, n° 366, p. 314 ; D. 2006, pan. 3029, obs. Th. Clay ; RTD com. 2006, p. 764, obs. E. Loquin ; JCP G 2006, I, 187, n° 10, obs. Ch. Seraglini ; Rev. crit. DIP 2007 p. 128, note F. Jault-Seséke

<sup>498</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 27 avr. 2004 : Bull. civ. 2004, I, n° 112

<sup>499</sup> DMF 2006, obs. Cachard, p. 856 ; Ph. Delebecque, "Anti-suit injunction" et arbitrage : quels remèdes ? : Gaz. CAMP n° 12 – Hiver 2006-2007, p. 1.

## **Conclusion Chapitre II**

La question de l'opposabilité de la clause compromissoire a suivi un long périple jurisprudentiel en France qui a conduit à revirement plus ouvert et plus accueillant en la matière. Ce n'est certes pas le cas en Maroc pour l'instant, car l'évolution de l'économie du marché marocain ne manquera pas de faire changer la jurisprudence comme cela a été le cas en France.

Des questions restent cependant posées concernant la loi que le juge devra appliquer pour statuer sur l'exequatur d'une décision étrangère écartant la clause compromissoire, le juge français doit-il faire application de ses lois internes où le règlement européen ?

Le règlement européen semble écarter l'arbitrage de son champ d'application<sup>500</sup> ; Le juge français procédera donc à un examen selon son code de procédure civile et les accords éventuels que la France, comme celui conclu avec le Maroc de la même manière que le juge marocain à l'égard des décisions qui émanent des juridictions françaises.

---

<sup>500</sup> Arbitrage et droit de l'Union européenne, sous la direction de Pierre Mayer, p16, éd. 2012, volume 38.

## **Conclusion du Titre I**

Les moyens tirés de la nullité des formes soulevées par les parties tirent en principe leur source de dispositions de droit commun, mais en matière de transport maritime de marchandises des règles spécifiques à ce contentieux sont applicables.

En effet, les questions liées aux clauses insérées au contrat de transport maritime de marchandises ne sont pas admises de la même manière que pour un contrat soumis au code civil car les énonciations que comporte le connaissement, même sommaires, sont déterminants dans l'appréciation des règles de forme légales et contractuelles de recevabilité de l'action découlant du contrat de transport maritime de marchandises.

C'est pourquoi, il est recommandé aux petites entreprises souhaitant importer ou exporter à l'étranger de passer par des commissionnaires de transport.

## TITRE II - Les moyens de fond sources du contentieux maritime de transport de marchandises

Nous avons vu que l'action contre le transporteur maritime qui n'a pas honoré son contrat est soumis d'abord aux règles de recevabilité de l'action telles que prévues au droit commun et dans les procédures propres au contentieux maritime de transport de la marchandise.

Nous avons démontré dans la première partie que la forme de rédaction du connaissement et les énonciations qu'il comporte, bien que souvent très sommaires, sont déterminantes dans l'appréciation des règles de forme légales et contractuelles de recevabilité de l'action découlant du contrat de transport de marchandise par mer.

Dans ce deuxième titre, nous verrons qu'une fois les questions de recevabilité ont été vidées, d'autres questions relatives à la recevabilité de l'action du destinataire vont être soulevées, à commencer par la loi applicable au regard des dispositions législatives applicables et au regard des accords conclus entre les parties (CHAPITRE I) pour enfin discuter des questions relatives à l'état de la marchandise au moment de sa livraison au destinataire (CHAPITRE II).

Ici, nous verrons que, même si l'action en responsabilité est justifiée, elle est limitée par la loi. C'est à la lumière de ces analyses que peuvent prendre forme les pièces d'un dossier contentieux que le destinataire ou son représentant peuvent mettre en forme en vue d'une action en justice.

## CHAPITRE I - Les exceptions de fond tirés de la loi applicable au contrat de transport de marchandise par mer ( Paramount)

Sauf accord contraire, le règlement des litiges liés à l'exécution du contrat de transport maritime de marchandises est soumis à la juridiction et à la loi du port de déchargement de la marchandise.

La loi applicable au contrat de transport de marchandises est déterminée selon qu'il s'agisse d'un transport intérieur ou d'un transport international. Ce sont donc les règles posées par la loi de chargement ou de déchargement qui vont déterminer le droit applicable au contentieux maritime (SECTION I)

Les contrats de transport de marchandises étant souvent soumis au droit international en raison de leur nature même, ils comportent Presque systématiquement une clause désignant la loi applicable au contrat, dite clause Paramount. Cependant, soumises au juge français, elles n'auront pas la même portée que si elles étaient soumises au droit marocain (SECTION II). De même, leur interprétation donne lieu à un important contentieux limitant ainsi le champ de la liberté contractuelle (SECTIONIII)

L'utilisation de ces clauses requiert donc une grande attention en raison de leur complexité juridique et de leurs enjeux économiques car cela pourrait causer de nombreuses difficultés menant à un contentieux long et parfois mêmes inutile.

## SECTION I- Règles posées par la loi pour déterminer le droit applicable

Pour déterminer la loi applicable au contrat de transport de marchandise par mer, il faut répondre à deux questions :

- s'agit-il d'un transport intérieur ou d'un transport international ?
- à quel stade du transport l'évènement ayant causé le dommage a-t-il eu lieu ?

Cependant, la recherche de la loi applicable se heurte à d'autres difficultés<sup>501</sup> :

- Chaque texte détermine son propre champ d'application en fonction des différents critères : caractère international ou national du transport, lieu de chargement ou de déchargement des marchandises, lieu d'émission du connaissement (ou des documents de transport utilisés), voire de la nature des marchandises ou du mode de chargement sur le navire (certains transports étant exclus, en tout ou partie, d'autres étant soumis à des règles particulières) ;
- aucun texte ne couvre impérativement l'ensemble des modalités d'une opération de transport maritime moderne. Ainsi les opérations de préparation et de manutention terrestres ne sont-elles pas comprises dans le champ d'application de la Convention de Bruxelles ;
- les parties peuvent être autorisées, dans certaines circonstances et sous certaines conditions, à adopter les dispositions conventionnelles dérogatoires au régime qui aurait dû être appliqué ;
- enfin, une loi de police étrangère peut trouver application à l'occasion de l'exécution d'un transport<sup>502</sup>.

La recherche de la loi applicable en droit français passe par l'application des règles énoncées à l'article 4.4 de la Convention de Rome qui dispose que la loi applicable au contrat de transport de marchandises est celle du pays dans lequel le transporteur a sa résidence principale, dès lors que cette loi est aussi celle du lieu de chargement, du lieu de livraison ou le lieu de résidence habituelle de l'expéditeur. Toutefois, si le contrat a

---

<sup>501</sup> Lamy transport, tome 2, 2016 – ch. 2 : champ d'application des différents textes en transport maritime

<sup>502</sup> Par deux arrêts de la Cour de cassation du 25 juin 2005 l'une émanant de la chambre civile et l'autre de la chambre commerciale portant n° 02.14-686 pour la première et n° 00-15-734 pour la deuxième, elles imposent aux juges du fond : 1- la recherche de la teneur du droit étranger, « soit d'office, soit à la demande d'une partie qui l'invoque », cette recherche se fait avec le concours des parties et « personnellement s'il y a lieu » ; 2- donner à la question litigieuse une solution conforme au droit positif étranger

des liens plus étroits avec un autre Etat, la loi de cet Etat trouvera application. Le Règlement de Rome I reprend ces dispositions mais fait également référence à la loi du pays où se situe la livraison quand les critères propres au transport ne sont pas remplis<sup>503</sup>.

Ainsi, la loi française s'applique à une expédition du Mexique à destination de Rungis, via les Etats-Unies et la Belgique<sup>504</sup>, effectuée par un transporteur allemand.

La loi marocaine est de tradition jurisprudentielle francophone, elle appliquera en matière de transport international de marchandises la loi du lieu d'exécution du contrat. A défaut, c'est la loi du domicile commun ou de la nationalité commune qui sera appliquée. A défaut c'est la loi du lieu de conciliation du contrat qui sera applicable »

Ainsi, les obligations contractuelles sont régies par la loi du lieu où le contrat a été conclu, à moins que les parties conviennent qu'une autre loi sera appliquée. Par extension, la loi applicable sera la loi du port d'arrivée.

Comme le rappelle l'adage « le juge aimant bien sa loi nationale » ; le comportement du juge pourrait être tributaire de cette praxis.

Ainsi, la loi applicable pour un transport entre le Maroc et la France est en principe soumise à la Convention de Bruxelles de 1924, mais si le litige concerne des points de droit non prévus par cette dernière, le juge marocain se référera à sa loi nationale pour trancher le litige. Le mode de recherche de la loi applicable par les juges marocains est ainsi différent de celui des juges français.

L'analyse de la jurisprudence française ne permet cependant pas de citer une méthode précise dans la détermination de la loi applicable.

Nous verrons en effet, qu'il existe une concurrence entre la méthode directe et indirecte et la méthode des lois de police et la méthode indirecte.

Pour finir, il y a lieu de souligner que si des dispositions conventionnelles sont intégrées dans l'ordre juridique de l'Etat signataire, le recours à une règle de conflit devient nécessaire, dès lors on ne peut résoudre un conflit de lois sans l'aide d'une règle qui désigne une loi parmi celles qui sont en présence ; le procédé direct ne se

---

<sup>503</sup> Incidence de la Convention de Rome et du règlement communautaire « Rome1 », Lamy transport t.2 ; 591

<sup>504</sup> Cass. com. 04/03/2003, n°01.01.043, bull. civ. IV, n°33, DMF 2004, HS n°8, p71

suffit pas de lui-même, il doit être combiné avec le procédé indirect, même si celui-ci se réduit à donner automatiquement compétence à la loi du for<sup>505</sup>.

---

<sup>505</sup> P. MAYER , V. HEUZE, Droit international privé, p.101 n° 136.

## SECTION II - Règles posées par l'accord des parties dites « clauses Paramount »

Alors que le consensualisme du contrat de transport permet aux parties d'inclure des clauses visant à désigner la loi applicable, cette règle n'est cependant pas absolue comme il a été développé ci-dessus pour les transports entre le Maroc et la France.

La clause dite « Paramount » est en effet **une clause du choix de la loi applicable**.

Elle a pour finalité de déterminer le régime juridique applicable à l'opération de transport maritime considérée<sup>506</sup>. Ce sera un régime tiré d'une convention internationale telle que :

- La Convention de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, connue sous le nom de « Règles de La Haye », modifiée par un premier protocole en 1968, désigné sous le vocable « Règles de La Haye-Visby », et par un second protocole en 1979;
- La Convention des Nations-Unies sur le transport des marchandises par mer de 1978, dites « Règles de Hambourg »<sup>507</sup>, Ou un régime de législation national tel que par exemple : « Carriage of goods by sea act »<sup>508</sup>

Validité de la clause Paramount ; Pour la validité de la clause Paramount, la jurisprudence française exige que soient remplies les deux conditions suivantes:

- la clause Paramount doit figurer sur le connaissance, de façon suffisamment lisible, selon les critères retenus en matière de transports maritimes internationaux pour les clauses attributives de juridiction<sup>509</sup>. Cette condition est dès lors nécessaire, mais elle n'est pas suffisante ;
- la clause Paramount doit avoir été connue et acceptée par le chargeur ou son représentant, la preuve de cette acceptation devant être rapportée par le transporteur.

---

<sup>506</sup> Lamy transport T.2, partie 4, chapitre 2, section 1, art. 595 la clause Paramount : définition.

<sup>507</sup> Revue de droit des transports n° 4, Octobre 2013, form. 4, La clause Paramount dans les contrats maritimes, Formule par Régis MAHIEU directeur juridique.

<sup>508</sup> Carriage of Goods By Sea Act 1924.

<sup>509</sup> Ont été jugées inopposables : 1- une clause écrite en caractères indéchiffrables sans le secours d'une loupe (CA Rouen, 8 févr. 1974, BT 1974, p. 261 ; CA Versailles, 12e ch., 15 oct. 1992, SCCM et a. c/ Turiski et a. ; CA Bordeaux, 2e ch., 8 janv. 1987, The Bank Line c/ Washington International Insurance et a.) ; 2- une clause comportant quelques lignes « noyées » dans un texte d'une très grande longueur ou difficilement déchiffrable (CA Aix-en-Provence, 15 mai 1991, MGFA et a. c/ Cotunav) ; 3- une clause rédigée en très petits caractères, insérée sans distinction parmi 36 articles (CA Aix-en-Provence, 20 mars 1979, BT 1979, p. 364 ; T. com. Paris, 7 mars 1979, DMF 1980, p.416).

les clauses Paramount existaient dès avant l'entrée en vigueur du Protocole modificatif de 1968, mais elles pouvaient être tenues en échec par une législation interne impérative<sup>510</sup>. Tel n'est plus le cas en France sous l'empire du Protocole modificatif de 1968 qui prévoit expressément l'application de la Convention de Bruxelles amendée à tout connaissance relatif à un contrat de transport international quand ce connaissance stipule que

En revanche, ont été jugées opposables : 1- une clause imprimée en petits caractères, au motif que la rédaction des documents maritimes suit en tout temps et en tout lieu les mêmes usages<sup>511</sup>; 2- une clause contenue dans un paragraphe spécial séparé du précédent par un double interligne<sup>512</sup>.

« les dispositions de ladite Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat »<sup>740</sup>.

La France et le Maroc ont adopté la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Contrairement à la France, le Maroc n'a pas ratifiée les versions modifiées de la Convention susvisée de sorte que cette clause peut être mise en échec par le juge marocain et ce même si le code de commerce maritime admet que les parties puissent insérer des clauses dans le contrat de transport maritime.

En effet, la règle pour l'opposabilité de la clause Paramount n'est pas la même selon que cette clause désigne dans ses conditions la Convention de Bruxelles originelle ou révisée<sup>513</sup>. C'est pourquoi, la question de son opposabilité dans un transport entre un port français et un port marocain est importante à poser et devra être traitée dans cette partie.

---

<sup>510</sup> CA Paris, 14 mars 1985, DMF 1987, p. 364, retenant que, dans l'espèce, il ne résultait d'aucun élément que le chargeur ait eu connaissance des stipulations figurant au dos des connaissances et qu'il les ait acceptées ; Cass. com., 5 juill. 1988, no 87-10.566, BT 1989, p. 449  
739T. com. Paris, 14 mars 1973, BT 1974, p. 274

<sup>511</sup> (T. com. Paris, 6 mars 1973, DMF 1974, p. 98 ; CA Paris, 27 juin 1980, DMF 1981, p. 85)

<sup>512</sup> CA Aix-en-Provence, 8 oct. 1989, BT 1990, p. 440

<sup>513</sup> Lorsque le connaissance est émis dans un État contractant ou, à défaut, lorsque le transport a lieu au départ du port d'un État contractant. Les parties peuvent également donner conventionnellement compétence à la convention, au moyen de la clause Paramount.

En tout état de cause, il existe des différences notables entre les deux textes (convention de Bruxelles originelle et modifiée) en ce qui concerne, le mode de calcul et le montant de l'indemnité normalement due et les cas dans lesquels la limitation légale de responsabilité peut être invoquée.

Selon la doctrine dominante, lorsque la clause Paramount renvoie à la convention révisée, celle-ci s'appliquerait en tant que traité régulièrement ratifié et « rendu applicable selon ses propres dispositions, par la volonté des parties »<sup>514</sup>. Selon le Professeur J.M Jacquet: « Lorsqu'une clause Paramount désigne la convention révisée, celle-ci s'applique selon l'une des conditions qu'elle a mise à sa proper application et il n'y a aucune raison de considérer qu'elle est incorporée »<sup>515</sup>.

Mais, lorsqu'une clause Paramount se réfère à la Convention de 1924 non révisée, dont aucune disposition ne prévoit l'application par le seul effet de la volonté des parties, le statut d'une telle clause est nécessairement inférieur et donc n'est plus applicable en tant que traité international dès lors qu'aucun des éléments qui délimitent de plein droit son champ d'application ne se rencontre<sup>516</sup>. En conséquence, les dispositions de la Convention de Bruxelles adoptées par les parties deviennent de simples stipulations contractuelles<sup>517</sup>.

En France, depuis un arrêt de la Cour de cassation de 1987 le juge prend en considération la rédaction du nouvel article 10, ce qui conduit à distinguer les deux hypothèses suivantes<sup>518</sup>:

- Le pays dans lequel le connaissement a été émis ou d'où le navire est parti a ratifié la Convention de 1924 mais pas le Protocole de 1968 : On doit tenir pour acquise la solution selon laquelle le transport en cause sera exclusivement soumis à la

---

<sup>514</sup> selon la formule de M. Lagarde commentant l'arrêt navire Hilaire-Maurel rendu le 4 février 1992, source Le Connaissement Maritime Et Conflit De Lois page 321.

<sup>515</sup> J.M. JACQUET : « L'incorporation de la loi dans le contrat », Tavaux du Comité français de droit international privé, 1993-1995, p. 23, spec. p. 30.

<sup>516</sup> S. CHEVAL: « La clause Paramount : aspects de droit international privé », Gazette du Palais, 5 août 2006, n°17, p. 17.

<sup>517</sup> Le Connaissement Maritime Et Conflit De Lois page 321.

<sup>518</sup> Lamy transport 2015, partie 4 ; art. 590 - Convention de Bruxelles amendée par le Protocole de 1968.

Convention de Bruxelles de 1924, les dispositions de l'article 10 ne se trouvant pas remplies, puisque le pays concerné n'est pas un État contractant<sup>519</sup>.

- Le connaissement a été émis en France (ou dans un pays lié par les deux textes) ou le transport s'effectue au départ de France (ou d'un pays lié par les deux textes) à destination d'un pays simplement signataire de la Convention de Bruxelles de 1924<sup>520</sup>.

Se fondant sur la nouvelle rédaction de l'article 10, les tribunaux français considèrent qu'il y a lieu d'appliquer la Convention amendée, la circonstance que le pays de destination n'ait pas ratifié le Protocole étant indifférente<sup>521</sup>.

---

<sup>519</sup> Cass. com., 15 juill. 1987, no 86-10.409 R, rejetant le pourvoi contre CA Rennes, 10 oct. 1985, DMF 1987, p. 46 ; CA Aix-en-Provence, 6 déc. 1984, Navigazione Beta c/ Agrimpex CY Ltd, cette décision reprenant même l'exigence de la ratification par les deux pays ; CA Aix-en-Provence, 6 juill. 1987, DMF 1988, p. 390 ; CA Paris, 5e ch., 19 déc. 1996, BTL 1997, p. 244, en extrait et CA Montpellier, 2ech., 12 août 1998, Helvetia c/ Setramar.

<sup>520</sup> Lamy transport 2015, partie 4 ; art. 590 - Convention de Bruxelles amendée par le Protocole de 1968

<sup>521</sup> CA Aix-en-Provence, 22 févr. 1985, Feron de Clebsatel c/ Marseille Fret, Rev. Scapel 1985, p. 35, pour un transport de France vers le Maroc, pourvoi rejeté par Cass. com., 10 mars 1987, no 85-14.008, mais ce problème n'avait pas été soulevé en cassation

### SECTION III- Les limites de la clause Paramount et de la liberté contractuelle

Si la clause Paramount incorporée dans un contrat de transport maritime a pour finalité de déterminer le régime juridique applicable à l'opération de transport maritime considérée<sup>522</sup> et permettre ainsi l'application de la loi choisie par les parties, elle ne bénéficie pas pour autant d'une interprétation extensive<sup>523</sup>.

La jurisprudence marocaine n'étant pas développée sur ce point, nous indiquerons seulement qu'elle est en voie d'évolution étant donné que nous constatons de plus en plus de décisions faisant application des accords conclus entre les parties, mais n'ayant pas trouvé de jurisprudence visant expressément la clause « Paramount » nous nous baserons sur la jurisprudence française pour illustrer nos propos comme suit :

- “qu'il est de règle que les parties qui conviennent de soumettre le contrat qu'elles concluent à une Convention internationale ne peuvent écarter celles de ses prescriptions auxquelles, si la Convention internationale était applicable de plein droit, il ne saurait être dérogé à peine de nullité”<sup>524</sup>
- Qu'une clause Paramount ne pouvait "avoir pour effet de soumettre à la Convention internationale un transport effectué « en pontée », alors que l'article 1 c) exclut la cargaison qui par le contrat de transport est déclarée comme mise sur le pont, et, en fait, est ainsi transportée”<sup>525</sup>.
- Cette même Cour, dans un arrêt du 10 décembre 1993, a en outre conclu que "la volonté des particuliers ne peut se permettre d'écarter la loi française" par l'effet d'une clause Paramount se référant à la Convention de 1924 ne prévoyant pas pareille faculté<sup>526</sup>.

---

<sup>522</sup> Revue de droit des transports n° 4, Octobre 2013, form. 4 : La clause Paramount dans les contrats maritimes

<sup>523</sup> A. Chao, Clause Paramount, quand la loi française interfère : BTL 1994, p. 899

<sup>524</sup> Cass. com., 4 févr. 1992, navire Hilaire-Maurel : DMF 1992, p. 289, note P. Lemaître ; Rev. crit. DIP 1992, p. 495, note P. Lagardère ; DMF 1993, p. 90, obs. P. Bonassies. – CA Rouen, 8 févr. 1994, navire Hilaire-Morel : DMF 1994, p. 568, note Y. Tassel

<sup>525</sup> CA Aix-en-Provence, 18 janv. 1994 : DMF 1994, p. 551 ; DMF 1995, p. 179, n° 49, obs. critiques P. Bonassies. – En sens contraire, V. la jurisprudence américaine : DMF 1995, n° 18, p. 60 et 33, p. 73

<sup>526</sup> CA Aix-en-Provence, 18 janv. 1994 : DMF 1994, p. 720, note Y. Tassel Les juges du fond ont d'ailleurs maintenu leur position dans un arrêt du 27 septembre 1996 (CA Paris, 27 sept. 1997 : Rev. Scapel 1997, p. 17 ; DMF 1998, p. 50, n° 92, obs. P. Bonassies) en rejetant l'application de la Convention de 1924 pourtant visée

Ainsi, le contentieux concernant la clause Paramount est essentiellement focalisé sur l'interprétation du terme utilisé dans le contrat de transport ou le connaissement. Il est dès lors important qu'elle soit correctement et précisément insérée dans les documents contractuels pour que son application ne laisse place à aucune ambiguïté.

En effet, dans la pratique, il n'est pas rare de croiser des clauses utilisant des termes anglais dont l'interprétation pose souvent des difficultés ainsi que nous l'illustre le cas d'espèce tiré d'un arrêt de la Cour de cassation de 1999.

Pour illustrer nos propos, nous pouvons citer le terme «corresponding legislation » qui est défini par les juges du fond comme « législation correspondante et non identique».

En effet, la clause Paramount a été interprétée par les juges du fond comme désignant comme loi du contrat de transport, le droit maritime par la clause Paramount. La Cour d'Aix-en-Provence a, en effet, décidé d'appliquer la loi française, en observant que le transport à destination d'un port français répondait aux dispositions de la règle impérative posée par l'article 16 de la loi du 18 juin 1966 plus favorable aux ayants droit de la marchandise. Notons que la solution aurait été identique si la Convention de Rome s'était trouvée applicable en l'espèce (en ce sens, P. Bonassies : DMF 1998, p. 63, n° 92).

En pratique, il est préconisé de reprendre l'intégralité de la clause Paramount pour que son acceptation par les parties ne fasse aucun doute du pays de déchargement, quand bien même les solutions de ce droit seraient différentes de la Convention de Bruxelles visée à l'origine dans le connaissement.

Cependant, l'interprétation de ce même terme par la chambre arbitrale maritime de Paris est différente en ce sens que pour le tribunal arbitral, celle-ci va au-delà de l'interprétation du terme « corresponding legislation» et il faut chercher l'interprétation qui doit être donnée aux autres termes utilisés dans la clause tels que « as enacted » et « such enactment »<sup>527</sup>.

Ces deux approches sont au demeurant importantes à souligner car la solution qui sera retenue par les juges étatiques pourrait être différente de celle de la juridiction arbitrale pour un même cas d'espèce.

---

<sup>527</sup> En langage juridique anglais, l'« enactment » vise la procédure par laquelle un ensemble de règles est incorporé dans le système juridique national et la procédure par laquelle la Convention internationale a pu, ou non, être transposée dans le droit du pays de chargement.

Cette divergence est illustrée par une sentence arbitrale de la Chambre Maritime de Paris en 2008 concernant un litige pour des avaries et manquements intervenus à l'occasion d'un transport de riz entre l'Inde et le Sénégal. L'Inde, pays de chargement, n'a pas ratifié la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 alors que le Sénégal après y avoir adhéré, a ratifié le 17 mars 1986 la Convention de Hambourg du 31 mars 1978 sur le transport de marchandises par mer.

Alors que devant un juge étatique, le débat se serait arrêté sur la question la loi applicable au regard de l'interprétation du terme « corresponding legislation » et donc tout se serait passé comme si les termes en question devaient se rapporter à une procédure de ratification au sens « français » du terme de sorte qu'il est habituel de lire dans les décisions judiciaires que l'Inde n'ayant pas « ratifié » la Convention de 1924, celle-ci ne peut être considérée comme loi applicable, lorsque le port de chargement est en Inde<sup>528</sup> de sorte que solution qui sera retenue par le juge étatique sera certainement l'application de la convention de Hambourg comme loi applicable car celle-ci a été ratifiée par le pays de déchargement, quand bien même les solutions de ce droit seraient différentes de la Convention de Bruxelles visée à l'origine dans le connaissance<sup>529</sup>.

La chambre arbitrale maritime a eu une approche différente, dès lors elle a estimé que le problème d'interprétation se situe non pas dans la traduction de formule « corresponding legislation », mais repose d'abord sur le sens que l'on donne aux termes « as enacted » et « such enactment » étant donné que celui-ci n'est pas l'équivalent du mot « ratified »<sup>530</sup>

La chambre arbitrale indique en effet, que dans le langage juridique anglais, l'«enactment» vise la procédure par laquelle un ensemble de règles est incorporé dans le système juridique national et, ici, la procédure par laquelle la Convention internationale de 1924 a pu, ou non, être transposée dans le droit du pays de chargement. Or l'Inde, comme beaucoup de pays de l'ex- Common wealth britannique, a transposé en droit interne dès le 21 septembre 1925 les dispositions de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. Cette transposition est littéralement un

---

<sup>528</sup> Clause Paramount - Régime juridique applicable Pierre Raymond – gazette de la chambre n° 20.

<sup>529</sup> Lexis Nexsis jurisclasseur, art. 42 ; fasc. 465.10 : Transport maritime

<sup>530</sup> Clause Paramount - Régime juridique applicable Pierre Raymond

«copié-collé » de la Convention de Bruxelles dans sa version originelle et plus précisément les points qui soulèvent difficultés relevant du régime des obligations du transporteur, les limites juridiques du transport maritime (de palan à palan), exonérations et limitations de responsabilité.

Le tribunal arbitral en a conclu que la clause Paramount qui renvoie à « entactment » des règles de la Haye par le pays de chargement, c'est bien le « Carriage of goods by sea Act » du 21 septembre de 1925, que la clause Paramount désigne comme applicable dans le cas d'espèce.

## **Conclusion chapitre I**

Il nous semble important d'avertir le lecteur sur cette problématique d'interprétation de la clause Paramount, en particulier quand elle est insérée dans une langue qui n'est pas celle du juge compétent pour trancher le litige, avant d'insérer ce type de clause, il faut d'étudier les cas de figures de son interprétation à la lumière des conventions internationales visées par cette même clause.

C'est d'autant plus important que de cette interprétation dépendra le régime juridique qui sera appliqué par le juge au litige issu de l'exécution du contrat de transport maritime sous connaissement.

## CHAPITRE II- Des autres moyens de fond sources du contentieux maritime de marchandises sous connaissement

L'action contre le transporteur maritime qui n'a pas honoré son contrat est soumise d'abord aux règles de recevabilité de l'action telles que prévues au droit commun et dans les procédures propres au contentieux maritime de transport de la marchandise.

Nous avons démontré que la forme de rédaction du connaissement et les énonciations qu'il comporte, bien que souvent très sommaires, sont déterminantes dans l'appréciation des règles de forme et de fond légales et contractuelles de l'action découlant du contrat de transport de marchandise par mer.

Nous allons voir que ce sera finalement l'appréciation du destinataire de l'état de la marchandise qui lui est livrée qui rendra compte si le contrat de transport a été fidèlement exécuté par le transporteur et ses auxiliaires de transport qui ont concouru à cette prestation s'il y a lieu (SECTION I) , soit à des réserves graves, dans le cas de fautes liées à la dénaturation de la marchandise ou alors à des détériorations accidentelles ou chimiques qui font appel à une ou des expertises avant enlèvement s'il y a lieu ou autres constats ou analyses qui auront vocation à estimer les pertes ou préjudices subis par la marchandise (SECTIONII) en cours du transport maritime en vu d'en déterminer la responsabilité du transporteur (SECTIONIII).

Nous verrons cependant, que même si l'action en responsabilité est justifiée, elle est limitée par la loi.

C'est à la lumière de ces analyses que peuvent prendre forme les pieces d'un dossier contentieux que le destinataire ou son représentant peut mettre en forme en vu de son action en justice. Les procédures de constats et analyses seront examinées en premier lieu.

## SECTION I- Des actes préparatoires à l'action en responsabilité

Dans un contentieux du transport maritime de la marchandise, le connaissement constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qu'il reçoit du chargeur dont il endosse la responsabilité en vue de la transporter par voie maritime et autres moyens de transport;

Ainsi, à l'arrivée de la marchandise au port de sa destination, elle est sensée être dans le même état que celui qui est décrit dans le connaissement ; le destinataire qui n'était pas présent lors du chargement de sa marchandise au bord du navire n'a pas d'autres éléments pour vérifier et comparer l'état de la marchandise qu'il a acheté et qui lui a été livrée au moyen du transport maritime que celui du connaissement qui constitue un titre pour le destinataire pour disposer desdites marchandises et en obtenir la livraison.

Dès l'arrivée du navire au port de destination convenu, le transporteur maritime de marchandises procède aux opérations de désarrimage et de déchargement des marchandises selon les usages du port. Il aura ici pour obligation de prévenir le destinataire de l'arrivée de sa marchandise au port de destination et de la mettre à sa disposition.

Rappelons que l'avis envoyé au destinataire pour le prévenir de l'arrivée de sa marchandise ne peut résulter du seul fait que le capitaine a fait procéder au débarquement de la marchandise, il doit être écrit.

Cette obligation du transporteur maritime a pour finalité de permettre au destinataire de procéder aux diligences nécessaires afin de retirer sa marchandise d'une part, et d'autre part, de procéder aux vérifications de l'état de la marchandise qui lui est présentée par le transporteur maritime avant sa réception.

La loi exige ici qu'un accord soit conclu entre le transporteur et le destinataire régissant les conditions et les moyens de vérification de l'état de la marchandise, cet accord devant être un document différent de celui du connaissement.

Cette règle se justifie par le fait que le destinataire ou son représentant ne peuvent s'introduire dans le navire ou dans tout autre local ou dépôt de celui-ci ou de son représentant sans une autorisation préalable du transporteur. La vérification de l'état de la marchandise peut être faite par tous moyens y compris au moyen d'un constat ou d'une expertise.

L'expertise de la marchandise a une valeur de preuve devant un juge car elle détermine la nature, la cause et l'importance des dommages et pertes, à la condition, bien sûr, qu'un dommage puisse être constaté de manière contradictoire. Ainsi, le juge ne peut fonder sa décision exclusivement sur une expertise réalisée à la demande de l'une des parties, tel est le principe.

Par exception à cette règle, les juges peuvent fonder leur décision marchandises et la vérification du nombre de colis » tendant à condamner le transporteur maritime sur la base d'une expertise non contradictoire si le destinataire ou son représentant ont invité le transporteur à y assister et que celui-ci n'a pas répondu ;

C'est ainsi que la Cour Suprême marocaine avait reconnu le caractère contradictoire d'une expertise effectuée en la présence du seul destinataire estimant qu'à partir du moment où le transporteur a reçu la convocation, il importe peu qu'il soit présent à l'expertise pour que celle-ci soit contradictoire.

Ainsi, l'expertise visée par la loi au moment de la réception de la marchandise est une expertise libre, effectuée à la demande et à la charge du destinataire ou son représentant, sans avoir à en demander l'autorisation auprès d'un juge des référés.

Dans les ports français, l'assuré ou le bénéficiaire doit provoquer l'expertise, c'est-à-dire requérir l'intervention de l'expert de l'assureur, en s'adressant au commissaire d'avaries du Cesam ou, à défaut, à tout organisme mentionné éventuellement dans la police. Un système similaire existe pour les ports marocains et le destinataire peut faire appel à son assureur qui se chargera de faire intervenir un expert.

Le transporteur peut aussi solliciter un expert afin de vérifier l'état de la marchandise dans les mêmes conditions que les celles ouvertes au destinataire et d'opposer son rapport d'expertise à celui du destinataire. Le transporteur a d'ailleurs tout intérêt à solliciter une expertise en particulier si l'expertise demandée par le destinataire n'a pas été effectuée de manière contradictoire. Cette expertise aura pour fonction d'opposer l'expertise effectuée à sa demande à celle demandé par le destinataire et aussi, pour constater les manquements ou préjudices subis par la marchandise après son déchargement au port de destination et avant sa livraison au destinataire et ce pour justifier d'une procédure récursoire contre l'entreprise portuaire ou tout autre intervenant pour le compte du transporteur.

Dans la pratique, il est rare de voir de véritables expertises amiables. Il est beaucoup plus fréquent, en revanche, d'assister à des constatations amiables contradictoires réalisées par un expert, par exemple le commissaire d'avaries des assureurs facultés, en présence du représentant du transporteur, éventuellement accompagné de son propre expert. Quoique, il n'y a pas l'utilité d'une expertise pour un colis manquant. Alors que la livraison n'a pas encore eu lieu, le destinataire a la possibilité de faire appel à un expert afin que celui-ci fixe l'état de sa marchandise et les manquements éventuels.

Bien entendu, cette intervention sera à la charge du seul destinataire si l'intervention de l'expert se fait sur sa seule initiative. Même si l'expertise avant la livraison de la marchandise n'est pas obligatoire, elle est néanmoins d'une importance capitale car elle permet au destinataire ou à son représentant de faire des réserves, voir même refuser la livraison de la marchandise<sup>531</sup>.

Présentation des réserves ; Si le destinataire ou son représentant s'aperçoivent que les marchandises ont subies des pertes ou des dommages, ils doivent les notifier par écrit au transporteur ou à son représentant au port de déchargement avant ou au moment de la livraison des marchandises; faute de quoi, les marchandises sont présumées, jusqu'à preuve du contraire, avoir été reçues telles qu'elles .

Le transporteur maritime de la marchandise a les mêmes facultés quant à la demande d'expertise et à la vérification de la marchandise sont décrites au connaissement<sup>532</sup>.

Le procès verbal de livraison de la marchandise marque ainsi la limite fixée au destinataire par la loi pour présenter ses réserves au transporteur maritime<sup>533</sup>. Ce délai sera cependant porté à trois jours ouvrables de la livraison de la marchandise.

Notons cependant, que le destinataire ou à son représentant peuvent faire appel à un expert après la livraison de la marchandise à condition que les réserves ont été faites

---

<sup>531</sup> selon que le mode de vente le permet ou pas

<sup>532</sup> la notification écrite est inutile si l'état des marchandises a été contradictoirement constaté au moment de leur réception.

<sup>533</sup> Selon le professeur Delebecque, il ne s'agit pas d'une fin de non recevoir étant donné que le destinataire ne perd pas son droit à une action en responsabilité contre le transporteur, cela signifie seulement qu'à défaut de preuves, le transporteur est réputé n'avoir rien perdu, ni rien endommagé, puisque les marchandises sont présumées livrées par lui dans l'état où il les avait reçues au départ – voir droit maritime, p. 549.

dans les délais prévus par la loi, l'expertise proprement dite pouvant se dérouler ultérieurement.

Dans le même ordre d'idées, si le destinataire ou son représentant n'ont pas adressé les réserves dans les délais impartis, cela ne signifie pas qu'ils ne peuvent pas faire état d'autres preuves pour prouver leur préjudice. L'assuré peut alors avoir intérêt à saisir le juge des référés pour voir ordonner une expertise judiciaire.

En conclusion ; Les actes préparatoires à l'action en responsabilité que doivent effectuer les parties au contrat de transport de marchandises par mer sont d'une extrême importance car elles permettent d'établir l'état de la marchandise livrée conformément à ce qui est décrit au connaissance.

## SECTION II- La justification légale du contentieux du contrat de transport maritime de marchandise sous connaissement

Définir le fondement de la responsabilité du transporteur comme tel revient à déterminer dans quelles conditions le transporteur, auteur d'un dommage ou débiteur qui a mal rempli ses obligations contractuelles engage sa responsabilité.

Le transporteur va ainsi arrimer la marchandise sur la pression du calendrier d'exploitation d'évacuation du quai, reçoit les produits suivent les usages sans établir les contrôles des quantités et des expertises souvent nécessaires au cas où la marchandise a souffert durant les transports à terre (chemin de fer, routier) avant l'embarquement <sup>534</sup>pour déclinier le préjudice subi par ces produits embarqués alors qu'il délivre des connaissements de marchandises en état normal sans faire les réserves requises.

N'est-ce pas là, la nécessité de poser le problème de la responsabilité du chargeur ? Que vaut la notion de présomption de preuve et que vaut le connaissement que délivre le transporteur au chargeur ?

L'article L5422-3 du code des transports français dispose que : « .. Ce document vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception du transporteur de la marchandise, telles qu'elles y sont décrites.. ». Cela signifie que chaque fois que le connaissement est endossé par un tiers, la prée de la quantité et de la qualité de la marchandise sur laquelle le transporteur s'est engagée à prendre en charge au regard du chargeur devient encore plus ferme contre le transporteur.

Ici une autre question mériterait d'être posée: n'est-il par nécessaire au transporteur maritime de prendre la précaution et de se prémunir contre les défauts apparents ou cachés dont souffre la marchandise qu'il prend en charge à l'occasion du chargement, de procéder à son contrôle et son inspection et de mettre en place à cet effet un système pour gérer la réception de la marchandise afin de se protéger contre les erreurs de quantité et contre les défauts dont souffre les marchandises avant embarquement puisqu'il doit répondre de l'état de la marchandise à sa livraison devant le destinataire? Notre recherche sur les pratiques des événements vécus dans plusieurs transports maritimes et au cours de l'examen du litige judiciaire nous ont montré à titre

---

<sup>534</sup> R. ROD&RE, /oc. cit., note 26,454-455.

d'exemple que le transporteur a été quelques fois victime d'avoir endossé des véhicules neufs qui avaient subi des dommages au cours du transport ferroviaire ou au cours de la manoeuvre à terre avant l'embarquement et leur prise en charge par le transporteur sans faire de réserves dans son connaissance, lesquels dommages ont été imputés par l'assureur du destinataire au fait de la responsabilité du transporteur maritime.

N'est-ce pas là une entorse à la loyauté des chargeurs et n'y a-t-il pas nécessité de mettre en cause la responsabilité de celui-ci ? Mais comment le faire si un constat préalable n'est pas établi soit par voie d'expertise au quai d'embarquement ou tout simplement par des réserves établies de façon contradictoire entre le chargeur et le transporteur pour exonérer ce dernier de ces vices et de ces dégâts subis par la marchandise antérieurement au chargement.

Cette situation a conduit certains transporteurs maritimes à mettre en place une expertise préalable à quai d'embarquement.

Mais, malheureusement ici, les contraintes de procédures n'arrangent pas les choses ; les procédures en droit international privé ne permettent pas de faire valoir devant les juridictions marocaine, les actes extrajudiciaires qui ont été établis en France.

N'est-ce pas là un vide que les accords bilatéraux et les conventions internationales auraient dû prendre en charge pour faciliter les relations commerciales internationales et pour donner valeur légale aux contrats extrajudiciaires établis par des experts ou les huissiers pour une bonne gestion des contentieux réciproques qui doivent obéir aux règles de réciprocité positive et aussi pour faciliter le commerce international!

Ceci-dit, le contenu de la rédaction du connaissance qui va faire preuve contre le transporteur peut donner lieu à une riche discussion qui appelle aussi bien le législateur que les professionnels du transport maritime à contribuer pour une meilleure prise en charge de l'état réel des marchandises, pour faire en sorte que cette étape de transfert des biens entre les opérateurs de transport à terre et le chargeur et par la suite, entre ce dernier et le transporteur maritime face l'objet d'un constat traité par un organisme tiers professionnel qui va faire des constats qui arbitrent de la fidélité des opérations entre le chargeur et le transporteur avec toute la célérité requise par le trafic maritime des marchandises. Ne faudrait-il donc pas imaginer un organisme hautement

professionnel doté de moyens très appropriés pour établir une forme de constat ou un examen de passage de toute marchandise entre le chargeur et le transporteur pour rendre à chacun de ces deux professionnels justice par une délimitation précise et fidèle pour la sécurité et la qualité des transactions sur les produits s'agissant souvent de traverser les frontières dans un monde plein d'incertitude de sécurité des produits en transaction internationale.

On peut rétorquer à cette idée de créer un tiers organisme qui contrôle l'état des marchandises avec leur embarquement comme une belle idée de l'esprit. Mais, cette question mérite néanmoins d'être approfondie car entre le vendeur de la marchandise qui est représentée par le chargeur au quai d'embarquement vis-à-vis de l'acheteur et le transporteur qui est le premier à prendre en charge la marchandise et ne représente que ses propres intérêts étant donné qu'il ne peut pas prétendre représenter le destinataire qui souvent ne l'a jamais constitué ni rencontré, le transporteur peut recevoir la marchandise avec complaisance au préjudice du destinataire.

En fait, le transporteur ne répond que des défauts apparents des marchandises qui lui sont livrées par le chargeur. Ici le malentendu de fond persistera tant que le destinataire n'a pas encore relevé lui-même les défauts substantiels souvent non-apparents des produits qui lui sont livrés par rapport aux produits qu'il a lui-même commandé, d'où toute la source du contentieux du transport maritime<sup>535</sup>.

La vie moderne fait que chaque producteur ou chaque pays va proposer de transporter des produits obéissants à certaines technologies ou certaines performances pouvant être influencées par la forme ou le type de présentation produits des techniques de marketing ; des produits présentés sous formes de paquets ou de boîtes de conserves suivant des contenants propres à chaque marque , qui fait souvent réfléchir le transporteur invité à adapter ses moyens de transport et la forme de son navire ainsi que les installations pour recevoir et assurer la maintenance et la livraison à l'état normative convenu dans la filiale du produit.

---

<sup>535</sup> Le dol commis par le vendeur risque de se confondre avec le contentieux du transport maritime si quelque part les marchandises ont subi des transformations ou des modifications préjudiciables aux marchandises alors que ces défauts existent dans la marchandise transportés ou non par voie maritime ou autre moyen de transport.

Le monde moderne pose de plus en plus des problèmes au transporteur, l'obligeant à s'adapter, à s'équiper et à se moderniser pour répondre aux nécessités technico-commerciales de la production et la consommation moderne.

Des contentieux de types nouveaux apparaissent faisant appel à des moyens spécifiques, technologiques et d'analyses requis pour constater si le mode de transport lui-même est dépassé ou s'il n'est pas mal adapté ; c'est lorsque les produits ne sont plus les mêmes entre ce qui a été analysé et pris comme échantillons à l'emballage et au chargement et ceux reçus à la livraison que les motifs d'un contentieux sur le transport commencent à s'imposer.

La question est de savoir comment le connaissement va prendre en charge ce produit chez le chargeur sans risquer de décrire insuffisamment la substance même du produit pour prémunir le transporteur contre les fautes du producteur et du chargeur.

Le transporteur ne doit-il pas s'interdire de prendre en charge dans son connaissement certains produits qui sont à l'avance piégés en ce qu'ils ont vocation à se transformer et à déperir dans le temps qu'ils soient transportés ou non quelque soit le mode de transport ?

Il s'agit de poser toute la problématique des litiges qui peuvent naître du fait même de la prise en charge d'une marchandise dans le temps pour la livrer à autrui.

Quel est le moyen dont dispose le transporteur pour être exonéré de toute responsabilité de la transformation de la nature intrinsèque d'un produit non imputable à la mission du transporteur ?

C'est pourquoi, le connaissement ne doit-il pas porter de manière systématique des réserves quant aux risques propres de transformations préjudiciables d'abord au destinataire et au travers d'un contentieux au transport dont la responsabilité peut être mise en jeu pour des faits qui sont étrangers à sa mission ou à des événements préjudiciables qui devaient se produire dans le temps indépendamment de la mission du transporteur.

Au moment où se déclare un contentieux dû au contrat de transport de la marchandise par mer, cela signifie, qu'en principe, la marchandise est arrivée au port de destination, ou au lieu de livraison convenu (selon le mode de transport conclu), le destinataire ou son représentant qui va constater des manquements ou les détériorations de sa

marchandise soit par lui-même ou par le biais d'un professionnel tel qu'un expert qu'il aura lui-même mandaté ou qu'un autre intervenant du processus de débarquement de la marchandise, comme les services des douanes ou les services de contrôle des fraudes ou encore les services vétérinaires, qui peuvent aussi appeler des experts ou faire analyser les produits transportés afin de constater une contrefaçon, une fraude ou un dol qui constituent des infractions à la loi sur la qualité des produits en même temps qu'ils contreviennent au contrat de transport maritime et aux spécifications portées dans le connaissance. Nous allons voir que les fautes susvisées caractérisées par des manques de marchandises ou des détériorations seront imputés au transporteur parce que celui-ci n'a pas mis les soins et les diligences nécessaires pour en limiter les effets. Le contrat de transport maritime de marchandise fait peser sur le transporteur une obligation de résultat, on présume la faute par le seul inaccomplissement de l'obligation et c'est le débiteur qui doit démontrer s'il y a eu des circonstances qui peuvent l'en dispenser ou des causes qui pourraient l'en exonérer<sup>536</sup>.

Que ce soit en droit français ou en droit marocain, le principe de la détermination de la responsabilité du transporteur maritime de la marchandise est identique dans la mesure où la loi des deux pays prévoit que le transporteur maritime est responsable des pertes et dommages subis par la marchandise, à moins qu'il ne prouve que ces pertes et dommages proviennent de certaines causes exonératoires limitativement énumérées<sup>537</sup>.

Ce principe a été tiré de la Convention de Bruxelles qui, d'inspiration anglaise, oblige le transporteur à faire « due diligence », c'est-à-dire à exercer une diligence raisonnable, pour assurer la navigabilité de son bâtiment<sup>538</sup> et accomplir les opérations qui lui incombent. Le transporteur est, cependant, responsable et ne peut s'exonérer qu'en établissant un cas d'exonération<sup>539</sup>.

Tous ces textes (nationaux et internationaux) font donc peser sur le transporteur maritime une présomption de responsabilité, le transporteur est dès lors tenu pour responsable de toute perte ou avarie constatée au déchargement ou à la livraison.

---

<sup>536</sup> La responsabilité dans le contrat de transport maritime, p. 289, Edison González Lapeyre

<sup>537</sup> C. transp., art. L. 5422-12 ; article 802 et 802 CMA

<sup>538</sup> Conv. Bruxelles 25 août 1924, art. 3. 1.

<sup>539</sup> Conv. Bruxelles 25 août 1924, art. 4. 2.

Par conséquent, la responsabilité du transporteur va émerger de l'inaccomplissement de son obligation de livrer la marchandise dans le même état que celui décrit dans le connaissement. Il y a une responsabilité de principe du transporteur et c'est à lui d'établir qu'il en est exonéré<sup>540</sup>.

L'absence de réserves au départ, rend le transporteur responsable des dommages constatés à l'arrivée<sup>541</sup>, à contrario, le transporteur ne sera pas tenu responsable des dommages qui n'auraient pas fait l'objet de réserves à l'arrivée<sup>542</sup>.

Mais, d'un autre côté, l'absence de faute du transporteur ne signifie pas qu'il sera exonéré de la responsabilité due aux manquements ou dommages subis par la marchandise. Même, si la cause du dommage demeure indéterminée, la responsabilité du transporteur reste engagée sur la totalité de la marchandise transportée et ce, même si d'autres intervenants au transport, comme par exemple le chargeur, avaient commis des fautes susceptibles d'avoir concouru aux dommages subis par la marchandise<sup>543</sup>.

Pour se dégager de sa responsabilité, le transporteur doit prouver que le préjudice causé à la marchandise n'est pas de son fait mais relève d'un cas excepté<sup>544</sup> prévu par la loi, comme quand il s'agit d'un cas fortuit, de force majeure, de la faute du chargeur ou des actions d'un tiers étranger, ou de n'importe quelle circonstance assimilable, ou encore, en ce qui concerne l'action des tiers, le cas d'un abordage qui s'est produit par la faute d'un autre bateau et qui a provoqué des dommages au navire chargé du transport et aussi à son chargement<sup>545</sup>.

---

<sup>540</sup> La responsabilité dans le contrat de transport maritime, p. 289, Edison González Lapeyre.

<sup>541</sup> CA Paris, 5e ch., 12 nov. 2003, Axa et a. c/ Cometas shipping et a., jugeant que, dans cette circonstance, « le transporteur doit être déclaré entièrement responsable des avaries et manquants en cale ainsi qu'au cours du déchargement » ; CA Aix-en-Provence, 10 janv. 2001, Picc c/ Cosco, BTL 2001, p. 129.

<sup>542</sup> Confirmant ce mécanisme bien éprouvé et connu : Cass. com., 4 mars 2014, no 13-11.007, BTL 2014, p. 175, DMF 2014, p. 525.

<sup>543</sup> il a été ainsi jugé que le transporteur demeure responsable si « il n'est pas possible de déterminer une cause certaine pour expliquer la décongélation partielle de la marchandise » - CA Rouen, ch. civ. et com., 30 juin 2011, no 11/00178, Delmas

<sup>544</sup> Cass. com., 27 mai 1975, no 74-10.388, Bull. IV, no 14

<sup>545</sup> La responsabilité dans le contrat de transport maritime, p. 289, Edison González Lapeyre.

Néanmoins, nous avons déjà vu dans la pratique judiciaire des cas où la responsabilité du transporteur est reconnue alors même que la preuve d'un cas d'exemption de responsabilité avait été rapportée<sup>546</sup>.

En conclusion ; Nous venons de voir que le transporteur peut être souvent lui-même victime d'avoir pris en charge des marchandises non conformes, objet de graves défauts dont il n'a pas pris connaissance ou pour lesquels il ne s'est pas prémuni pour mettre des réserves, il va servir les mauvaises causes du vendeur au regard du destinataire et dont il répondra nécessairement si les manques ou les défauts apparaissent à la livraison de ces produits au lieu de destination.

A cela s'ajoutent tous les risques liés aux conditions de voyage, aux conditions de manutention au chargement et à l'arrimage, puis au transport en mer suivant les conditions climatiques ou les mouvements de la houle qui provoquent par l'agitation des dégâts aux marchandises auxquels s'ajoutent les dégâts à l'occasion de la manutention au déchargement, voir aussi des risques de vol de marchandises à quai qui constitueront la faute propre et imputable au transporteur.

Ici, nous ne pouvons qu'accueillir la nouvelle Convention, appelée les Règles de Rotterdam, qui non seulement met en place un régime de responsabilité du chargeur plus sévère à l'égard de ce dernier, mais surtout, la possibilité pour le transporteur maritime de négocier l'étendue de sa responsabilité en ce qui concerne la partie du chargement et de déchargement de la marchandise transportée ; Ce qui représenterait, pour le transporteur maritime, un allègement considérable de sa responsabilité présumée.

---

<sup>546</sup> Cour suprême, ch. Com. et maritime, arrêt n° 77660 du 19/05/1991 : « les juges du fond ont démontré que le tempête était prévisible car le transport s'est effectué en hiver, et le mauvais temps est considéré comme une saturation normale à cette époque de l'année. Ainsi, en imputant la responsabilité au transporteur, les juges du fond ont fait bonne application de la loi »

### SECTION III- Portée du contentieux du contrat de transport maritime de marchandise sous connaissance:

Nous avons vu tout au long de cette thèse que le connaissance constitue le plus souvent le titre représentatif de la marchandise valant reconnaissance par le transporteur de sa prise en charge<sup>547</sup>.

Cette nature spécifique du connaissance produit un double effet, le premier dans le cadre du contrat de vente et le deuxième dans la relation née du contrat de transport étant donné que le transporteur n'est pas autorisé par la loi à remettre au destinataire la marchandise si ce dernier n'est pas détenteur ne serait-ce que d'un exemplaire original du connaissance qu'il devra signer et remettre au transporteur en contrepartie de la marchandise livrée.

La marchandise livrée devra donc correspondre en taille, en poids, en qualité et en nature à celle qui est décrite dans le connaissance détenu par le destinataire ou son représentant. Cette description est bien entendu importante car elle permet de s'assurer que la marchandise transportée n'a pas subi de préjudice et de s'assurer qu'il n'y a pas eu erreur dans le transport de la marchandise achetée par le destinataire ; le préjudice inhérent à la marchandise doit donc être patrimonial, lié à sa propriété<sup>548</sup> ou à la garantie que le chargeur assume pour cette marchandise<sup>549</sup>.

En cas de manquements, de pertes ou de dommages subis par la marchandise en cours du transport, ce sera au destinataire ou à son représentant d'en apporter la preuve, en adressant d'abord au transporteur une lettre de réserves dans les délais fixés par la loi, par la production d'une expertise, ou le versement de témoignages divers qui peuvent émaner du fabricant, du chargeur ou de tout intervenant au port de chargement ou de déchargement ou par tout autre preuve.

Le transporteur maritime qui sait qu'une présomption de responsabilité pèse sur lui si la marchandise est livrée avec des manquements ou des préjudices, il va lui aussi préparer un éventuel contentieux en rassemblant des preuves ayant pour but d'écarter sa responsabilité. Cette faculté lui est toutefois enlevée lorsque les indications sont

---

<sup>547</sup> COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE (2e Ch.) 14 septembre 2001, GREYSTONE et ALTON TRADING c/ MAURITRANS, MSC, GENERALI et SAGA MEDITERRANEE.

<sup>548</sup> CA Paris, 5e ch., 20 sept. 2007, no 04/14152, Ferial et a. c/ Cnam et a., BTL 2007, p. 636

<sup>549</sup> T. com. Marseille, 24 juin 2011, no 2010G01352, BTL 2011, p. 476

portées sur un connaissance transmis à un tiers de bonne foi, afin d'assurer la fiabilité de la négociation du connaissance<sup>550</sup>.

La règle de calcul du montant de l'indemnisation pour le préjudice subi par la marchandise en cours de son transport diffère selon que la marchandise ait subi des dommages ou des manquements.

L'indemnité pour perte des marchandises sera ainsi déterminée d'après sa valeur courante ; quant à l'indemnité pour avaries aux marchandises, celle-ci est calculée en fonction de sa valeur courante en bon état et de sa valeur après l'avarie. Cette valeur courante est à son tour 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.

Néanmoins, si les manquements et préjudices subis par les marchandises<sup>551</sup> ne résultent pas 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, le montant du préjudice fixé sera plafonné. Cette limitation de responsabilité peut cependant être écartée par une déclaration de valeur des marchandises faite par le chargeur avant leur chargement à bord du navire et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissance ou tout autre document similaire<sup>552</sup>.

Si le transporteur maritime rapporte la preuve que les dommages ou pertes qui lui sont imputés sont en réalité du fait d'autres intervenants au transport de la marchandise ; la question s'est posée de savoir si ces intervenants pouvaient se prévaloir de la règle de plafonnement à proportion de leur partie de travail ?

Pour la Cour de cassation, un partage de responsabilité est sans incidence sur l'application du plafond d'indemnisation à imputer, autrement dit, le calcul de fraction d'indemnisation à imputer au transporteur intervient préalablement à l'application du plafond<sup>553</sup>.

---

<sup>550</sup> C. transp., art. L. 5422-3

<sup>551</sup> Cette règle ne concerne que les préjudices et dommages subis par la marchandise et ne s'applique pas aux préjudices susceptibles de résulter du dommage subi par la marchandise.

<sup>552</sup> Lamy logistique, p. 420-24 - Constatation des dommages et préjudices réparables en transport maritime interne

<sup>553</sup> Cass. Com. 19 oct. 2010, n° 09-68.425, Delmas c/ Heli Union, BTL 2010, p. 640.

Dans un transport international de marchandises la valeur des marchandises perdues ou avariées est exprimée dans une monnaie étrangère, alors, à quel moment doit-on se placer pour déterminer le taux du change : au jour de la livraison, au jour de la décision judiciaire ou au jour du règlement effectif de l'indemnité ?<sup>554</sup>

Aux termes de l'article 9 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, « les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit ». Cette disposition fait donc échec au principe général suivant lequel l'indemnité doit être calculée au jour de la décision de justice<sup>555</sup>.

En l'absence de toute disposition légale relative au taux de change, la Cour de cassation a estimé qu'il y avait lieu de se référer aux usages en vigueur<sup>556</sup>. Mais, à défaut d'un tel usage, la conversion devrait être opérée d'après le cours en vigueur au jour du règlement<sup>557</sup>. Néanmoins, quand il s'agit d'une cargaison détruite, cette règle de l'usage ne peut être appliquée si elle vise à fixer une indemnité en monnaie étrangère<sup>558</sup>.

Les dommages-intérêts qui ne sont, selon la jurisprudence de la cour de cassation, exigibles qu'à l'envoi de la mise en demeure<sup>559</sup>. Mais en matière quasi délictuelle, les intérêts ne peuvent courir qu'à compter de la date de la décision.

---

<sup>554</sup> Lamy transport, année 2015, tome, p. 841 - Taux de conversion de l'indemnité fixée dans une monnaie étrangère

<sup>555</sup> Idem

<sup>556</sup> Cass. com., 24 mai 1954, BT 1954, p. 643

<sup>557</sup> CA Douai, 14 oct. 1954, DMF 1955, p. 92; dans le même sens, la cour d'appel de Paris a rendu un arrêt dans lequel elle indique que : « le réclamant qui a subi un préjudice en monnaie étrangère doit recevoir la contrepartie en francs français (et donc désormais en euros) au jour du paiement » - CA Paris, 13 mai 1982, DMF 1983, p. 173.

<sup>558</sup> La cour d'Aix a, jugé qu'un destinataire ne pouvait obtenir le taux de conversion dollars/euros en vigueur au jour où il avait effectué le règlement des marchandises achetées en « remplacement » d'une cargaison détruite - CA Aix-en-Provence, 2e ch., 13 avr. 2006, no04/07013, CMA-CGM c/ Fruisec, BTL 2007, p. 287.

<sup>559</sup> Toutefois, opérant revirement et se fondant sur l'article 1153 du Code civil, la Cour de cassation estime aujourd'hui que le débiteur ne doit les intérêts qu'après mise en demeure - Cass. 1re civ., 7 mai 2002, no 99-13.458. 824 C A Douai, 2e ch., 31 janv. 2002, Tristar Shipping Lines c/ Unitramp, DMF 2002, p. 586.

Précisons, que si la partie qui a subi le préjudice le demande et le justifie, les tribunaux peuvent allouer les intérêts de droit à compter du jour de la demande, mais cette indemnité sera accordée au titre de supplément de dommages- intérêts<sup>560</sup>.

Enfin pour conclure, ni les Conventions de Bruxelles, ni la loi maritime française, pas plus que la loi maritime marocaine ne fixent un taux d'intérêt particulier, les tribunaux appliqueront en conséquence le taux de l'intérêt légal en vigueur revu annuellement.

Nous attirons par ailleurs l'attention du lecteur sur le fait qu'il y a une différence procédurale importante entre le droit marocain et le droit français en ce que le préjudice indirect en droit marocain n'est pas admis contrairement au droit français, devant une telle situation, le demandeur dans une procédure au Maroc n'aura pas d'autre choix que de faire des demandes sur la base du manque à gager.

---

<sup>560</sup> CA Aix-en-Provence, 5 juill. 1983, CMCR c/ Concorde ; CA Aix-en-Provence, 7 janv. 1986, Sofraco c/ Lloyd Triestino ; CA Paris, 9 mai 1984, BT 1985, p. 206

## **Conclusion Chapitre II**

La disparité entre les décisions des juges français et marocains ne pourra trouver un équilibre que si les juges marocains se libéraient de la tutelle des conflits de lois afin que le contentieux maritime de la marchandise ne dépende pas entièrement de ses lois internes car cela est incompatible avec l'évolution du transport maritime international. Par ailleurs, la multitude des intervenants au contrat de transport sous connaissance remet en question l'effet relatif des obligations de chaque participant, ce qui est peu approprié à la spécificité de ce contrat au regard de la réglementation actuelle qui maintient une conception stricte de la responsabilité du transporteur.

## **Conclusion du deuxième Titre II**

Le développement du transport maritime de marchandise sous connaissance confronte les parties à des contraintes logistiques et réglementaires auxquelles le destinataire ne pense pas au moment de l'achat de sa marchandise.

Fort de son expérience, le transporteur maritime tente de mettre tout en oeuvre afin de préserver ses intérêts et ainsi se libérer au mieux de la responsabilité présumée qui pèse sur lui.

Mais, la pratique jurisprudentielle nous a montré, que si le destinataire satisfait à ses obligations, ses intérêts sont le plus souvent préservés par les juges du fond.

## CONCLUSION GENERALE

La défense des intérêts de chaque partie au contrat de transport maritime de marchandises sous connaissement doit conduire à prendre en compte plusieurs facteurs : qualité des signataires dudit contrat, des clauses contractuelles et notamment celles ayant trait à la désignation de la loi et la juridiction compétente en cas de contentieux.

Nous avons pu voir tout au long de cette thèse que la responsabilité du transporteur maritime est le leitmotiv premier du contentieux maritime de marchandises sous connaissement et de la diversité jurisprudentielle, mais ce n'est pas le seul.

Nous avons pu voir par ailleurs, que la Convention de Bruxelles n'est plus adaptée aux nouvelles avancées scientifiques et aux nouvelles pratiques du transport maritime de marchandises telles que : le connaissement dématérialisé, la conteneurisation, les nouvelles technologies utilisées dans la construction des nouveaux navires et enfin les modes alternatifs de règlement des litiges.

En pratique, à l'arrivée du navire au port de destination, le destinataire de la marchandise aura un temps très limité pour constater l'état de sa marchandise, de prendre connaissance des clauses insérées au connaissement et adresser par écrit ses observations au transporteur maritime. La livraison va ainsi devenir le point de départ de la responsabilité présumée du transporteur maritime.

Ici, force de constater que même si la Convention de Bruxelles de 1924 est ancienne et que la France ainsi que le Maroc l'ont ratifiée depuis des décennies, il n'en demeure pas moins qu'il subsiste des disparités sensibles dans les législations de ces deux pays, de même que dans les jurisprudences.

Ainsi, les clauses insérées au contrat de transport maritime de marchandises vont être appréciées différemment, cela signifie que la loi susceptible d'être appliquée, ou la juridiction susceptible d'être désignée comme compétente sera définie différemment selon le juge, ou plutôt, le pays devant lequel est soumis le contentieux.

Ces disparités ne tiennent pas seulement d'un raisonnement nationaliste, comme cela est souvent avancé en ce qui concerne le Maroc, ou d'une volonté d'extrême ouverture, comme cela pourrait être constaté dans certains écrits concernant la jurisprudence française. Cela tient à notre sens d'un manque d'homogénéité des textes

applicables alors qu'il s'agit paradoxalement d'un transport essentiellement international.

La nouvelle Convention communément désignée « *Règles de Rotterdam* » est donc à notre sens une belle avancée pour le monde maritime. Faut-il encore qu'elle soit massivement ratifiée, à commencer par le Maroc.

Le Maroc a jusqu'à présent hésité à signer cette nouvelle Convention, non pas par peur du nouveau, mais par ce que la nouvelle Convention présente des points négatifs et dessert par moment les intérêts des chargeurs au profit des transporteurs maritimes.

Cependant, cette nouvelle Convention ne doit pas se résumer à une simple compilation des Conventions de Bruxelles et de Rotterdam. Son objectif est bien de favoriser l'émergence de l'accord entre les pays chargeurs et transporteurs, ce qui est sans aucun doute le meilleur moyen d'éviter une bonne partie du contentieux international maritime et d'apporter une réponse claire et homogène à des questions qui font souvent l'objet de contentieux lourds, longs et surtout coûteux pour toutes les parties. Les solutions apportées par les Règles de Rotterdam présentent un avantage certain tant pour les pays développés que pour les pays en voie de développement. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire que toutes les parties prenantes s'approprient cette Convention car le train technologique ne s'arrêtera pas pour attendre un nouvel accord international.

Nous avons aussi vu que d'autres questions liées au transport intermédiaire à l'occasion des transbordements d'une compagnie à une autre de la même marchandise et à l'identification du transporteur pour lesquels, ni la Convention de Bruxelles, ni même les lois internes, n'apportent de solutions satisfaisantes pour le destinataire étant donné qu'elles ne peuvent pas se substituer aux autorités chargées de l'identification des armateurs et des transporteurs.

Force de constater que la nouvelle Convention innove encore en la matière car elle apporte des solutions opportunes en ce qu'elle permet d'identifier le transporteur maritime selon que le nom de celui-ci est indiqué ou pas dans le document de transport auquel cas il appartiendra à l'armateur de faire son enquête et de dénoncer le transporteur indélicat.

Certes, la nouvelle convention ouvre un champ à la liberté contractuelle en faveur du transporteur car celui-ci peut négocier les conditions de mise en oeuvre de sa responsabilité pour les parties concernant la prise en charge de la marchandise et sa livraison et donc lui permettre de se mettre à l'abri des effets de ce contentieux. Néanmoins, cela peut aussi constituer un point positif pour le destinataire qui pourra assigner directement le responsable des pertes ou dommages causés à la marchandise, champ d'action qui lui est aujourd'hui quasiment fermé.

Dans tous les cas, une convention unifiée dans une économie mondialisée est un atout si nous nous en saisissons. Nos outils juridiques actuels peuvent devenir un véritable handicap face au géant chinois qui n'a adhéré à aucune des conventions internationales traitant du transport maritime de la marchandise. Plus que le développement d'une présence à l'international des armateurs algériens et français, qui doit être favorisée dans tous les cas, il faut mener une réflexion pour permettre une ratification plus globale et plus rapide des réfractaires.

Dans cette logique d'ouverture, il serait souhaitable de mettre en place une revue de formation permanente, permettant aux acteurs du transport maritime marocains et français d'accéder aux informations et de trouver des réponses aux nombreuses questions que soulève cette nouvelle législation. Là aussi, une réciprocité entre les pays chargeurs et les pays armateurs nous semble indispensable. Il convient dans le même esprit de favoriser une meilleure prise en compte de l'implication des chargeurs marocains dans des associations ou initiatives les regroupant et ce, quelle que soit l'objet de celle-ci. Ceci pourrait leur permettre d'acquérir plus de force de parole et de permettre une meilleure évolution de leur métier et de leurs droits.

Enfin, car il y a encore tant à faire pour faire émerger les idées afin de favoriser les relations et d'alléger le contentieux du contrat de transport maritime sous connaissance entre marocain et la France. Le Développement des infrastructures portuaires, l'achat de nouveaux navires ne sont pas, à notre sens, des actions suffisantes à elles seules pour développer l'activité maritime marchande au Maroc, une libéralisation des marchés au secteur privé est une réflexion que le gouvernement marocain devrait mener afin d'éviter que les entreprises maritimes étrangères empiètent sur le périmètre des intérêts nationaux.

Cette étude n'est donc pas seulement un recueil d'information, mais un lanceur d'alerte afin de ces questions deviennent une priorité de tous les instants pour une meilleure adaptation.

## BIBLIOGRAPHIE

### Ouvrages généraux :

- P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2006
- Bonassies et Ch. Scapel., *droit maritime : contrat d'affrètement et contrat de transport* p. 780, auteurs, P.
- R. Rodière – *affrètement et transport* tome 2, n° 698
- Bonassies – *droit maritime*- p 605 - année 2010)
- Massimiliano Rimaboschi- *L'unification du droit maritime* éd. 2006
- R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, *édit. Dalloz* année 2000 – *droit maritime*
- *Transport maritime de marchandises*, éd. DALLOZ, paragraphe 345.15.
- *Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine* - Pierre ANGELELLI
- René RODIÈRE, *Traité général de droit maritime*, t. I, « Les contrats d'affrètement », Paris, Dalloz, 1968,
- *Droit du commerce international* Jean-Michel Jacquet / Philippe Delebecque / Sabine Corneloup *Précis 3e édition*
- *Transport maritime et régime portuaire ?* ED ;2004, page 275
- *Arbitrage et droit de l'Union européenne*, sous la direction de Pierre Mayer, p16, éd. 2012, volume 38.
- Ph. GARO : *L'adaptation du droit des transports maritimes au droit du commerce électronique*, p.277
- P. MAYER , V. HEUZE, *Droit international privé*, p.101 n° 136.
- Frédéric Lucet, "Consensualisme et Formalisme", *R.J.Com.* 1995, p. 42, cité dans *Les clauses relatives à la compétence internationale dans les connaissements : consensualisme ou formalisme ?* par Olivier CACHARD sous la direction de Madame le Professeur Hélène GAUDEMET- TALLON.
- Nicolas P.-Y., *DMF* 1999, p. 101
- *Droit Maritime, le contrat de transport de la marchandise*, Ph. Delebecque

- Droit maritime, 3ème édition Dalloz
- Arnaud Montas, Droit maritime 2ème édition
- Le contrat de transport - Pierre Bonassies et C. Scapel
- Lamy Transport - Tome 2 – 2014
- Lamy transport tome 2- année 2015
- Lamy Logistique , Partie 4
- Lamy transport , tome 2, édition 2011, page 312.
- JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances, Fasc. 465-10 : TRANSPORT MARITIME . Responsabilité du transporteur de marchandises . – Principes généraux ; Date du fascicule : 25 Septembre 2002
- H. MAZEAUD, et autres, *Leçons de droit civil*, t. 2, « Obligations, théorie générale », 8e éd., Paris, Montchrestien, 1991.
- Précis – droit des transports- année 2010- éditions DALLOZ
- Le connaissance électronique « Delebeque »
- Michel Alter, *Droit des transports*, 3e éd., 1996, Dalloz , p. 139.
- LA RESPONSABILITÉ DANS LE CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME, page 289, auteur Edison González Lapeyre.
- É. Loquin, Les obligations de confidentialité dans l'arbitrage : Rev. arb. 2006, p. 323 et s.
- E. Loquin, La clause d'arbitrage par référence : toujours l'incertitude : RTD com. 1993, p. 297.
- X. Boucobza, La clause arbitrale par référence en matière d'arbitrage commercial international : Rev. arb. 1998, p. 495. – V. JCl. Procédure civile, Fasc. 1056
- Droit du commerce international et des investissements étrangers, auteur : Mathias Audit, Sylvain Bollée, Pierre Callé – 575 (conclusion du contrat de transport).
- Transport maritime de marchandises, éd. DALLOZ38. Droit maritime- Contrat d'affrètement et contrat de transport
- VINCENT « Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur »

- L'unification du droit maritime Chapitre I. Le transport de marchandises par mer,
- Droit maritime- Contrat d'affrètement et contrat de transport
- Droit maritime, 3ème édition DALLOZ
- « Formalisme et dématérialisation du connaissance » ; Droit de l'informatique et des télécoms, 1998, Doctrine , p24-30. Olivier Cachard
- Mémoire Master 2 – droit maritime et des transports : « responsabilité du chargeur », présenté par Olivier Lebrun
- R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, Droit Maritime, éd. Dalloz 1997.

Législation française, marocaine européenne et internationale :

- Convention de Bruxelles
- Règles de Rotterdam
- Règles de La Haye/Haye-Visby
- Règles de Hambourg
- Code de commerce maritime
- Code des assurances marocain
- Code des transports français
- Code civil français
- Code civil marocain
- Code de procédure civile et administrative marocain
- Code de procédure civile français
- Loi n° 88-18 du 12 juillet 1988 portant adhésion à la convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères, adoptées par la conférence des Nations Unies à New-York le 10 juin 1958.
- Ordonnance ° 11-2003 du 26/08/2003 relative à la monnaie et le crédit JORA n° 52 du 28/08/2003
- Loi n° 2001-43 du 16 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports.
- Protocole DTS en 1979.23. décret du 25 mars 1937 portant promulgation de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matières de connaissance signée à Bruxelles le 25 aout 1924.

- Règlement CE n°593-2008 du parlement européen

Jurisprudences Française et européenne :

- Cass. com., 27 mai 1975, no 74-10.388, Bull. IV, no 140,
- Cass. Com. 10 mai 1983, n°80-13.569, Bull. civ. IV, n° 139, DMF 1984, p. 269.
- Cass. Assemblée plén. 22 déc. 1989, n°88- 10.979, BT 1990, p. 27, DMF 1990, p. 29
- Cass. Com.19 déc. 2000, n° 98-12.726, Bull. civ. IV, n° 208, p. 180.
- CA Aix-en-Provence 2ème chambre , 7 sept 2004, n° RG 01/01974, EUROMED c/ IMTC
- Cass. Com., 16 févr. 1988, n° 86-309, Bull. Civ. IV, n°75, p. 52, BT 1998, p. 491
- Cass.com., 6 févr.1990, n°88-15.495, Lamylin
- CA Versailles, 12ème chambre, 7 octobre 2014, n° 12/01714, Schender c/ Laser
- arrêt Cour de Cass 1ère civ. du 9/9/2015n° 14-22.794 ( DMF hors série 2016 n°20)
- CA Aix-en-Provence 1<sup>er</sup> janvier 2016, BTL 2016, n°63; DMF 2016 h.s p78.
- Cass. Com. 19 déc. 2000, n° 98-12.726 Bull. civ. IV, n°208.
- CA Rouen, 2ème chambre, 17/09/2009, DMF 2010, p.507
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 22 févr. 2007, n° 06/04798, Sté Companhia Libra de Navegação c/ Compagnie Generali France Assurances et a. : Juris-Data n° 2007-338574 / Commentaire par Martin NDENDÉ
- Cass. Com., 12 juin 1990 , n° 89-12.278/P, DMF 1991, p. 33 ;
- Cass. Com 12 juin 1990, n° 89-099, DMF 1991, p. 603.
- CA Paris, 5e ch. B, 30 juin 1994, Crystal Food Import et a. c/ Ned Lloyd Lijnen BV et a.
- Cass. com., 18 janv. 1994, no 92-12.008 et, sur renvoi,
- CA Rouen, 14 déc. 1999, DMF 2000, p. 798,
- CA Rouen, 2e ch. civ., 16 nov. 1995, DMF 1996, p. 915
- T. com. Paris, 2e ch. B, 25 juin 1996, La Réunion européenne c/ Delmas

- CA Aix-en-Provence, 11 juin 1980, BT 1981, p. 14
- CA de Rouen, 2e Ch., 4 mai 2006, n°04/01825, AP Moller-Maersk c/ Gyma surgelés et a. ; BLT 2006, p. 348 ;
- T. com. Rouen, 19 juin 1951, DMF 1952, p. 270
- CA Paris, 3 nov. 1982, DMF 1983, p. 418
- CA Paris, 5e ch. B, 30 juin 1994, Crystal Food Import et a. c/ Ned Lloyd Lijnen BV et a.
- Cass. com., 30 oct. 2000, no 98-10.646, DMF 2001, p. 915 ; Cass. com., 27 avr. 1993, no 91-16.249, BTL 1993, p. 473 ;
- Cass. 2e civ., 6 mai 2004, no 02-16.314, Bull. civ. II, no 205 ;
- Cass. 1re civ., 2 nov. 2005, no 02-17.697, Bull. civ. I, no 394.
- CA Aix-en-Provence, 31 oct. 2013, no 10/22098, Axa CS et a. c/ Ocean Reefer Containers Associates Lines NV
- Cass. com., 21 sept. 2010, no 09-67.965, BTL 2010, p. 576
- CA Paris, 5e ch., 31 mars 2004, no 2002/19266, MPM Export c/ Lloyds de Londres et a., BTL 2004, p. 338,
- CA Aix-en-Provence, 5 févr. 2009, DMF 2011, hors-série no 15, p. 81
- CA Paris, pôle 5, ch. 5, 10 mai 2012, no 08/13367, Compania Sudamericana de Vapores c/ YSL Parfums et a.).. 34.
- CA Versailles, 12e ch., sect. 2, 3 déc. 2009, no 08/02702, AGF c/ Gan Incendie, BTL 2010, p. 78
- CA Paris, 5e ch., 6 oct. 2004, no 01/14914, Freelance Limited et a. c/ Aluminium Pechiney et a.
- CA Bordeaux, 2e ch., 14 nov. 1990, no 4636/87, Skandia c/ Mariana, BTL 1992, p. 149
- CA Paris, 5ème Chambre, arrêt n° 07-10.208 du 07 octobre 2010 : SA AUTOLINERS et SA NAVITRANS c/ sté ALLIANZ GLOBAL CORP et SPECIALITY
- TC Paris, 10 sept. 1997 (BTL 1998.183).
- Arrêt de la Cour de cassation, cham. Com. du 10 Juillet 2012 , N° 10-17.325,809 . société CNAN Group c/ Société AG distribution

- CA Rouen, 8 févr. 1974, BT 1974, p. 261 ;
- CA Versailles, 12e ch., 15 oct. 1992, SCCM et a. c/ Turiski et a. ; CA Bordeaux, 2e ch., 8 janv. 1987, The Bank Line c/ Washington International Insurance et a.
- CA Aix-en-Provence, 15 mai 1991, MGFA et a. c/ Cotunav
- CA Aix-en-Provence, 20 mars 1979, BT 1979, p. 364 ; T. com. Paris, 7 mars 1979, DMF 1980, p. 416
- T. com. Paris, 6 mars 1973, DMF 1974, p. 98 ; CA Paris, 27 juin 1980, DMF 1981, p. 85
- CA Aix-en-Provence, 8 oct. 1989, BT 1990, p. 440
- CA Paris, 14 mars 1985, DMF 1987, p. 364,
- Cass. com., 5 juill. 1988, no 87-10.566, BT 1989, p. 449
- CA Rouen, 8 févr. 1974, BT 1974, p. 261 ; CA Versailles, 12e ch., 15 oct. 1992, SCCM et a. c/ Turiski et a. ; CA Bordeaux, 2e ch., 8 janv. 1987, The Bank Line c/ Washington International Insurance et a.
- CA Aix-en-Provence, 15 mai 1991, MGFA et a. c/ Cotunav
- CA Aix-en-Provence, 20 mars 1979, BT 1979, p. 364 ; T. com. Paris, 7 mars 1979, DMF 1980, p. 416
- T. com. Paris, 6 mars 1973, DMF 1974, p. 98 ; CA Paris, 27 juin 1980, DMF 1981, p. 85
- CA Aix-en-Provence, 8 oct. 1989, BT 1990, p. 440
- CA Paris, 14 mars 1985, DMF 1987, p. 364,
- Cass. com., 5 juill. 1988, no 87-10.566, BT 1989, p. 449
- T. com. Paris, 14 mars 1973, BT 1974, p. 274
- Cass. Com. 20/10/1954. DMF 1955 p.76 ; CA Aix-en-Provence, 9 fév.1972, DMF 1973, p.23
- Cass.com.21/02/2006 , n° 04-10.592, bull. civ. IV, n° 47, BLT 2006, p.147.
- Cass. Com. 24 nov. 1975, n° 74-12.782, BT 1976, P. 86).
- CA Paris, 5ème ch. , 15/10/2013 , n° 12/03139 Evergreen c/BBL Shipiping, BTL 2013, p. 639.

- T. de com. de Marseille, 24 juin 2011, n° RG : 2010G01352, BLT 2011, p.476
- Cass. 25/06/1991, n° 90-10.293, DMF 991, p.397
- C.A. Aix-en-Provence, le 31 octobre 1991, BTL 1992, p. 478; C.A. Aix-en-Provence, le 9 février 1972, DMF 1973, p. 23; Cass. com., 24 novembre, 1975, BT1976, p. 86.
- Cass. Com., 6 nov. 1951, BT 1952, p. 330, DMF 1952, p.136.
- CA Versailles, 12ème ch., 20/°4/2000 , SEA FRIGO c/ PFA)
- T. de commerce Marseille, 6 mai 2011, n° RG 2009F02857, Axa c / CMA CGM, BTL 2011,
- Cass. com., 15 juill. 1987, no 86-10.409 R, rejetant le pourvoi contre CA Rennes, 10 oct. 1985, DMF 1987, p. 46 ; CA Aix-en-Provence, 6 déc. 1984, Navigazione Beta c/ Agrimpex CY Ltd, cette décision reprenant même l'exigence de la ratification par les deux pays ;
- CA Aix-en-Provence, 6 juill. 1987, DMF 1988, p. 390 ; CA Paris, 5e ch., 19 déc. 1996, BTL 1997, p. 244, en extrait et CA Montpellier, 2ech., 12 août 1998, Helvetia c/ Setramar.
- Cass. com., 4 févr. 1992, navire Hilaire-Maurel : DMF 1992, p. 289, note P. Lemaître ; Rev. crit. DIP 1992, p. 495, note P. Lagardère ; DMF 1993, p. 90, obs. P. Bonassies.
- CA Rouen, 8 févr. 1994, navire Hilaire-Morel : DMF 1994, p. 568, note Y. Tassel
- CA Aix-en-Provence, 18 janv. 1994 : DMF 1994, p. 551 ; DMF 1995, p. 179, n° 49, obs. critiques P. Bonassies. – En sens contraire, V. la jurisprudence américaine : DMF 1995, n° 18, p. 60 et 33, p. 73 137. CA Aix-en-Provence, 18 janv. 1994 : DMF 1994, p. 720, note Y. Tassel
- CA Paris, 27 sept. 1997 : Rev. Scapel 1997, p. 17 ; DMF 1998, p. 50, n° 92, obs. P. Bonassie
- Navire Pella, Cass. com., 21 févr. 2006 : BTL 2006, p. 166 ; DMF 2006, p. 383, obs. Ph. Delebecque ; JDI 2006, p. 283, note C. Legros

- Cass. 1re civ., 11 juill. 2006, n° 05-80.890 : Bull. civ. 2006, I, n° 366, p. 314 ; D. 2006, pan. 3029, obs. Th. Clay ; RTD com. 2006, p. 764, obs. E. Loquin ; JCP G 2006, I, 187, n° 10, obs. Ch. Seraglini ; Rev. crit. DIP 2007 p. 128, note F. Jault- Seseke
- Cass. 1re civ., 27 avr. 2004 : Bull. civ. 2004, I, n° 112
- Cass. com., 13 nov. 2002, n° 00-19340, inédit
- Cass. com., 7 déc. 1999, navires Vassilli Klochkov et Klim Voroshilov : Juris- Data n° 1999-004390 ; DMF 2000, p. 903, note F. Le Louer, rejetant les pourvois formés contre les arrêts CA Aix-en-Provence, 7 mai 1997, navire Vassilli Klochkov : BTL 1997, p. 867 et navire Klim Voroshilov : DMF 1998, p. 29, obs. P.-Y. Nicolas ; DMF 1998, Hors-série n° 2, p. 64, n° 95, obs. P. Bonassies
- Cass. 2e civ. 18 janv. 2001, no 96-20.912, Bull. civ. II, no 10
- CA Paris, 5e ch., 27 nov. 2002, no 2001/04429, Palimar Shipping et a. c/ Gan et a.,
- CA Paris, 5e ch. A, 6 juin 2001, Axa GR et a. c/ Borda Shipping, BTL 2001 p. 679, confirmé par Cass. com., 8 oct. 2003, no 01-16.028, Bull. civ. IV, no 154 ;
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 29 juin 2000, BTL 2000, p. 603.
- Cass. 1re civ., 14 déc. 2004, no 01-03.285, Bull. civ. I, no 311, DMF 2005, p.
- Cass 11 juin 2002, droit maritime, exécution et inexécution du contrat page 553, Ph. DELEBECQUE.
- Cass. 1ère civil, 3/12/1991, n° 90-10.078.
- Com, 5 mars 1991, Bull n° 96
- Com, 29 juin 1993, Bull n° 271
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 28 déc. 2011, no RG : 10/19603, Axa et a. c/ Mark Gross et a., BTL 2012, p. 127
- CA Aix-en-Provence, 12 avr. 1985, DMF 1986, p. 613 ;CA Bordeaux, 8 janv. 1987, Bank Line c/ Washington International Insurance.

- Cour de Justice des Communautés Européennes en 1984 (arrêt Tilly Russ) et 1999 (Castelletti)
- Cass. com., 10 mars 1987, no 85-14.561, Bull. civ. IV, no 70 ; CA Aix-en-Provence, 8 oct. 1989, BT 1990, p. 440
- Cass. com., 26 mai 1992, no 90-17.352, BTL 1992, p. 476
- Cass. com., 29 nov. 1994, no 92-19.987, DMF 1995, p. 209 ; Cass. com., 10 janv. 1995, no 92-21.883, BTL 1995, p. 89, arrêt « Nagasaki »
- Cass. com., 16 janv. 1996, no 94-12.542 ; Cass. com., 25 nov. 1997, no 95-21.021, Bull. civ. IV, no 310 162. Cass. com., 25 juin 2002, no 00-13.230, BTL 2002, p. 471 ; CA Rouen, 2e ch., 28 févr. 2002, CP Ships c/ P & O Nedlloyd, BTL 2002, p. 356
- CA Rouen, ch. réun., 8 oct. 2002, Cargill c/ Capitaine du Walka Mlodych, DMF 2003, p. 547, la cour considérant que l'acheteur destinataire avait ainsi manifesté sa connaissance et son acceptation de la clause compromissaire
- Cass. com., 4 mars 2003, no 01-01.043, Bull. civ. IV, no 33, BTL 2003, p. 193, qui approuve CA Paris, 5e ch., 29 nov. 2000, DMF 2001, p. 684
- Cass. com., 7 déc. 2004, no 02-19.825, Bull. civ. IV, no 215, BTL 2005, p. 11 ;DMF 2005, p. 133, note Remery J.-P.
- Cass. 1re civ., 12 juill. 2001, no 98-21.591, Bull. civ. I, no 224, BTL 2001, p. 605.
- Cass. 1reciv., 16 déc. 2008, no 07-18.834, BTL 2009, p. 11 ; Cass. com, 16 déc. 2008, no 08-10.460, BTL 2009, p. 7, DMF 2009, p. 124
- Cass. com., 12 mars 2013, no10-24.465, BTL 2013, p. 191, étant précisé que pas moins de 146 connaissements avaient été produits aux débats.
- CA Rouen, 2e ch., 17 janv. 2002, Sté France Euro Tramp et a. c/ Mutuelles du Mans et a. BTL 2002, p. 241
- CA Paris, 1re ch., 4 févr. 2004, no 2003/17917, Generali France et a. c/ Jolie Maritime ; même sens, T. com. Marseille, 13 janv. 2006, no 2005F02757, Fortis et a. c/ Sea Bean Maritime, DMF 2006, p. 856.
- T. com. arseille, 10 oct. 2003, Axa et a. c/ Oceantramp shipping et a., BTL 2003, p. 703

- CJCE, 19 juin 1984, aff. 71/83, Partenreederei ms. Tilly Russ et Ernest Russ c/ NV Haven-& Vervoerbedrijf Nova et NV Goeminne Hout : Rec. CJCE 1984, p. 2417 ; Rev. crit. DIP 1985, p. 385, note H. Gaudemet-Tallon ; DMF 1985, p. 83, note P. Bonnassies
- *CA Paris*, 5 juill. 2006 : JCP G 2006, IV, 2912. – Cass. 1re civ., 11 juill. 2006, n° 05-18.681 : Bull. civ. 2006, I, n° 365, p. 313 ; RTD com. 2006, p. 947, obs.Ph. Delebecque
- *CA Paris*, 5 juill. 2006 : JCP G 2006, IV, 2912.
- Cass. 1re civ., 11 juill. 2006, n° 05-18.681 : Bull. civ. 2006, I, n° 365, p. 313 ; RTD com. 2006, p. 947, obs. Ph. Delebecque
- COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE (2e Ch.) 14 septembre 2001, GREYSTONE et ALTON TRADING c/ MAURITRANS, MSC, GENERALI et SAGA MEDITERRANEE.
- T. com. Paris, 11 mars 1996, no 94.057188, Pépinières Abbotsford c/ Plandorex et a.
- Cass. ch. mixte, 28 sept. 2012, no 11-18.710, dans un domaine autre que l'assurance marchandises
- Cass. com., 12 nov. 1997, no 95-20.749 ; CA Rouen, 2e ch., 12 févr. 2004, no02/01914, Mutuelles du Mans Assurances et a. c/ Delmas et a., pour une application à l'assurance maritime
- Cass. com., 16 janv. 1973, no 71-12.140, BT 1973, p. 144
- Cass. com., 3 janv. 1996, no 93-19.382
- CA Paris, 5e ch., 20 sept. 2007, no 04/14152, Fertial et a. c/ Cnam et a., BTL 2007, p. 636
- T. com. Marseille, 24 juin 2011, no 2010G01352, BTL 2011, p. 476
- Cass. Com. 19 oct. 2010, n° 09-68.425, Delmas c/ Heli Union, BTL 2010, p.640.
- Cass. com., 24 mai 1954, BT 1954, p. 643
- CA Douai, 14 oct. 1954, DMF 1955, p. 92
- CA Paris, 13 mai 1982, DMF 1983, p. 173.

- CA Aix en Provence 2e ch., 13 avr. 2006, no04/07013, CMA-CGM c/ Fruisec, BTL 2007, p. 287.
- Cass. 1re civ., 7 mai 2002, no 99-13.458.
- CA Douai, 2e ch., 31 janv. 2002, Tristar Shipping Lines c/ Unitramp, DMF 2002, p. 586
- CA Aix-en-Provence, 5 juill. 1983, CMCR c/ Concorde ;
- CA Aix-en-Provence, 7 janv. 1986, Sofracco c/ Lloyd Triestino ; CA Paris, 9 mai 1984, BT 1985, p. 206
- CA Paris, 5e ch., 12 nov. 2003, Axa et a. c/ Cometass shipping
- CA Aix-en-Provence, 10 janv. 2001, Picc c/ Cosco
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 2 déc. 2003, no RG : 00/07505, Navigation et transports et a. c/ Damoskibsselskabet Af 1912 et a.
- CA Paris, 29 nov. 1978,
- CA Rouen, ch. civ. et com., 30 juin 2011, no RG : 11/00178, Delmas c/ Axa et a.
- Cour de Cass. Chambre com., 7 déc. 1999, no 97-18.035 ;
- Cass. com., 12 janv. 1988, no 86-14.607,
- Cass. com., 2 févr. 1999, no 96-17.915, Bull. civ. IV, no 38,
- Versailles, 14/01/1999, navire Saint-Georges, DMF 2000. 933, noteC.Humann.
- CA Paris, 5e ch., 12 nov. 2003, Axa et a. c/ Cometass shipping et a.,
- CA Aix-en-Provence, 10 janv. 2001, Picc c/ Cosco, BTL 2001, p. 129.
- arrêt de la Cour de Cass 20/10/1992 , navire Anzere, DMF 1992.676 , n. Y.TSSEL
- CA Rouen, ch. civ. et com., 13 oct. 2011, no RG : 10/02095, CMA CGM c/Thales Air System et a.
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 2 déc. 2003, no RG : 00/07505, Navigation et transports et a. c/ Damoskibsselskabet Af 1912 et a.
- CA Aix-en-Provence, 25 juin 1953, DMF 1954, p. 139 ;
- CA Aix-en-Provence, 18 déc. 1980, DMF 1981, p. 552 ;
- Cass. com., 30 nov. 2010, no 09-14.892

- T. com. Rouen, 6 avr. 1951,
- CA Douai, 11 juin 1959,
- CA Paris, 5e ch., 27 oct. 1995, Arnal et fils c/ Besnier et a.
- CA Aix-en-Provence, 16 mai 1975, DMF 1976, p. 289
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 21 sept. 2000, Marfret c/ Helvetia
- Cass. com., 7 déc. 1983, no 81-14.489,
- Cass. com., 25 sept. 1984, no 81-15.526,
- Cass. com., 13 févr. 1978, no 77-11.608
- Cass. com., 19 oct. 2010, no 09-68.425,.
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 2 déc. 2003, no RG : 00/07505, Navigation et transports et a. c/ Damoskibsselskabet Af 1912 et a.
- CA Rouen, 18 oct. 1984.
- Cass. com., 14 mai 2002, no 99-17.761
- Cass. com., 18 janv. 1994, no 91-20.545
- CA Versailles, 12e ch., 30 mars 2000, AGF c/ Saga
- Cass. com., 7 juill. 1998, no 96-15.724
- Cass. com., 18 mars 2008, no 07-11.777
- CA Rouen, 25 nov. 1999, Nedloyd BV c/ Cloflexip
- CA Rouen, 2e ch., 9 sept. 2004, no RG : 02/01434, Hual AS c/ Axa et a.,
- CA Paris, pôle 5, ch. 4, 11 janv. 2012, no RG : 05/09680, Allianz et a. c/ Axa
- Cass. com., 27 mai 1975 : Bull. civ. 1975, IV, n° 140
- CA Aix-en-Provence, 6 avr. 2000 : Juris-Data n° 2000-117284
- CA Montpellier, 23 janv. 2001 : Juris-Data n° 2001-159776.
- CA Paris, 28 mars 2001 : Juris-Data n° 2001-150938. –
- CA Rouen, 23 mai 2001 : BTL 2001, p. 523.
- Cass. com., 26 févr. 1981
- CA Rennes, 1er juill. 1992
- Cass. com., 16 juill. 1985, no 83-16.517 ;
- . Cass. com., 15 juill. 1987, no 86-10.409 ;
- CA Paris, 5e ch. A, 9 juill. 1985, SNCDV c/ Allianz et a., pourvoi rejeté par

- Cass. com., 15 juill. 1987, no 86-11.607
- Cass. com., 16 avr. 1991, no 89-17.958,
- CA Basse-Terre, 1re ch. civ., 7 mars 2005, no RG : 04/00370, P & O Nedlloyd c/ Mutuelles du Mans ;
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 4 mai 2004, no 2002/307, The British and Foreign Ins. Cy et a. c/ Cosco,
- CA Rouen, 30 nov. 2000 : Juris-Data n° 2000-136601
- . T. com. Paris, 7 nov. 2001 : Juris-Data n° 2001-171227.
- CA Paris, 6 févr. 2002 : Juris-Data n° 2002-166998.
- CA Rouen, 21 juin 2001 : Juris-Data n° 2001-163923.
- CA Paris, 9 nov. 2001 : Juris-Data n° 2001-157856.
- CA Paris, 27 nov. 2002
- CA Paris, 5e ch. A, 13 juill. 1988, CGM c/ Ets Riff et a
- T. com. Nanterre, 13 sept. 1991, OTC c/ Gefco
- Cass. com., 2 juill. 1996, no 94-15.722
- CA Versailles, 12e ch. 5 avr. 2001, La réunion européenne c/ CGM, BTL 2001,
- Cass. com., 16 févr. 1988 : Bull. civ. 1988, IV, n° 74.
- Cass. com., 11 mai 1993 : DMF 1994, p. 165, obs. P. Bonassies ; BTL 1993, p. 403.
- CA Rouen, 2 mai 1996 : BTL 1997, p. 68.
- CA Paris, 21 févr. 2001 : Juris-Data n° 2001-139448.
- CA Rouen, 9 sept. 2004 : Juris-Data n° 2004-252182
- CA Paris, 13 déc. 1995 : DMF 1996, p. 923, note P.-Y. Nicolas
- CA Versailles, 17 janv. 2002 : Juris-Data n° 2002-189246
- CA Versailles, 25 mai 2000 : Juris-Data n° 2000-133958.
- CA Toulouse, 13 mai 1977, Rev. Scapel 1977, p. 27
- Cass. com., 10 juill. 2012, no 11-20-166, BTL 2012, p. 489
- CA Rouen, 12 juill. 1957, DMF 1958, p. 27
- T. com. Paris, 25 juin 1975, DMF 1976, p. 154 ;
- CA Aix-en-Provence, 16 juill. 1977, BT 1977, p. 587

- CA Paris, 9 mars 1977, BT 1977, p. 199
- CA Douai, 17 juin 1982, Delmas Vieljeux c/ La Neuchâteloise
- T. com. Marseille, 14 janv. 1972, BT 1972, p. 78
- CA Douai, 16 nov. 2010, no RG : 08/05280, Helvetia c/ Huyndai Merchant Marine, DMF 2011, hors-série no 15, p. 78
- T. com. Marseille, 10 mai 1977, DMF 1978, p. 171
- . CA Rouen, 2e ch., 14 nov. 1996, Eagle Star et a. c/ Delmas ;
- . CA Paris, 3 mai 1957, BT 1957, p. 264
- T. com. Paris, 22 mai 1980, BT 1980, p. 462 ;
- CA Aix-en-Provence, 11 juin 1963, BT 1963, p. 338 ;
- T. com. Seine, 10 janv. 1964, BT 1964, p. 89.
- Cass. com., 7 déc. 1999, no 98-10.171
- CA Paris, 5e ch., 23 nov. 1983, BT 1984, p. 86
- Cass. com., 2 avr. 1974, Dr. eur. Transp. 1975, p. 486
- Cass. com., 17 févr. 1987, no 84-17.489/V ;
- CA Rouen, 10 févr. 1972, BT 1972, p. 218 ;
- T. com. Le Havre, 18 sept. 1970, DMF 1971, p. 293
- CA Aix-en-Provence, 13 mars 1980, BT 1980, p. 506 ;
- T. com. Sète, 22 déc. 1981, DMF 1982, p. 434
- T. com. Nanterre, 1er avr. 1994, GEC Alsthom Moteurs c/ France Cargo International et a.),
- T. com. Bobigny, 25 mars 1994, La Concorde c/ Calberson International et a.
- CA Paris, 2 févr. 1971, BT 1971, p. 83
- Cass. com., 25 juin 1991, no 89-21.801, BTL 1991, p. 541
- CA Papeete, 17 juill. 2008, Polynesia Hélicoptères c/ CPTM, BTL 2009, p. 515
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 11 mai 2011, no RG : 09/13268, DMF 2012, hors série no 16, p. 79
- CA Aix-en-Provence, 27 juin 1986, DMF 1988, p. 243 ;
- CA Paris, 5e ch., 30 janv. 2008, no RG : 05/23101,

- CA Versailles, 12e ch., 30 mars 2000, BTL 2000, p. 541,
- TC Marseille, 11 juin 2010, no RG : 2009F01090, Helvetia et a. c/ Comanav, BTL 2010, p. 415,
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 19 janv. 2001, Sté des Pharaons c/ Egyptian navigation Co., DMF 2001, p. 820.
- CA Paris, 5e ch. A, 2 mars 1988, Sté Transp. Olandini c/ Cie méridionale de navigation et a.,
- CA Aix-en-Provence, 7 sept. 1995, Sté Nouvelle de Courtage c/ Treficable Pirelli et a.
- CA Rouen, 2e ch., 21 févr. 2002, Hyundai Merchant Marine c/ Groupama Transports, BTL 2002, p. 358
- CA Rouen, 2e ch., 6 juill. 2004, no RG : 03/04692, Gondrand c/ Menuiserie Charrassier et Sow.
- CA Paris, 3 mai 1995, Snat c/ TOE, BTL 1995, p. 491
- CA Versailles, 12e ch., 8 avr. 2004, no RG : 02/04968, Axa et a. c/ CGM, BTL 2004, p. 315 ;
- CA Versailles, 12e ch., 29 avr. 2004, no RG : 02/01103, CGM Antilles c/ Helvetia, BTL 2004, p. 357
- Cass. com., 19 mars 2002, no 99-21.177.
- CA Aix-en-Provence, 28 mai 1991, Somotrans c/ Norasia Line, s'agissant d'une grève de dockers
- CA Paris, pôle 5, ch. 4, 7 déc. 2011, no RG : 2008030527, Tokio Marine Europe et a. c/ Louis Dreyfus Lines et a., DMF 2012, p. 554, BTL 2012, p. 16
- CA Paris, 3 mai 1995 : DMF 1996, p. 251, obs. P. Bonassies ; BTL 1995, p. 491.
- Cass. com., 25 févr. 2004 : Juris-Data n° 2004-022676.
- CA Rouen, 6 juin 2002 : BTL 2002, p. 619
- CA Paris, 16 juin 1976, BT 1976, p. 429.
- CA Rouen, 2e ch., 24 nov. 2005, no RG : 04/03545, Socomex c/ Horn-Linie et a., BTL 2006, p. 283, DMF 2006, p. 506

- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 29 juin 2011, no RG : 10/03703, Jesfruit et a. c/ CMA CGM, DMF 2011, p. 999, BTL 2012, p. 144
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 19 juin 1991, no RG : 89/5616, Gan c/ Cotunav
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 21 juin 2005, no RG : 02/10960, P & O Nedlloyd c/ Omar Group et a., BTL 2006, p. 219
- CA Aix-en-Provence, 2ech., 15 mai 2014, no 11/21946, Sté Nateus Verzekeringen NV et a. c/ SA CMA-CGM, BTL 2014, p. 346
- Cass. com., 9 juill. 1996, no 94-13.396
- CA Paris, 6 mai 1960, DMF 1960, p. 549 ;
- CA Rouen, 2e ch., 28 juin 1990, Capitaine commandant du navire « Andes » c/ Navigation et Transports
- Cass. com., 22 janv. 2002, no 99-18.463, BTL 2002, p. 113 ;
- Cass. com., 5 mars 1996, no 94-14.627, Bull. civ. IV, no 78, p. 64 ;
- Cass. com., 4 mars 1986, DMF 1987, p. 360 ;
- CA Rennes, 10 oct. 1985, DMF 1987, p. 87
- CA Montpellier, 2 déc. 1965, DMF 1966, p. 536 ;
- CA Paris, 6 mai 1960, DMF 1960, p. 549
- CA Paris, 5e ch. A, 30 janv. 1989, La Concorde c/ SNCDV, rejetant comme invérifiable et donc incertain l'état d'avancement du développement de la maturation des bananes lors de l'empotage
- CA Versailles, ch. com. réunies, 8 mars 2005, no RG : 03/02198, Groupama Transports et a. c/ Esco Estonian Shipping, BTL 2005, p. 389
- CA Versailles, 12e ch., 20 févr. 2003, CMA CGM c/ Sté Le Moussaillon, BTL 2003, p. 459
- CA Douai, 3e ch., 22 sept. 2011, no RG : 04/03241, Unithai Public c/ CIAM et a.
- Cass. com., 16 févr. 1988, no 86-14.640, Bull. civ. IV, BT 1988, p. 214 ;
- CA Bordeaux, 11 juill. 1977, DMF 1978, p. 22 ;
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 16 déc. 1999, Navigation et Transports c/ Socoma, BTL 2000, p. 119

- Cass. com., 16 févr. 1988, no 86-14.640, Bull. civ. IV
- CA Paris, 5e ch., 19 mars 2003, OOCL c/ Cap Expo,
- CA Rouen, 2e ch. civ., 20 déc. 2001, no RG : 00/00875, Calberson c/ Contship, DMF 2002, p. 515
- Cass. com., 15 mars 1983, no 79-14.318 ; CA Paris, 12 juill. 1977, DMF 1978, p. 544
- T. com. Paris, 17 févr. 1975, DMF 1975, p. 550
- CA Paris, 5e ch. A, 8 mars 1995 : Juris-Data n° 1995-021287
- Cass. com., 21 oct. 1963, DMF 1964, p. 14 ;
- CA Paris, 12 déc. 1972, BT 1973, p. 72 ;
- CA Rouen, 8 nov. 1952, DMF 1953, p. 84
- CA Douai, 2e ch., 31 janv. 2002, Tristar Shipping Lines c/ Unitramp, BTL 2002, p. 151
- CA Rouen, 2e ch., 15 nov. 2001, CMA CGM c/ Groupama, BTL 2002, p. 257
- CA Rouen, 30 juin 1972, Gaz. Pal. 26 au 28 nov. 1972, p. 7
- Cass. com., 20 déc. 1982, no 77-12.439, DMF 1983, p. 526
- CA Rouen, 20 juin 1985, DMF 1986, som., p. 694
- T. com. Le Havre, 1er avr. 1952, DMF 1952, p. 677
- T. com. Dunkerque, 14 janv. 1952, DMF 1952, p. 424
- CA Rouen, 20 juin 1985, DMF 1986, som., p. 694
- Cass. com., 20 févr. 1962, BT 1962, p. 107
- CA Aix-en-Provence, 6 oct. 1959, BT 1959, p. 350
- CA Paris, 5e ch. B, 22 oct. 1986, Sitram c/ Cies ass. et Cofruitel
- CA Rouen, 2e ch., 15 nov. 2001, CMA-CGM c/ Groupama, BTL 2002, p. 257
- Conv. Bruxelles, 25 août 1924, art. 4. 2. a ; C. transp., art. L. 5422-12, 9o
- CA Paris, 29 nov. 1978, DMF 1979, p. 80
- Cass. com., 4 juill. 1972, DMF 1972, p. 717 ;
- Cass. com., 12 avr. 1976, DMF 1976, p. 685 ;
- Cass. com., 17 juill. 1980, no 77-13.435, BT 1980, p. 567

- arrêt Cour de Cass. du 17/11/1992, navire Rolline, DMF 1993;563, n. P. BONASSIES.
- Cass. com., 7 déc. 1999, no 97-18.035, BTL 2000, p. 140 ;
- CA Paris, 4 mai 1976, DMF 1977, p. 305
- Cass. ch. mixte, 24 nov. 2006, no 04-18.610
- Cass. 2e civ., 16 déc. 2004, no 02-20.364, Bull. civ. II, no 531
- Cass. com., 23 mai 1989, no 86-17.068, BTL 1989, p. 550
- CA Aix-en-Provence, 22 nov. 1995, no 93/2705, Navigation et Transport c/ Sud Marine International
- Cass. com., 26 mars 1996, no 94-12.524 et no 94-12.525
- Cass. com., 11 juin 2002, no 00-15.483
- Cass. 2e civ., 8 avr. 2004, no 02-15.096, Bull. civ. II, no 181
- CA Bordeaux, 2e ch., 14 nov. 1990, no 4636/87, Skandia c/ Mariana, BTL 1992, p. 149
- Cass. com., 7 déc. 1999, no 97-18.035, Bull. civ. IV, no 225 Cass. com., 12 janv. 1988, no 86-14.607, BT 1988, p. 488 ;
- CA Aix-en-Provence, 2e ch. com., 30 sept. 2003, no 00/02773, Siat et a. c/ Fast Line, BTL 2003, p. 720 ;
- CA Rouen, 12 mars 1987, Régie du Chemin de fer Abidjan Niger c/ Cies ass. ;
- CA Rouen, 29 mai 1986, BT 1987, p. 312
- Cass. com., 2 oct. 1990, no 88-18.089, BTL 1991, p. 242
- Cass. 1ère civ., 18 septembre 2002, n°00-18.325, Bull. civ.I, n°206.
- CA Versailles, 12ème ch., 17 /03/2005, n° RG 02/06658, SNC TNT France c/ Intégration et Services.
- CA Rouen, 2e ch. civ., 12 juin 1997, no 9405556, Roussel c/ Uni Europe, DMF 1998, p. 151
- CA Versailles, 12e ch., 15 juin 2004, no 03/03864, Decathlon c/ Transports Graveleau, BTL 2004, p. 488,;
- CA Versailles, 12e ch., 13 mars 1997, Rhin et Moselle c/ Delmas ;

- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 30 juin 2010, BTL 2010, p. 546, DMF 2012, hors série no 16, p. 84,
- CA Rouen, 2e ch., 17 janv. 2002, France Euro Tramp c/ Mutuelles du Mans Assurances.
- CA Aix-en-Provence, 2e ch. civ., 7 févr. 1990, Rev. Scapel 1991, p. 79
- Cass. com., 12 janv. 1988, no 86-14.607 ; CA Paris, 5e ch. B, 6 févr. 1981, DMF 1981, p. 598 ;
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 13 févr. 1997, no 93/18149, CMA c/ Intramar
- Cass. com., 8 janv. 2002, no 99-11.109, BTL 2002, p. 51 ;
- Cass. com., 21 juill. 1987, no86-10.195, navire Vomar, DMF 1987, p. 573
- Cass. com., 22 janv. 2002, no 99-18.463, BTL 2002, p. 113 ;
- CA Paris, 5e ch., 16 juin 2004, no 02/01855, Groupama Transports et a. c/ Speed Welle Shipping et a. ;
- CA Paris, 5e ch., 18 déc. 2002, no 2001/05206, Navigation et transports et a. c/ Heron Shipping et a., BTL 2003, p. 322,
- CA Rouen, 20 janv. 2000, Arrow Trans Shipping c/ Navigation et Transports, DMF 2000, p. 829 ;
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 8 sept.1994, arrêt « J.Jessica.», DMF 1995, p. 52 ;
- CA Paris, 5e ch., 26 juin 1996, Colonia c/ Hoeggh Freighter
- Cass. com., 27 mai 2003, no 01-13.743, BTL 2003, p. 408
- CA Paris, 5e ch., 28 mars 1991, BTL 1991, p. 780,
- CA Paris, 26 janv. 1982, DMF 1982, p. 608, note R. A.,
- CA Paris, 5e ch. B, 30 juin 1994, Crystal Food Import et a. c/ Ned Lloyd Lijnen BV et a.
- Cass. com., 18 janv. 1994, no 92-12.008 et, sur renvoi, CA Rouen, 14 déc. 1999, DMF 2000, p. 798, prenant en compte la date de la remise sous-palan et non celle du lendemain.
- CA Rouen, 2e ch. civ., 16 nov. 1995, DMF 1996, p. 915
- T. com. Paris, 2e ch. B, 25 juin 1996, La Réunion européenne c/ Delmas
- CA Aix-en-Provence, 11 juin 1980, BT 1981, p. 14

- CA de Rouen, 2e Ch., 4 mai 2006, n°04/01825, AP Moller-Maersk c/ Gyma surgelés et a. ; BLT 2006, p. 348 ;
- T. com. Rouen, 19 juin 1951, DMF 1952, p. 270
- CA Paris, 3 nov. 1982, DMF 1983, p. 418
- CA Paris, 5e ch. B, 30 juin 1994, Crystal Food Import et a. c/ Ned Lloyd Lijnen BV et a.
- Cass. com., 30 oct. 2000, no 98-10.646, DMF 2001, p. 915 ; Cass. com., 27 avr. 1993, no 91-16.249, BTL 1993, p. 473 ; CA Lyon, 3e ch., 1er mars 2001, ACM c/ Marguet ; T. com. Bobigny, 23 sept. 1999, BTL 1999, p. 802
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 12 juin 1996, Rev. Scapel 1996, p. 163 ;
- T. com. Nantes, 19 avr. 1993, DMF 1994, p. 45 ;
- CA Rouen, 2e ch., 17 janv. 2002, France Euro Tramp c/ Mutuelles du Mans Assurances et CA Reims, aud. sol., 9 mai 2000, Atlantic Rhederei c/ Astra Calve, déclarant valable le report accordé par le représentant du P & I club
- CA Rouen, 2e ch., 6 déc. 2001, CNMP c/ Canada Maritime Limited
- Cass. com., 30 mars 2005, no 03-21.156, Bull. civ. IV, no 75, BTL 2005, p. 271, DMF 2005, p. 69
- Cass. com., 18 oct. 1994, no 92-16.926, BTL 1995, p. 538
- CA Rouen, 2e ch., 18 juin 1992, DMF 1993, p. 357
- CA Paris, 5e ch., 2 févr. 2005, no 03/15853, Groupama Transport et a. c/ Unison Shipping et a., DMF 2005, p. 440.
- CA Paris, 5e ch., 1er juill. 1994, no 92-15686, Sartec et a. c/ Uni-Europe et a
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 26 sept. 2006, no 05/16255, Albingia c/ AP Moller Maersk, BTL 2006, p. 648 ;
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 25 avr. 2005, no 2005/302, AP Moller c/ La Réunion européenne et a., BTL 2005, p. 356, DMF 2006, p. 207
- CA Rouen, 19 oct. 2004, no 03/00882, Kawasaki Kisen Kaisha et a. c/ Bayer Cropscience
- CA Paris, 5e ch., 29 oct. 1998, PFA Assurances et a. c/ Compania de Navigazione Maritima Navrom,
- CA Bordeaux, 25 févr. 1974, BT 1974, p. 248

- Cass. com., 28 nov. 1989, no 88-16.082, DMF 1991, p. 290 ; CA Aix-en-Provence, 2e ch. civ., 10 déc. 1992, no 90/4896, World Ranger Shipping et a. c/ L'indépendance
- CA Aix-en-Provence, 21 janv. 2010, no 07/18033, Kintex c/ Hidoux, BTL 2010, p. 627
- CA Paris, 5e ch. A, 30 mars 1993, no 16392/92, Groupe Concorde et a. c/ Veb Deutfracht-Seereederei Uberseehafen ;
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 6 mars 1997, no 94/1593, Klein SPPM c/ CGM
- CA Paris, 5e ch. A, 2 déc. 1985, DMF 1986, p. 551
- Cass. com., 8 juin 1999, no 97-11.517, DMF 1999, p. 603, note Tassel Y., D. 2000, jur., p. 729, obs. Ammar D., rejetant le pourvoi contre CA Paris, 5e ch., 13 nov. 1996, no 18663/94, Maersk c/ La Réunion européenne
- Cass. com., 3 févr. 1998, no 96-11.460, BTL 1998, p. 125.
- CA Aix-en-Provence, 15 mai 1991, no 89/5318, MGFA c/ Cotunav
- CA Bordeaux, 28 mars 1963, DMF 1963, p. 483
- CA Montpellier, 2e ch. 23 janvier 2001, Generali Transport c / France Euro Tramp.
- CA Rouen, 2e ch. 18 janvier 2001, Générale de Manutention portuaire c/ P&G Nedlloyd.
- Cass. Com. 10 mai 1983, n°80-13.569, Bull. civ. IV, n° 139, DMF 1984, p. 269.
- T. Com. Marseille, 14 juin 2002, Le continent c / CMA CGM et a. BTL 2002 p. 712
- CA Paris, 5e ch. 6 nov. 2003, n° RG. 2000/06060, Axa et a. / Mbd Amjad Hossain, BTL 2003, p. 811 ; contra CA Poitiers, 3e ch., 25 Fév.2009, DMF, p. 497 ;
- CA Paris 24 sept. 1992, n° RG : 90-6214, La mutuelle agricole de Côte d'Ivoire c/ Delmas Afrique.
- Cass. Com. 19 déc. 2000, n° 98-12.726 Bull. civ. IV, n°208.
- CA Rouen, 2ème chambre, 17/09/2009, DMF 2010, p.507

- Cass. Com., 12 juin 1990 , n° 89-12.278/P, DMF 1991, p. 33 ; Cass. Com 12 juin 1990, n° 89-099, DMF 1991, p. 603.
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 22 févr. 2007, n° 06/04798, Sté Companhia Libra de Navegação c/ Compagnie Generali France Assurances et a. : Juris-Data n° 2007-338574 / Commentaire par Martin NDENDÉ professeur à l'université de Nantes
- Cass. 2e civ., 6 mai 2004, no 02-16.314, Bull. civ. II, no 205 ; Cass. 1re civ., 2 nov. 2005, no 02-17.697, Bull. civ. I, no 394.
- CA Aix-en-Provence, 31 oct. 2013, no 10/22098, Axa CS et a. c/ Ocean Reefer Containers Associates Lines NV
- Cass. com., 21 sept. 2010, no 09-67.965, BTL 2010, p. 576
- CA Paris, 5e ch., 31 mars 2004, no 2002/19266, MPM Export c/ Lloyds de Londres et a., BTL 2004, p. 338,
- CA Aix-en-Provence, 5 févr. 2009, DMF 2011, hors-série no 15, p. 81
- CA Paris, pôle 5, ch. 5, 10 mai 2012, no 08/13367, Compania Sudamericana de Vapores c/ YSL Parfums et a.
- CA Versailles, 12e ch., sect. 2, 3 déc. 2009, no 08/02702, AGF c/ Gan Incendie, BTL 2010, p. 78
- CA Paris, 5e ch., 6 oct. 2004, no 01/14914, Freelance Limited et a. c/ Aluminium Pechiney et a.
- CA Paris, pôle 5, ch. 4, 23 sept. 2009, no 07/04886, Tarros c/ Hexion Specialty Chemicals et a., BTL 2010, p. 630. Il est en effet désormais acquis que cette mise à disposition ne relève pas du louage de choses
- CA Paris, 12 janv. 1984, DMF 1984, p. 413
- Cass. com., 17 févr. 1987, no 84-17.489 ; Cass. com., 15 juill. 1987, no 85-12.957 ; Cass. com., 15 juill. 1987, no 86-11.607
- Cass. Com. 20/10/1954. DMF 1955 p.76 ; CA Aix-en-Provence, 9 fév. 1972, DMF 1973, p.23
- Cass.com.21/02/2006 , n° 04-10.592, bull. civ. IV, n° 47, BLT 2006, p.147.
- Cass. Com. 24 nov. 1975, n° 74-12.782, BT 1976, P. 86).

- CA Paris, 5ème ch. , 15/10/2013 , n° 12/03139 Evergreen c/BBL Shipiping, BTL 2013, p. 639.
- T. de com. de Marseille, 24 juin 2011, n° RG : 2010G01352, BLT 2011, p.
- Cass. 25/06/1991, n° 90-10.293, DMF 991, p.397
- C.A. Aix-en-Provence, le 31 octobre 1991, BTL 1992, p. 478; C.A. Aix-en-Provence, le 9 février 1972, DMF 1973, p. 23; Cass. com., 24 novembre, 1975, BT 1976, p. 86. 459. Cass. Com., 6nov. 1951, BT 1952, p. 330, DMF 1952, p.136.
- CA Versailles, 12ème ch., 20/°4/2000 , SEA FRIGO c/ PFA)
- T. de commerce Marseille, 6 mai 2011, n° RG 2009F02857, Axa c / CMA CGM, BTL 2011,,574
- Cass. Assemblée plén. 22 déc. 1989, n°88- 10.979, BT 1990, p. 27, DMF 1990, p. 29
- Cass. Com.19 déc. 2000, n° 98-12.726, Bull. civ. IV, n° 208, p. 180.
- CA Aix-en-Provence 2ème chambre , 7 sept 2004, n° RG 01/01974, EUROMED c/ IMTC
- Cass. com., 7 déc. 1999, no 97-18.035, BTL 2000, p. 140 ;
- CA Paris, 4 mai 1976, DMF 1977, p. 305
- C. civ., art. 2241 tel qu'issu de la loi no 2008-561 du 17 juin 2008 ;
- Cass. ch. mixte, 24 nov. 2006, no 04-18.610
- Cass. 2e civ., 16 déc. 2004, no 02-20.364, Bull. civ. II, no 531
- Cass. com., 23 mai 1989, no 86-17.068, BTL 1989, p. 550
- CA Aix-en-Provence, 22 nov. 1995, no 93/2705, Navigation et Transport c/ Sud Marine International
- Cass. com., 26 mars 1996, no 94-12.524 et no 94-12.525
- Cass. com., 11 juin 2002, no 00-15.483
- Cass. 2e civ., 8 avr. 2004, no 02-15.096, Bull. civ. II, no 181
- CA Bordeaux, 2e ch., 14 nov. 1990, no 4636/87, Skandia c/ Mariana, BTL 1992, p. 149
- Cass. 1ère civ., 18 septembre 2002, n°00-18.325, Bull. civ.I, n°206.

- CA Versailles, 12ème ch., 17 /03/2005, n° RG 02/06658, SNC TNT France c/ Intégration et Services.
- Cass. com., 12 janv. 1988, no 86-14.607 ;
- CA Paris, 5e ch. B, 6 févr. 1981, DMF 1981, p. 598 ;
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 13 févr. 1997, no 93/18149, CMA c/ Intramar)
- Cass. com., 7 déc. 1999, no 97-18.035, Bull. civ. IV, no 225
- Cass. com., 12 janv. 1988, no 86-14.607, BT 1988, p. 488 ;
- CA Aix-en-Provence, 2e ch. com., 30 sept. 2003, no 00/02773, Siat et a. c/ Fast Line, BTL 2003, p. 720 ;
- CA Rouen, 12 mars 1987, Régie du Chemin de fer Abidjan Niger c/ Cies ass. ;
- CA Rouen, 29 mai 1986, BT 1987, p. 312
- CA Rouen, 2e ch. civ., 12 juin 1997, no 9405556, Roussel c/ Uni Europe, DMF 1998, p. 151
- Cass. com., 2 oct. 1990, no 88-18.089, BTL 1991, p. 242
- Cass. com., 18 oct. 1994, no 92-16.926, BTL 1995, p. 538
- . CA Rouen, 2e ch., 18 juin 1992, DMF 1993, p. 357
- CA Paris, 5e ch., 2 févr. 2005, no 03/15853, Groupama Transport et a. c/ Unison Shipping et a., DMF 2005, p. 440.
- CA Versailles, 12e ch., 15 juin 2004, no 03/03864, Decathlon c/ Transports Graveleau, BTL 2004, p. 488,
- CA Versailles, 12e ch., 13 mars 1997, Rhin et Moselle c/ Delmas ;
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 30 juin 2010, BTL 2010, p. 546, DMF 2012, hors série no 16, p. 84,
- CA Rouen, 2e ch., 17 janv. 2002, France Euro Tramp c/ Mutuelles du Mans Assurances.
- CA Aix-en-Provence, 2e ch. civ., 7 févr. 1990, Rev. Scapel 1991, p. 79
- CA de Rouen, 2e Ch., 4 mai 2006, n°04/01825, AP Moller-Maersk c/ Gyma surgelés et a. ; BLT 2006, p. 348 ;
- T. com. Rouen, 19 juin 1951, DMF 1952, p. 270
- CA Paris, 3 nov. 1982, DMF 1983, p. 418

- CA Paris, 5e ch. B, 30 juin 1994, Crystal Food Import et a. c/ Ned Lloyd Lijnen BV et a.
- Cass. com., 30 oct. 2000, no 98-10.646, DMF 2001, p. 915 ;
- Cass. com., 27 avr. 1993, no 91-16.249, BTL 1993, p. 473 ;
- CA Lyon, 3e ch., 1er mars 2001, ACM c/ Marguet ; T. com. Bobigny, 23 sept. 1999, BTL 1999, p. 802
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 12 juin 1996, Rev. Scapel 1996, p. 163 ;
- T. com. Nantes, 19 avr. 1993, DMF 1994, p. 45 ;
- CA Rouen, 2e ch., 17 janv. 2002, France Euro Tramp c/ Mutuelles du Mans Assurances et CA Reims, aud. sol., 9 mai 2000, Atlantic Rhederei c/ Astra Calve, déclarant valable le report accordé par le représentant du P & I club
- CA Rouen, 2e ch., 6 déc. 2001, CNMP c/ Canada Maritime Limited
- Cass. com., 30 mars 2005, no 03-21.156, Bull. civ. IV, no 75, BTL 2005, p. 271, DMF 2005, p. 699
- CA Paris, 5e ch. B, 30 juin 1994, Crystal Food Import et a. c/ Ned Lloyd Lijnen BV et a.
- Cass. com., 18 janv. 1994, no 92-12.008 et, sur renvoi,
- CA Rouen, 14 déc. 1999, DMF 2000, p. 798, prenant en compte la date de la remise sous-palan et non celle du lendemain.
- CA Rouen, 2e ch. civ., 16 nov. 1995, DMF 1996, p. 915
- T. com. Paris, 2e ch. B, 25 juin 1996, La Réunion européenne c/ Delmas
- CA Aix-en-Provence, 11 juin 1980, BT 1981, p. 14
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 8 sept. 1994, arrêt « J.Jessica. », DMF 1995, p. 52 ;
- CA Paris, 5e ch., 26 juin 1996, Colonia c/ Hoeggh Freighter
- Cass. com., 27 mai 2003, no 01-13.743, BTL 2003, p. 408
- CA Paris, 5e ch., 28 mars 1991, BTL 1991, p. 780,
- CA Paris, 26 janv. 1982, DMF 1982, p. 608, note R. A.,
- Cass. com., 21 juill. 1987, no 86-10.195, navire Vomar, DMF 1987, p. 573
- Cass. com., 22 janv. 2002, no 99-18.463, BTL 2002, p. 113 ;

- CA Paris, 5e ch., 16 juin 2004, no 02/01855, Groupama Transports et a. c/ Speed Welle Shipping et a. ;
- CA Paris, 5e ch., 18 déc. 2002, no 2001/05206, Navigation et transports et a. c/ Heron Shipping et a., BTL 2003, p. 322,
- CA Rouen, 20 janv. 2000, Arrow Trans Shipping c/ Navigation et Transports, DMF 2000, p. 829 ;
- CA Paris, 5e ch., 1er juill. 1994, no 92-15686, Sartec et a. c/ Uni-Europe et a.
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 26 sept. 2006, no 05/16255, Albingia c/ AP Moller Maersk, BTL 2006, p. 648 ;
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 25 avr. 2005, no 2005/302, AP Moller c/ La Réunion européenne et a., BTL 2005, p. 356, DMF 2006, p. 207
- CA Rouen, 19 oct. 2004, no 03/00882, Kawasaki Kisen Kaisha et a. c/ Bayer Cropscience
- CA Paris, 5e ch., 29 oct. 1998, PFA Assurances et a. c/ Compania de Navigazione Maritima Navrom,
- Cass. com., 8 janv. 2002, no 99-11.109, BTL 2002, p. 51 ;
- Aix-en-Provence, 16 mars 1982, DMF 1984. 291, OBS. P. Bonassies – Com. 2 fév. 1999, DMF 1991. 641, obs. R.Achard.
- Com. 2 fév. 1999, n°96-14.771, navire London Express, Bull. Civ. IV, n° 40, Rev. crit. DIP 1999. 300, rapp. J. –P.Rémery ; DMF 2000. 132, note Ph. Gaudin.
- CA Versailles, 12ème chambre, 31mai 2001, sté Kertainer c/ Navigation et transport et a., BTL 2001, p.728.
- CA Douai, 2ème ch. 27mai2004, n° RG 01/°39332, Sagatrans c/Fives Cail Babcock.
- Cass. civ. 1re, 16 décembre 2008 et Cass. com., 16 décembre 2008, D. 2009, p.89, obs. X. Delpech, DMF 2009, p. 124
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 12 nov. 1998, no 94/14451, CGM c/ Commercial Union et a.
- Cass. com., 10 déc. 1991, no 90-10.986, DMF 1992, p. 177

- Cass. com., 10 janv. 1989, no 86-15.847, BT 1989, p. 243
- CA Paris, 28 nov. 1990, DMF 1991, p. 438
- CA Aix-en-Provence, 22 févr. 1990, BTL 1991, p. 220 ;
- CA Paris, 5e ch., sect. A, 17 avr. 1996, no 17649/95, Pascual France c/ Cool Carriers
- Cass. com., 10 déc. 1991, no 90-10.986, DMF 1992, p. 177
- arrêt n°139907 du 9 juillet 1996,
- arrêts : n° 107294 du 26/03/1996 ;
- arrêt CC n° 135606 du 27/02/1996, sur la responsabilité du transporteur durant le voyage : n° 679679 du 27/10/1991, n° 79552 du 20/12/1992.
- Cass. com., 10 janv. 1989, no 86-15.847, BT 1989, p. 243 ;
- CA Paris, 28 nov. 1990, DMF 1991, p. 438 ;
- CA Aix-en-Provence, 22 févr. 1990, BTL 1991, p. 220 ;
- CA Paris, 5e ch., sect. A, 17 avr. 1996, no 17649/95, Pascual France c/ Cool Carriers).
- Cass. com., 4 juill. 2000, no 98-11.068, BTL 2000, p. 556 ;
- CA Aix-en-Provence, 2e ch. civ., 6 avr. 2000, Colonia Versicherung et a. c/ Cosco, BTL 2000, p. 702 ;
- CA Paris, 31 mai 1978

#### **Site internet (sources informatiques)**

- <https://www.lexisnexis.com/fr>
- <http://www.dalloz-bibliotheque.fr.ezproxy.univ-paris1.fr/>
- <http://lamyline.lamy.fr.ezproxy.univ-paris1.fr>
- <https://connexion.dalloz.fr.ezproxy.univ-paris1.fr>
- <https://www.cma-cgm.fr/detail-news/552/cma-cgm-lance-un-nouveauservicecommun-avec-cscl-oocl-et-pil-qui-relie-le-nord-est-de-l-asie-l-australie-et-lanouvelle-zelande>
- <http://meretmarine.com/fr/content/maersk-msc-et-cma-cgm-lancent-un-servicecommun-entre-la-chine-et-les-etats-unis>
- <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00100382>

- [http://www.armateursdefrance.org/uploads/record\\_document20.pdf](http://www.armateursdefrance.org/uploads/record_document20.pdf)
- <http://revue-du-commerce-international.info/fr/droitint/transport-maritime-les-reglesde-rotterdam>
- [http://www.droitmaritime.com/article.php3?id\\_article=52](http://www.droitmaritime.com/article.php3?id_article=52)
- [http://www.ministeretransports.gov.dz/index.php?option=com\\_content&task=vie&id=65&Itemid=100](http://www.ministeretransports.gov.dz/index.php?option=com_content&task=vie&id=65&Itemid=100)
- [http://www.uncitral.org/uncitral/fr/uncitral\\_texts/transport\\_goods/rotterdam\\_statushtml](http://www.uncitral.org/uncitral/fr/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_statushtml)
- URI: <http://id.erudit.org/iderudit/043621ar> DOI: 10.7202/043621ar
- <http://www.joradp.dz/HFR/Index.htm>
- [http://www.lanthe.com/Regles-de-Rotterdam-vers-une-modernisation-du-droitmaritime-international\\_a1408.html](http://www.lanthe.com/Regles-de-Rotterdam-vers-une-modernisation-du-droitmaritime-international_a1408.html)
- <http://www.marfret.fr/fr/news/newsletters/id-105-newsletter-fevrier>
- [www.lomag-man.org/glossaire%20dico/glossaires-dico-transportmaritime/glossairetransport-maritime-fr-54553611.pdf](http://www.lomag-man.org/glossaire%20dico/glossaires-dico-transportmaritime/glossairetransport-maritime-fr-54553611.pdf)
- [https://www.courdecassation.fr/publications\\_26/rapport\\_annuel\\_36/rapport\\_2001117/deuxieme\\_partie\\_tudes\\_documents\\_120/tudes\\_diverses\\_123/juge\\_commer\\_5981.html](https://www.courdecassation.fr/publications_26/rapport_annuel_36/rapport_2001117/deuxieme_partie_tudes_documents_120/tudes_diverses_123/juge_commer_5981.html)
- [www.eduki.ch/fr/doc/dossier\\_14\\_mobilite.pdf](http://www.eduki.ch/fr/doc/dossier_14_mobilite.pdf)
- [www.lexmaritima.net/travaux/bolloviad.html](http://www.lexmaritima.net/travaux/bolloviad.html)
- [lanthe.com/Le-lettre-de-transport-maritime\\_a14440.html](http://www.lanthe.com/Le-lettre-de-transport-maritime_a14440.html)
- [http://www.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/Analyse\\_de\\_la\\_conjoncture\\_economique\\_Transport\\_et\\_services\\_maritimes\\_2e\\_semestre\\_2015.pdf](http://www.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/Analyse_de_la_conjoncture_economique_Transport_et_services_maritimes_2e_semestre_2015.pdf)
- <http://www.cluster-maritime.fr/fr/economie-maritime/15/transport-maritime-et-services-aux-armateurs>
- [www.planet-expert.com](http://www.planet-expert.com)
- Droit maritime par ArnaudMontas, [https://books.google.fr/books?id=z7RjCwAAQBAJ&pg=PR38&lpg=PR38&dq=Arnaud+Montas+et+consignataire&source=bl&ots=dey6WUufAe&sig=zW\\_yDtheFR5FlMfPVAmC2jysDs&hl=fr&sa=X&ved=0a](https://books.google.fr/books?id=z7RjCwAAQBAJ&pg=PR38&lpg=PR38&dq=Arnaud+Montas+et+consignataire&source=bl&ots=dey6WUufAe&sig=zW_yDtheFR5FlMfPVAmC2jysDs&hl=fr&sa=X&ved=0a)

- hUKEwjAjKO\_gfbOAhVHJsAKHWG6AXQ6AEIHDA#v=onpage&q=Arnaud%20Montas%20et%20consignataire&f=false.
- [https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport\\_maritime#cite\\_note-12](https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_maritime#cite_note-12)
  - [https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport\\_maritime#cite\\_note-12](https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_maritime#cite_note-12)
  - [https://fr.wikipedia.org/wiki/Commissionnaire\\_de\\_transport#cite\\_note-6](https://fr.wikipedia.org/wiki/Commissionnaire_de_transport#cite_note-6) -
  - [http://www.lantenne.com/Manutention-portuaire-deux-regimesjuridiquesderesponsabilite\\_a670.html](http://www.lantenne.com/Manutention-portuaire-deux-regimesjuridiquesderesponsabilite_a670.html)
  - <http://www.marseilleport.fr/fr/Page/Services%20pour%20l'accueil%20du%20navi13435>
  - <http://cedricbernat.wordpress.com/2010/03/25/contrats-speciaux-ducommercemaritime-un-contrat-proche-de-la-commission-de-transport-le-contrat-denon-vesseloperating-common-carrier-n-v-o-c-c/>
  - <http://revue-du-commerce-international.info/fr/droitint/transport-maritime-les-reglesde-rotterdam>
  - <http://www.idit.asso.fr/legislation/documents/Convention%20de%20Bruxelles%21924%20et%20protocoles%201968%20-%201979.pdf40>.
  - [http://www.droitmaritime.com/article.php3?id\\_article=52541](http://www.droitmaritime.com/article.php3?id_article=52541). –
  - [http://www.cdmtdroit.u3mrs.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/Memoire\\_MT\\_06-07\\_-\\_W.\\_HOU.pdf](http://www.cdmtdroit.u3mrs.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/Memoire_MT_06-07_-_W._HOU.pdf)
  - <file:///C:/Users/hp/Downloads/G20PhD.pdf>.
  - [www.lantenne.com/Les-fonctions-du-connaissance\\_a14433.html](http://www.lantenne.com/Les-fonctions-du-connaissance_a14433.html)
  - [www.seila.fr/uploads/bloc\\_bas/FEFPEB\\_COMMON8BASIC\\_RULES\\_FR.pdf](http://www.seila.fr/uploads/bloc_bas/FEFPEB_COMMON8BASIC_RULES_FR.pdf)
  - [mpviut.com/marketindus/dedouanement/GuideClient.pdf](http://mpviut.com/marketindus/dedouanement/GuideClient.pdf)
  - [http://www.uniport-bordeaux.fr/metiers\\_port.php?id=20](http://www.uniport-bordeaux.fr/metiers_port.php?id=20)
  - <https://www.tc.gc.ca/fra/politique/rapport-acf-hambourg-menu-1099.htm#fnb2>

**Revues :**

- périodique du ministre des transports d'aout 2015, p. 8
- revue de la Cour suprême de 2009
- revue de la Cour suprême n°2, année 2012
- JurisClasseur Transport
- DMF 1984, p. 424
- DMF 1986
- DMF 1982
- DMF 1979
- DMF 1994
- DMF 1996
- DMF 1998
- DMF 2000
- DMF 2002
- DMF 2006
- DMF 2008
- DMF 2012
- BTL 1991,
- BTL 1993
- BTL 1994
- BTL 1998
- BTL 1999
- BTL 2000
- BTL 2002
- Btl 2003
- BTL 2004
- BTL 2006
- BTL 2008
- BTL 2010
- BTL 2011
- Revue du droit maritime français : n° 756 du 1 mars 2014

**Articles et travaux :**

- Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises sous connaissement : un échec?- auteur :Hind Adil, Université de Montréal
- Ph. Delebecque - la convention sur les contrats internationaux de transport des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer- DMF, 2009 n°7°2
- Réflexions sur une difficulté d'application en matière maritime : l'opposabilité au destinataire d'un transport maritime des clauses de compétence insérées dans le connaissement ([https://www.courdecassation.fr/publications\\_26/rapport\\_annuel\\_36/rapport\\_2001\\_117/deuxieme\\_partie\\_tudes\\_documents\\_120/tudes\\_diverses\\_123/jug\\_e\\_commer\\_5981.html](https://www.courdecassation.fr/publications_26/rapport_annuel_36/rapport_2001_117/deuxieme_partie_tudes_documents_120/tudes_diverses_123/jug_e_commer_5981.html))
- Le Connaissement Maritime Et Conflit De Lois page 321, Binnaz Topaloğlu
- FETZE KAM DEM La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit (2000)
- Bonassies P., DMF 2002, Hors-série no 6, p. 71
- Molfessis N., DMF 2001, p. 919.
- Ph. Delebecque - la convention sur les contrats internationaux de transport des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer- DMF, 2009 n°7°2
- LA LIVRAISON SANS CONNAISSEMENT , Mémoire de Master 2 professionnel de Droit Maritime et des Transports Présenté par M. Ngagne FAYE , Sous la direction de Maître Christian SCAPEL 2007-2008, p.6.
- L'IMPORTANCE DES FONCTIONS DU CONNAISSEMENT DANS LES OPERATIONS DE COMMERCE INTERNATIONAL PAR MER, Monsieur Karime ADYEL, docteur en droit, avocat à la Cour.

- Université de Montréal Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises sous connaissement : un échec? par Hind Adil Études supérieures Faculté de droit Thèse présentée à la Faculté de droit en vue de l'obtention du grade de doctorat en droit Option droit des affaires décembre 2009
- Conférence des nations unies sur le commerce et le développement, étude sur les transports maritimes, 2009, page 102.
- Claire HUMANN, revue droit Maritime Français , décembre 2010, n°720, page 1012.
- Clause Paramount - Régime juridique applicable Pierre Raymond – gazette de la chambre n° 20
- Revue de droit des transports n° 4, Octobre 2013, form. 4 : La clause Paramount dans les contrats maritime
- A. Chao, Clause Paramount, quand la loi française interfère : BTL 1994, p. 899
- J.M. JACQUET : « L'incorporation de la loi dans le contrat », Tavaux du Comité français de droit international privé, 1993-1995, p. 23, spec. p. 30.
- S. CHEVAL: « La clause Paramount : aspects de droit international privé », Gazette du Palais, 5 août 2006, n°17, p. 17.
- Commentaire M. Lagarde commentant l'arrêt navire Hilaire-Maurel rendu le février 1992, source Le Connaissement Maritime Et Conflit De Lois page 321.
- Revue de droit des transports n° 4, Octobre 2013, form. 4, La clause Paramount dans les contrats maritimes, Formule par Régis MAHIEU directeur juridique.
- Le contrat de tonnage dans le projet de la CNUDCI, [http://www.cdmt.droit.u3mrs.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/Memoire\\_MDMT\\_0607\\_\\_W.\\_HOU.pdf](http://www.cdmt.droit.u3mrs.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/Memoire_MDMT_0607__W._HOU.pdf)
- Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine - Pierre ANGELELLI <http://docplayer.fr/8714714-Le-volet->

- Claire THEVENIN : « Les règles de Rotterdam intègrent ensuite des notions nouvelles telles que le connaissance électronique et le « door to door »
- La responsabilité du transporteur maritime face à la conteneurisation : Vers une solution contractuelle avec la clause « said to contain » , article d’Erwan Briant et Mahé Jezequel , publié le 26 juin 2015 sur le site du petit juriste.  
Sentences arbitrales
- Ch. arb. Paris, 23 mai 2006, no 1130, DMF 2007, p. 623 ;
- Ch. arb. Paris, 14 janv. 2005, no 1105, DMF 2005, p. 562
- Ch. arb. Paris, 15 mai 2000, no 1032, DMF 2001, p. 43,
- Ch. Arb. Paris Sentence N°1156 du 25/08/08
- Ch. arb. Paris, 15 mai 2000, no 1032, DMF 2001, p. 43

## Indexe thématique alphabétique

### A

Action du mandataire du destinataire réel : 90

Action récursoire : 99

Assureur subrogé : 89

### C

*Cas limitatifs de responsabilité* : 44,78

Cas exceptés

Champ d'application de la convention de Bruxelles : 10

Chargeur réel ou destinataire réel : 86,87

Clauses insérées au contrat de transport maritime : 15, 20

*Clause attributives de compétence* : 30, 104,105, 106,107

*Clause compromissoire* : 110 , 111 , 112, 113

*Clause « sous-palan »* : 46

*Clause Paramount* : 31, 116,117

Commissionnaire : 88

Page | 447

Compétence territoriale ( Règle de droit ) : 103

*Conclusions* : 21, 26, 29, 32, 35, 38, 40, 53, 57, 58, 60, 71, 75, 81, 82, 91, 108, 109, 114, 115, 118, 124, 126

*Conditions d'exonération de la responsabilité* : 63

*Connaissance électronique* : 23 , 84

*Connaissance titre représentatif* : 36

*Connaissance titre négociable* : 37

Connaissance sans nom : 94

Contre qui agir : 95

Conventions internationales :8

Convention de Hambourg : 11

Convention de Rotterdam : 12

### D

*Définition du contrat de transport maritime de marchandises* : 18

*Définition du connaissance* : 27

Dispositions législatives : 13

*Document probatoire de la réception de la marchandise* : 24

### E

*Emballage (définition)* : 68

Evolution des conventions traitant du transport maritime des marchandises : 9

Page | 448

*Exonération de la responsabilité* : 45

*Expertise amiable* : 121

### F

*Faculté du transporteur à solliciter une expertise* : 120

*Faute inexcusable* : 55

*Fonctions de preuve du connaissance* : 34

*Forme du connaissance* : 22

*Fortune de mer (définition)* : 66

### G

Groupe armorial

### I

*Incendie (définition)* : 64

*Incertitude sur la désignation du destinataire du connaissance* : 85  
 Intérêt de traiter du contrat .. 1  
 Intervenants au transport maritime de marchandises :7  
 Interruption de prescription : 101  
 Page | 449  
 K  
*Kyrielle des cas exonératoires de responsabilité du transporteur* : 61,65,67  
 L  
*La déchéance dans le transport en pontée* : 59  
*Les différents types de documents de transports* : 25  
 Livraison et expertise : 122  
 M  
*Marchandise conteneurisée* : 52  
*Montant de la limitation* : 56  
 N  
*Notion du cas excepté* : 62  
 S  
 Statistiques : 5  
 O  
*Obligations du chargeur* : 48  
*Obligations du transporteur maritime* : 49, 50, 125  
 Page | 450  
 Objectifs ;16  
 P  
*Plafond des dommages* : 53  
*Pluralité des transporteurs* : 92  
*Pratique portuaire* : 119  
*Prescription légale* : 97  
*Prescription conventionnelle*: 98  
 Présomption de responsabilité : 43  
 R  
*Rappel historique* : 17, 33  
*Règles de Rotterdam* : 72,73,74,76, 96, 102  
 Réserves : 123  
 Responsabilité des transporteurs maritimes : 14,41,51, 79  
 Responsabilité du chargeur : 80  
 S  
*Sanctions* : 39  
 Sources de la responsabilité : 42  
*Spécificité du contrat de transport maritime de marchandise* : 19  
 T  
 Trafic commercial maritime en France :2  
*Transport multimodal* : 47  
*Transport sous connaissance* : 83  
*Transport conteneurisé (règles de prescription)* : 100  
 V  
 Vice caché : 69, 70