

Le concept du contrat du transport maritime de marchandises et les Conventions qui le réglementent

Dr. Raghid Abdul-Hamid Fattal
Professeur Assistant à l'université
d'Ajman aux Emirats Arabes Unis

Abstract:

Somalian Piracy constitutes one of the main threats not only to international trade. Although the contract of carriage sometimes looks similar to other contracts such as the contract of affreightment and tonnage contract, the legal system that governs it is different.

Several Conventions, Protocols or International Rules regulate the carriage of goods. We can mention the American Harter Act, the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (The Hague Rules), the Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading signed at Brussels on 23 February 1968 (Visby Rules), the Protocol amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 25 August 1924 (The Hague Rules), as amended by the Protocol of 23 February 1968, signed at Brussels on December 21st, 1979. We can also mention the United Nations International Convention on the Carriage of Goods by Sea adopted in Hamburg on March 31st, 1978 (Hamburg Rules). In an effort to organize the maritime transport of goods in an equitable manner, each Convention is intended to fill the gaps of the previous one and maintain a balance between the various parties to the contract of carriage.

At the beginning of the century, each mode of international carriage continues to be governed by autonomous Rules. For the sake of globalization of trade and trade facilitation, jurists acted for the unification of the rules of international carriage. Thus, the United

Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) adopted on July 3rd, 2008, the "Draft of Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea". On December 11, 2008, the United Nations General Assembly formally adopted the "the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea", and recommended that the rules laid down in the Convention are from now on known as the "Rules of Rotterdam". This Convention has since then been open to ratification by the states. It shall enter into force one year after the ratification meeting at least twenty states. These Rules have advantages, but they also have some disadvantages. A study of these advantages and disadvantages is interesting.: Piracy, international legal system, International Law, sovereign territory, non-liquet, UN resolutions, Universal Jurisdiction, United Nations Charter, Non-State Actor

Introduction

1 - L'importance du transport des marchandises par mer. - Depuis longtemps, la mer est un moyen essentiel de contact entre les peuples. Elle facilite les échanges commerciaux internationaux entre eux. D'où l'importance du transport des marchandises par mer, qui est considéré comme un moyen d'acheminement de marchandises d'un lieu à un autre. Selon un rapport (2001) de la CNUCED, près de 90% des échanges commerciaux dans le monde se font par voie maritime. **Ses avantages** sont : un coût raisonnable, le transport de n'importe quelle marchandise. **Ses inconvénients** sont : la durée du transport (transit time), les risques plus élevés, le coût de l'assurance et de l'emballage, et le non équipement de certains ports pour les portes conteneurs.

2 - Aspects historiques du droit du transport maritime de marchandises. - Le contrat de transport maritime est né pendant la révolution industrielle à partir de la moitié du XIX^e siècle, période à laquelle des voyages réguliers à date fixe commencent à s'effectuer. Dès lors, le commerce transatlantique n'est plus le privilège de gros industriels capables d'affréter un navire entier. Cependant, du fait de leur propre puissance économique, les transporteurs, avaient tendance à stipuler dans le contrat de transport maritime de clauses évasives de toute responsabilité, aussi appelées « negligences clauses », les exonérant de toute

responsabilité. Ainsi, on rencontrait par exemple la clause suivante : « La Compagnie de transport ou ses agents ou ses employés, ne seront en aucune manière responsables de - toutes les causes et possibilités de pertes imaginables étaient indiquées-, de tous les dommages, pertes et avaries provenant des cas ci-dessus mentionnés, qu'ils proviennent de la négligence, faute ou erreur de jugement des pilotes, capitaines, matelots, mécaniciens, stevedores ou autres personnes au service de l'armateur⁽¹⁾.

La question qui s'est vite posée a été celle de savoir si cette clause peut exonérer le transporteur de la responsabilité consécutive à la négligence de ses préposés. Plusieurs congrès se sont organisés afin d'étudier cette question. Celui d'Hambourg organisé par des chargeurs considérait que le transporteur ne pouvait pas s'exonérer d'une telle responsabilité car le chargeur n'a aucun pouvoir ni aucun droit dans le choix du capitaine et l'équipage. Par la suite, cette opinion a été rejetée par le congrès d'armateurs organisés à Londres. En effet, ces derniers considéraient que le choix des capitaines et des matelots n'est pas absolument libre, car sans passer les examens qualificatifs prévus par l'Etat, personne ne peut être choisi comme officier ou mécanicien.

Cette logique était celle d'importantes compagnies maritimes anglaises, dont les responsables siégeaient au Parlement. De ce fait, ni les tribunaux anglais ni les tribunaux français⁽²⁾, n'avaient tendance à trancher les plaintes des chargeurs contre cette domination contractuelle. C'est aux Etats-Unis, où une part essentielle du commerce international était contrôlée par des intérêts anglais, que les plaintes des chargeurs ont connu un écho favorable. Dans le but de lutter contre cette domination contractuelle, le législateur international est intervenu à travers **différents textes internationaux (II)**. Dès lors, le transport par mer s'effectue à

(1) Nabi (G), Chakab (F), *La responsabilité du transporteur maritime de marchandises (selon les règles de La Haye de 1924 et de Hambourg de 1978)*, Thèse, Nice, 1999.

(2) Cass. civ., 23 février 1864, D. 1864, I, 385; Cass. civ., 20 janvier 1869, D. 1869, I, 94, S. 1869, I, 101. Ces arrêts sont cités par Sauvge (F), *Manuel pratique du transport des marchandises par mer*, LGDJ, Paris, 1955, p. 8. Dans ces arrêts, la Cour de cassation française adopta le point de vue des tribunaux britanniques selon lequel le transporteur maritime pouvait s'exonérer de cette responsabilité par une clause de connaissance, sans distinction entre les fautes commerciales et les fautes nautiques, ni entre les divers agents de l'armement, capitaine, équipage ou préposés à terre.

travers un contrat de transport maritime qui mérite d'être distingué de certains contrats voisins (I).

I- Distinction du contrat de transport maritime de certains contrats voisins

3 - Le contrat de transport par mer ressemble parfois à d'autres contrats tels le contrat d'affrètement (A) et le contrat de tonnage (B). Cependant, ils se distinguent selon des critères bien précis.

A- Distinction des contrats d'affrètement et de transport

4 - Si jusqu'à la révolution industrielle, le monde maritime ne connaissait que l'affrètement, durant celle-ci, le contrat de transport maritime est apparu. Dans un premier temps, la doctrine ne différenciait pas ces deux contrats. En France, la loi du 18 juin 1966 et le Code des transports ont consacré la distinction juridique entre ces deux contrats, fournissant à chacun un régime particulier. En effet, l'article L5423-1 du Code des transports définit le contrat d'affrètement comme la mise à disposition d'un navire à un affréteur par un fréteur moyennant une rémunération⁽³⁾. Afin de faire la distinction entre le contrat du transport et l'affrètement, il paraît judicieux de présenter les trois types possibles d'affrètement. Coexistent ainsi l'affrètement coque nu (en anglais « bare-boat charter » ou « demise charter ») dans lequel l'armateur fournit un navire sans équipage et ne supporte aucuns frais d'exploitation⁽⁴⁾ et l'affrètement à temps⁽⁵⁾, appelé le plus souvent « time charter » où l'armateur fournit un navire et un équipage à ses frais pour une durée déterminée. En d'autres termes, dans ce type d'affrètement, le fréteur, propriétaire d'un navire en bon état de navigabilité et dûment armé, le met à disposition de son affréteur pour une durée déterminée. Il reste responsable des opérations techniques (équipage, contrôle régulier du navire) tandis que l'affréteur prend en charge les coûts liés à l'exploitation commerciale du navire (soutes, frais d'escale, frais de port...). Cette sorte d'affrètement peut être effectué à temps ou au⁽⁶⁾.

(3) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ط ١، ٢٠٠٧، ص ٢٦٠، بند ٣٠٣.
بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها (لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببالص الشحن)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط ١، ٢٠٠٦، ص ٤٩.

(4) د. مصطفى كمال طه، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٢٦١، بند ٣٦٠.

(5) د. مصطفى كمال طه، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٢٦٤، بند ٣١١.

(6) د. مصطفى كمال طه، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٢٦٨، بند ٣١٨.

Dans ce dernier cas, l'armateur fournit un navire et un équipage à ses frais pour un ou plusieurs voyages prédéterminés.

Cette distinction ne pose aucun problème lorsque nous sommes en présence d'un affrètement «à temps» que l'on appelle en anglais «time charter» ou d'un affrètement «coque nue» ou «bare-boat charter» à l'occasion desquels l'affrèteur prend possession, respectivement, de la gestion commerciale pour l'un et des gestions nautiques et commerciales pour l'autre. En revanche, on rencontre des difficultés à distinguer certaines formes de contrats d'affrètement car ils sont très semblables aux contrats de transport maritime. Il en va ainsi de l'affrètement au voyage par lequel le frèteur qui garde la gestion nautique du navire s'engage à assurer le déplacement d'une cargaison d'un port à un autre. La volonté des parties au moment de la conclusion du contrat joue un rôle important. Si l'armateur s'est engagé «à mettre un navire à la disposition d'un affrèteur afin d'exécuter un voyage», il s'agit d'un affrètement⁽⁷⁾. Mais si sa prestation consiste «à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre⁽⁸⁾, il s'agit dans ce cas du contrat du transport⁽⁹⁾. De plus, le contrat de transport maritime est en principe un contrat d'adhésion puisque ses deux parties ne discutent pas ses clauses, alors que l'affrètement sera caractérisé par la négociation de la plupart des clauses du contrat (contrat de gré à gré).

La distinction entre ces deux contrats revêt un caractère très important car elle permet d'établir le régime juridique applicable au contrat visé. En droit français, et contrairement au contrat de transport qui est encadré par des textes impératifs, l'article 1^{er} du Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes dispose que les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et, à défaut, par les dispositions de ce Décret. La liberté contractuelle règne donc dans ce contrat. En effet, les parties peuvent négocier les clauses contractuelles et même choisir la loi applicable. Elles ne sont pas obligées de se soumettre aux conventions

(7) L'article L5423-1 du Code des transports.

(8) L'article L5422-1 du Code des transports.

(9) Le contrat du transport est tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre.

د. محمد فريد العريني و د. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط ١، ٢٠٠٥، ص ٣٠١، بند ١٨٨.

د. أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف بالاسكندرية، ط ٢، ص ٥٥.

internationales. Toutes les clauses ou presque sont ainsi permises. Les seules limites prévues par la jurisprudence sont que les clauses doivent être conformes à la bonne foi contractuelle⁽¹⁰⁾.

Si la distinction entre le contrat d'affrètement et le contrat du transport n'est pas toujours évidente, il en va de même pour les contrats au tonnage et de transport.

B- Distinction des contrats d'affrètement et au tonnage

5 - Le contrat au tonnage est celui par lequel le transporteur s'engage à transporter pendant une période fixée par le contrat un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne⁽¹¹⁾.

Ce type de contrat est conclu notamment pour le transport des fruits ou légumes : il permet d'acheminer la récolte au fur et à mesure que les fruits ou légumes arrivent à maturité ; le contrat prend fin lorsque l'ensemble de la récolte est parvenue à destination.

En France, la loi du 18 juin 1966 a défini uniquement le contrat d'affrètement et le contrat de transport en ignorant le contrat de tonnage qui est, quant à lui, définit dans le Code des transports⁽¹²⁾. De plus, le contrat de tonnage a été qualifié par la jurisprudence même si cette qualification reste toujours incertaine.

Trois décisions rendues par les cours d'appel de Rouen⁽¹³⁾, Paris⁽¹⁴⁾ et Aix-en-Provence⁽¹⁵⁾ ont qualifié le contrat de tonnage de contrat de transport **avant 1982**. Ces décisions ont été confirmées par la chambre commerciale de la Cour de cassation⁽¹⁶⁾.

A partir de 1982, un revirement jurisprudentiel a été effectué : l'assimilation au contrat d'affrètement. La cour d'appel d'Aix-en-Provence a ainsi qualifié le contrat de tonnage de contrat d'affrètement au voyage⁽¹⁷⁾. La Cour de cassation confirma cette analyse⁽¹⁸⁾. Les

(10) Voir notamment sentence de la CAMP (), n° 992, *DMF* 1999, p. 164.

(11) L'article L4451-2 du Code des transports.

(12) L'article L4451-2 du Code des transports.

(13) CA Rouen, 30 juin 1977, *DMF* 1978, p. 535.

(14) CA Paris, 16 mai 1980, *DMF* 1980, p. 536.

(15) CA Aix-en-Provence, 10 mai 1980, *DMF* 1982, p. 88.

(16) Cass. com, 22 juin 1981, *JCP* 1981, n° 10039.

(17) CA Aix-en-Provence 4 mai 1982, *DMF* 1983, p. 101; 13 janvier 1983, *DMF* 1984, p. 523; 19 avril 1984, *DMF* 1985, p. 216.

(18) Cass. com, 25 janvier 1985, *DMF* 1985, p. 400; Cass. com, 22 avril 1986, *DMF* 1986, p. 22.

partisans de cette théorie ou de cette solution considèrent que le contrat de transport se caractérise par la prise en charge d'une marchandise et par la livraison à destination. Au contraire, dans le contrat de tonnage, l'armateur ne s'engage pas à prendre en charge une marchandise ; il s'engage à mettre à disposition un navire. De plus, ils considèrent qu'à l'instar du contrat d'affrètement, le contrat de tonnage n'est pas un contrat d'adhésion.

Selon la CAMP⁽¹⁹⁾, les contrats de tonnage peuvent « se classer distinctement en contrats d'affrètement au voyage régis par la libre volonté des parties ou en contrats de transport soumis impérativement à la loi ou à la Convention internationale applicable, en fonction des dispositions significatives arrêtées par les parties⁽²⁰⁾ Rodière est favorable à cette solution, préférant la qualification au cas par cas des contrats de tonnages⁽²¹⁾. Cependant, le contrat de tonnage doit s'analyser comme une forme de contrat particulier, relevant des libres stipulations des parties. Nous sommes favorables à la théorie de la CAMP.

La situation de domination contractuelle au profit du transporteur qui révoltait les chargeurs, exigeait l'intervention du législateur.

II- Apparition des textes du transport maritime

6 - Plusieurs textes sont apparus successivement pour organiser le transport maritime mondial. Chacun d'entre eux présente un intérêt primordial, celui de la réglementation et l'organisation du transport maritime international. Ils visent à protéger une catégorie des personnes ou à assurer un équilibre entre les contractants. Parmi ces textes, on cite :

A- Harter Act

7 - Les clauses d'exonération du transporteur maritime de toute responsabilité éventuelle bouleversent l'économie du contrat ainsi que l'équilibre contractuel. D'où l'importance du Harter Act dont **la mise en place s'est effectuée en plusieurs phases (1)**, pour aboutir à **une loi américaine dont le contenu nous intéresse (2)**.

(19) Chambre Arbitrale Maritime de Paris.

(20) Sentence de la CAMP, n°552, 10 décembre 1984, DMF 1985, p. 310.

(21) Rodière (R), Le contrat de tonnage, DMF 1980, p. 323.

1- Les phases d'apparition du Harter Act

8 - Le 10 avril 1886, deux députés français, F. Faure et J. Siegfried ont présenté une proposition de loi maritime: la clause d'exonération resterait valable pour les fautes nautiques seulement, à l'exclusion des fautes commerciales. Ultérieurement, un projet de loi s'inscrivant dans la continuité des textes précédents est rédigé par Messieurs Tarieux et Lebon, les ministres du Commerce et de la Marine. Toutefois et malgré ces initiatives, les clauses d'exonération continuaient à produire leurs effets injustes.

Aux Etats-Unis, la Cour suprême et les cours fédérales décidèrent, suite à de longs débats, que les clauses d'exonération étaient contraires à l'ordre public⁽²²⁾. Au contraire, les cours de l'Etat de New-York, tout en suivant les tribunaux anglais, considéraient que si le contrat avait été légalement et consciemment conclu, il était valable.

Le 10 juin 1892, un projet de loi fut introduit par Michael Harter⁽²³⁾, représentant la région d'Ohio au congrès de Washington⁽²⁴⁾. Ce projet était entièrement rédigé dans l'intérêt des chargeurs. Il interdisait la stipulation de toutes les clauses d'exonération pour pertes ou avaries résultant de faute, négligence, ou erreur de jugement des capitaines, pilotes, marins, etc. dans le chargement, l'arrimage, la garde et la livraison des marchandises. Il a été renvoyé à des commissions représentées par des armateurs, des chargeurs et des assureurs⁽²⁵⁾. En février 1893, une nouvelle loi appelé «Harter Act» apparut et fut approuvée par le président des Etats-Unis.

2- Le contenu du Harter Act

9 - Cette loi se compose de 8 articles dont les principales dispositions sont les suivantes⁽²⁶⁾:

1- Quand à son champ d'application dans l'espace, les articles 1, 2 et 4 du «Harter Act» disposent qu'il s'applique aux transports des marchan-

(22) Arrêts cités par: Montier (G. F.), *Le Harter Act*, LGDJ, Paris, 1932, n. 1.

(23) بسام عاطف المهتار، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ١٣.
د. أحمد محمود حسني، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٢٥ وما بعدها.

(24) Montier (G. F.), *Le Harter Act*, op. cit., p. 14.

(25) Montier (G. F.), *Le Harter Act*, op. cit., p. 13-18.

(26) بسام عاطف المهتار، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ١٣ و ١٤.
د. أحمد محمود حسني، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٢٨ وما بعدها.

disés par mer, entre ports américains, de même qu'entre ces ports et les ports étrangers. Au point de vue de son application dans le temps, il s'applique d'avant la prise en charge de la marchandise jusqu'à après son déchargement⁽²⁷⁾. Le domaine d'application du «Harter Act» demeure limité.

2- D'après son article 4, le transporteur doit délivrer un connaissement précisant le poids ou le volume de la marchandise, ainsi que le nombre des colis et leur état apparent. Ceci empêche le transporteur d'insérer la clause «poids inconnu» et d'autres clauses similaires.

Il est possible de noter ici que deux types de connaissements existent : le connaissement négociable et le connaissement non négociable. Le premier circule selon les modes du droit commercial, c'est-à-dire selon qu'il s'agit de titre à ordre ou de titre au porteur, par la voie de l'endossement ou par voie de la tradition (remise de la main à la main). Le second circule par voie de cession. Il en va ainsi pour le connaissement nominatif qui entre, en droit français, dans cette seconde catégorie⁽²⁸⁾.

3- En vertu des articles 1 et 2, le transporteur maritime ou ses préposés ne peuvent plus s'exonérer de sa responsabilité pour les pertes ou avaries résultant de négligence, faute ou défaut dans le chargement, l'arrimage, la garde, le soin ou la livraison de toutes les marchandises légales. Il s'agit des fautes qualifiées de fautes commerciales. Il est clair que cette disposition de l'«Harter Act» distingue la faute commerciale de la faute nautique⁽²⁹⁾. Le transporteur ne peut pas s'exonérer des premières. Il peut s'exonérer des secondes du moins s'il a bien fait preuve de suffisamment de⁽³⁰⁾.

4- L'article 5 de cette loi prévoit que les clauses d'exonération seront la source d'une double sanction : au point de vue civil, la nullité, et au point de vue pénal, une amende imposée à l'armateur.

Cette loi constitua un compromis utile entre les intérêts du transporteur et ceux du chargeur. En effet, le Harter Act a protégé les

(27) Colinvaux (R), *Carver's Carriage by sea*, vol. 1, 12th éd., London, Stevens & Sons, 1971, n° 240.

(28) Philippe Delebecque, note sous: Cass. com., 21 févr. 2006, *RTD com.* 2006, p. 520.

(29) Les anglophones définissent la faute nautique comme « faults or errors in the management or in the navigation of the vessel ».

(30) Rodière (R) et Du Pontavice (E), *Droit maritime*, 12e éd., Dalloz, Paris, 1997, p. 304.

droits de chargeurs puisqu'il a fait disparaître les principaux abus à savoir les clauses d'exonération et le principe d'exonération, sans méconnaître les droits des transporteurs.

Ayant un caractère obligatoire et impératif, le Harter Act exigeait au transporteur qu'il fasse toute diligence pour maintenir son navire en bon état de navigabilité⁽³¹⁾. Cependant, ce compromis n'avait pas résolu le problème de domination contractuelle d'autant plus que le transporteur qui a exécuté son obligation de «diligence» était exonéré de sa responsabilité dans certaines circonstances⁽³²⁾. Malgré cela, le Harter Act a rapidement inspiré plusieurs pays, les dominions britanniques, l'Australie avec la «sea carriage of goods Act», la Nouvelle-Zélande avec le «shipping and seamen Act» de 1908, puis le Canada avec le «Water Carriage of goods Act» du 19 mai 1911, le Maroc par le Code de commerce maritime du 31 mai 1919, et de nombreux autres exemples pourraient être cités.

Les transporteurs britanniques ont essayé d'échapper au caractère obligatoire et impératif du Harter Act en votant pour les Règles de la Haye.

B- Les Règles de La Haye et les Règles qui en portent modifications

10 - Suite à la demande des transporteurs qui ont voulu échapper au Harter Act à cause de son caractère obligatoire et impératif, de nouvelles Règles ont été adoptées. Ce sont **les Règles de La Haye qui ont été modifiées par plusieurs textes (1)**, qui ont vu le jour. Les Règles de La Haye et celles qui en portent modifications ne s'appliquent pas à tout contrat du transport maritime. D'où la nécessité de préciser leur **champ d'application (2)**.

1- L'adoption des Règles de La Haye et des Règles qui en portent modifications

11 - Les Règles de La Haye adoptées en 1921 (a) ont été modifiées par **la Convention de Bruxelles (b)**, **les Règles de Visby (c)**, et **le protocole de 1979 (d)**.

(31) Gacon (P), *Les transports internationaux de marchandises par mer non soumis aux règles de la haye-visby*, DESS, Centre de Droit Maritime et des Transports Aix-Marseille, 2004, p. 4.

(32) Gacon (P), *Les transports internationaux de marchandises par mer non soumis aux règles de la haye-visby*, op. et loc. cit.

a- Les Règles de La Haye

12 - La Grande Bretagne, pays de transporteurs, a tenté d'échapper à un texte impératif. «Les règles de La Haye» ont ainsi été élaborées en 1921, avec le support de l'«International Law Association», des grandes associations maritimes et des représentants des groupements intéressés⁽³³⁾.

Ces Règles proposent un modèle de connaissance-type et adoptent de nouvelles règles sur les transports maritimes. Celles-ci posent que les transporteurs devaient faire prévoir dans leurs connaissances la responsabilité obligatoire pour les fautes commerciales de leurs préposés. Les assureurs devaient refuser de leur accorder leur garantie lorsque le connaissance qui couvre les marchandises ne serait pas conforme à ce connaissance-type.

Leur caractère supplétif avait encouragé les transporteurs et les assureurs à ne pas respecter leur engagement. Pour cela, ces Règles n'ont jamais eu de succès.

b- Convention de Bruxelles dénommé par abus de langage « Règles de La Haye »

13 - Trois ans plus tard, le 25 août 1924, la «Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissances» est conclue⁽³⁴⁾ Elle est dénommée par abus de langage «Règles de La Haye», puisqu'elle est inspirée des Règles de 1921. Elle est ratifiée par l'essentiel de la communauté maritime internationale de l'époque⁽³⁵⁾ Elle entre en vigueur le 2 juin 1931, et fut ratifiée le 28 novembre 1928 par la Belgique qui a introduit le texte de cette convention dans son droit interne, en 1930 par la Grande-Bretagne, le 9 avril 1936 par la France, le 26 août 1956 par les Pays-Bas, en 1957 par le Japon. Ce sont plus de cent Etats dont les pays en voie de développement qui ont ratifié cette convention. De multiples pays ont introduit ces Règles dans leur droit interne, bien que

(33) بسام عاطف المهتار، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ١٥ وما بعدها.

(34) د. مصطفى كمال طه، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٣٠٣، بند ٣٦٥.

د. أحمد محمود حسني، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٣١ وما بعدها.

(35) L'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, les Etats-Unis, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, le Japon, la Pologne et la Roumanie.

certaines d'entre eux ne soient pas devenus des Etats contractants. Certains auteurs considèrent que c'est « indiscutablement la grande convention du 20^e siècle⁽³⁶⁾.

Les Règles de La Haye ont mis en place un régime de responsabilité objective du transporteur maritime. La jurisprudence majoritaire a considéré que la responsabilité du transporteur maritime pour violation de ses obligations est de plein droit⁽³⁷⁾. Ainsi, la Cour de cassation a jugé le 23 avril 2013 que « Mais attendu que, [...] la cour d'appel a ainsi effectué la recherche évoquée sur l'existence d'un vice propre de celle-ci [la marchandise], exonératoire de la responsabilité de plein droit du transporteur maritime...⁽³⁸⁾ Si la marchandise est endommagée à l'arrivée, le transporteur maritime est présumé responsable. Cependant, cette présomption n'est pas irréfragable. En effet, le transporteur peut prouver le contraire et s'exonérer de sa responsabilité en évoquant une des causes d'exonération précisées par la Convention⁽³⁹⁾. En outre, le transporteur bénéficie d'une limitation de responsabilité reposant sur un plafonnement de l'indemnisation du destinataire ou du chargeur.

Ces Règles ne sont pas toujours claires. De ce fait, leur interprétation par les tribunaux des Etats qui les adoptent n'est pas uniforme.

Les règles de La Haye ont, pendant plusieurs années, atteint l'objectif qui leur était attribués. Cependant, l'évolution des conditions du commerce maritime mondial, et notamment l'apparition de nouveaux acteurs a rendu nécessaire la modernisation du régime découlant de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 aboutissant à l'élaboration des Règles de Visby.

(36) Scapel (Ch) et Bonnaud (J), *Les conventions internationales sur le transport des marchandises*, Pratic- Export, 1992, p. 6.

(37) CA Paris, 5^e ch. A, 20 mars 2002, Sté Mitsui Osk Line Ltd. c/ Sté Cristal et autres, Navire « Vosa Carrier», cité par Philippe Delebecque, *RTD com.* 2002, p. 599: «Ces actions et décisions [] caractérisent le fait du prince au sens de l'article 4.2 g de la Convention de Bruxelles amendée et libèrent en conséquence le transporteur maritime de la présomption de responsabilité pesant sur lui».

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

(38) Cass. com., 23 avril 2013, N° de pourvoi: 12-12101.

(39) Cass. com., 7 février 2006, n° 03-20.963, *Bull. civ. IV.*, n° 34, *RTD com.* 2006, p. 521, obs. Ph. Delebecque, *JCP E* 2006, 2280, obs. C. Legros, *DMF* 2006, p. 516, note M. Remoud-Gouillaud.

c- Les Règles de Visby (1968)

14 - D'abord à la conférence de Rijeka, en 1959, puis à la conférence de Stockholm en 1963, le Comité Maritime International (CMI) consacra une partie importante de ses travaux à un projet de révision de la convention de Bruxelles. Ce projet fut soumis à la conférence diplomatique de Bruxelles de mai 1967. Il a néanmoins été rejeté en bloc pendant la première session de la conférence puisqu'il n'a pas précisé la manière dont serait modifiée la convention, pour finalement être admis par une nouvelle session de ladite conférence. D'où la création de «règles de Visby» de 1968 autrement dénommées « Protocole portant modification de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924⁽⁴⁰⁾. Ces Règles sont adoptées le 23 février 1968, et sont entrées en vigueur le 23 juin 1977. Plusieurs pays ont adhéré aux « règles de Visby » et notamment la France sur la base du décret n. 809 du 8 juillet 1977.

Ces Règles ainsi que les Règles de La Haye (la Convention de Bruxelles) ont formé ensemble un régime de responsabilité du transporteur connu sous le nom de «Règles de La Haye-Visby».

Les «règles de La Haye-Visby» ont changé les plafonds de réparation, notamment pour prendre en compte les chargements par conteneurs. Elles ont aussi admis le connaissance comme présomption de la réception des marchandises par le transporteur. De plus, elles ont prolongé le délai pour intenter une action contre le transporteur et ont admis l'application de la convention à tous les connaissances. Cependant, elles ont conservé intact le régime de la responsabilité du transporteur, notamment les cas d'exonération de responsabilité. Ces Règles n'ont pas donné pleine satisfaction aux chargeurs, notamment ceux des Pays en Voie de développement (PVD). C'est pourquoi elles ont été fortement critiquées dans le cadre de la CNUCED⁽⁴¹⁾ particulièrement au niveau de l'unité de compte utilisée.

(40) بسام عاطف المهتار، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٨٣.

د. أحمد محمود حسني، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٣٥ وما بعدها.

(41) Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement. En anglais, on dit: « U.N.C.T.A.D. ».

d- Le Protocole de 1979 (DTS)

15 - En 1978, l'or n'est plus la valeur étalon. Cela a encouragé l'adoption d'une nouvelle unité de compte pour que sa valeur puisse suivre l'évolution des principales monnaies et que la conversion en monnaie nationale soit simple. D'où l'importance de création d'un nouveau protocole. Le 21 décembre 1979, le «protocole portant modification de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924 telle qu'amendée par le protocole de modification du 23 février 1968» a été conclu à Bruxelles. Il est entré en vigueur le 14 février 1984⁽⁴²⁾. Plusieurs pays l'ont ratifié- le 18 novembre 1989 pour la France - ou y ont adhéré.

Ce protocole a introduit le Droit Tirage Spécial (DTS) du Fonds Monétaire International (FMI) comme unité de compte de la limitation de la responsabilité du transporteur.

Malgré l'importance des **Règles de La Haye et de celles qui en portent modification, leur champ d'application est restreint.**

2- Le champ d'application des Règles de La Haye et des Règles qui en portent modifications

16 - L'article 1^{er} (b) des Règles de La Haye dispose que le «Contrat de transport» s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissance ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance.». Dans un sens proche, l'article 5 des Règles de Visby dispose que les Règles de La Haye s'appliqueront à tout connaissance...

Selon ces articles, plusieurs contrats de transport sont exclus du champ d'application des règles de Bruxelles de 1924, ainsi que les Règles de Visby (1968) et le protocole de 1979. La Convention de Bruxelles de 1924, ainsi que les Règles de Visby (1968) et le protocole de 1979 s'appliquent, en principe, seulement lorsque le contrat de transport est

(42) Erronément, il est indiqué « le 18 mai 1986 », in Lamy transport, T. II, 1992, n. 5430; voir: Nabi (G), Chakab (F), *op. cit.*, p. 16.

constaté par un connaissance, d'où l'importance de préciser **son concept (a)**. Ils s'appliquent parfois aux **documents similaires au connaissance (b)**. Les contrats spéciaux de transport maritime ne sont pas traités au niveau juridique comme d'autres contrats. Pour cela, une étude de ces **contrats spéciaux (c)** reste indispensable.

a- Le concept du connaissance

17 - La nature consensuelle du contrat de transport. - Comme tout contrat établi entre professionnels, le contrat de transport n'a pas besoin d'un écrit formel pour être valide car le contrat est en principe consensuel. Sa formation n'est soumise à aucune condition de forme. Pourtant, dans la pratique, le contrat de transport est souvent formalisé par un document : le connaissance⁽⁴³⁾. Il est d'ailleurs précisé dans la Convention de Bruxelles (article 3 = 3), ou les Règles de Hambourg (article 14 = 1) que le transporteur doit remettre un connaissance au chargeur à sa demande. Le chargement de la marchandise sur un navire donne la plupart des fois lieu à l'émission d'un connaissance.

18 - Définition du connaissance. - Le connaissance ou «bill of lading» est considéré comme l'instrument le plus répandu du contrat de transport maritime. Il constitue :

- Un reçu de la marchandise : en le délivrant, le capitaine d'un navire ou son agent certifie avoir reçu les marchandises mentionnées. «Ce document vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites»⁽⁴⁴⁾.

- Une preuve du contrat de transport.

- Un titre représentatif de la marchandise : le connaissance représente la marchandise lorsque celle-ci voyage. Vendre le connaissance, c'est vendre la marchandise. Ainsi le connaissance, et donc la marchandise, peut circuler de main en main, pendant le voyage.

Le développement des fraudes a encouragé les juristes à admettre, à côté du connaissance, d'autres formes d'instruments du contrat de

(43) د. مصطفى كمال طه، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٢٩٠، بند ٣٤٦.
د. محمد فريد العريني و د. محمد السيد الفقي، المرجع إليه سابقاً، ص ٢٠٦، بند ١٩١.
د. مصطفى كمال طه، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٣٠٣، بند ٣٦٥.
د. أحمد محمود حسني، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٥٦ وما بعدها.

(44) L'article L5422-3 du Code des transports.

transport. Cependant, la Convention de 1924 ainsi que les deux protocoles limitent, en principe, leur champ d'application aux contrats de transport maritime constatés par un connaissement⁽⁴⁵⁾.

b- Les documents similaires au connaissement

19 - La pratique a imposé l'usage de plusieurs documents plus ou moins proche du connaissement. Ainsi le reçu pour embarquement, émis par le transporteur maritime assimilé avec le connaissement «on board» ne soulève aucun doute lorsque la marchandise est ensuite effectivement chargée sur le navire. Ainsi, on peut constater que ces documents suivent le régime du connaissement. Certains autres documents comme les factures commerciales du transporteur, qui peuvent prouver l'effectivité du contrat de transport mais qui ne constituent pas un document représentatif de la marchandise, sont incontestablement différents du connaissement. D'autres documents, entre ces deux catégories, ont soulevé quelques hésitations : on cite en particulier le «delivery order», la «booking note» et la «note de chargement»⁽⁴⁶⁾.

20 - Le **delivery order**⁽⁴⁷⁾. - Le connaissement représente toute la marchandise, et non pas une fraction de celle-ci. Lorsque le connaissement est vendu, c'est toute la marchandise qui est vendue. Afin de fractionner des marchandises mentionnées sur un connaissement, la pratique a créé le delivery order. Ils sont utilisés lorsque la marchandise doit être livrée en plusieurs lots.

La cour d'appel de Rennes considère le delivery order, comme coupure du connaissement, et qu'il a «la même valeur et se substitue à lui»⁽⁴⁸⁾ On peut constater que le delivery order suit le régime du connaissement. Ceci est logique lorsque nous sommes en présence d'un delivery order émis ou signé par le capitaine ou un représentant du transporteur. De ce fait, la Convention de 1924 ainsi que les deux protocoles régissent le transport constaté par lui.

(45) Articles 10 de la Convention du 25 août 1924 et 5 du Protocole de 1968.

(46) د. أحمد محمود حسني، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٥٧ وما بعدها.

(47) د. أحمد محمود حسني، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٥٩.

(48) CA Rennes 21 juin 1985, DMF 1986, p. 675.

21 - La booking note⁽⁴⁹⁾ C'est un contrat⁽⁵⁰⁾ permettant à un chargeur de réserver un espace sur un navire et à un transporteur d'avoir de la marchandise. En ce sens, la booking note ressemble au contrat d'affrètement mais peut être qualifiée de contrat de transport selon l'interprétation des clauses particulières du contrat. Ainsi, la Cour de cassation a jugé, le 19 novembre 2013, «qu'après avoir relevé, sans être critiqué, que la société SDV IL était partie au contrat de transport maritime, ainsi qu'il résulte de son échange de courriers électroniques avec la société Rickmers et de la «booking note» (réservation de fret)...»⁽⁵¹⁾. A cette fin, la question déterminante est la suivante: le chargeur cherchait-il à acheminer une marchandise d'un point du globe à un autre ou bien voulait-il un volume, un espace dont il pourrait disposer le moment venu comme bon lui semblerait?

Les booking notes types établies par la BIMCO⁽⁵²⁾ semblent relever du contrat de transport. Elles prévoient au dos les clauses et conditions des connaissements BIMCO. L'armateur se présente dans le contrat en qualité de transporteur. Cette booking note est elle-même le contrat de transport.

22 - La note de chargement. - La note de chargement⁽⁵³⁾, appelée à Marseille l'ordre de mise à quai (OMQ)⁽⁵⁴⁾, accuse réception de la marchandise. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence a jugé que «la note de chargement qui comporte le nom du navire transporteur, la désignation des ports d'embarquement et de déchargement, ainsi qu'une mention de renvoi aux clauses et conditions des connaissements de l'armement transporteur, constitue le document similaire formant titre pour le transport prévu par l'article 1 de la Convention de 1924 et fait preuve du contrat de transport maritime»⁽⁵⁵⁾. La Cour a assimilé la note de chargement au connaissement. Monsieur Bonassies va dans ce sens⁽⁵⁶⁾.

(49) Encore appelée «arrêté de fret», «note d'engagement de fret» ou «consignment note».

(50) Voir la note de synthèse de Tainturier (H), La Booking Note, *DMF* 1986, p. 143.

(51) Cass. com. 19 novembre 2013, N° de pourvoi: 12-24668.

(52) Baltic and international maritime Council.

(53) Encore appelée «note d'expédition» ou «avis d'expédition».

(54) Cass. com. 6 février 1990, *DMF* 1991, p. 89.

(55) CA Aix-en-Provence 16 mars 1982, *DMF* 1984, p. 291, note P. Bonassies; Cass. com. 9 décembre 1997, N° de pourvoi: 95-16270; Cass. com. 4 janvier 1994, N° de pourvoi: 92-10249.

(56) Bonassies (P), note sous: CA Aix-en-Provence 16 mars 1982, *DMF* 1984, p. 291.

En revanche, la Cour d'appel de Rouen a refusé d'assimiler la note de chargement au connaissement, en considérant que les deux documents n'ont pas les mêmes finalités⁽⁵⁷⁾. Le connaissement est émis lorsque la marchandise est «on board», tandis que la note de chargement, ou OMQ à Marseille, est le document qui permet au chargeur de livrer la marchandise à l'acconier (préposé du transporteur) qui en sera gardien jusqu'à son chargement. En principe, si le connaissement n'est pas émis, c'est que la marchandise a subi une avarie ou une perte avant le chargement lorsqu'elle était sous la garde de l'acconier.

23 - Une alternative au connaissement : la lettre de transport maritime.

- La lettre de transport maritime a été créée en janvier 1977 par le «General Council of British Shipping» (GCBS) auquel il a donné le nom de «sea-way bill» du GCBS. Le Conseil économique et social des Nations Unies en 1979 a ensuite adopté cette lettre au sein du groupe de travail sur la simplification des procédures du commerce international.

La lettre de transport maritime est un document non négociable de transport à l'inverse du connaissement caractère qui n'est pas toujours indispensable surtout lors d'envoi à soi-même⁽⁵⁸⁾. D'autre part, la lettre de transport maritime ou «sea-way bill» s'adapte parfaitement à la brièveté de certains transports maritimes pour lesquels le connaissement est mal adapté à cause de sa lenteur. La lettre de transport maritime a prouvé son caractère très fiable.

La lettre de transport maritime et le connaissement à personne dénommée. - Il y a trois types de connaissements : le connaissement au porteur, à ordre, ou à personne dénommée. Dans ce dernier cas, le destinataire est celui dont le nom est mentionné dans la case destinataire à l'exclusion de tout autre. La mention «à ordre» pré-imprimée doit être rayée et, la mention «non négociable» doit être choisie. Ainsi le connaissement nominatif devient un simple titre de transport perdant sa faculté de circuler de main en main.

La lettre de transport maritime est semblable au connaissement nominatif⁽⁵⁹⁾. La différence est que la première est un imprimé prévu

(57) CA Rouen 18 octobre 1984, DMF 1982, p. 33.

(58) CA Versailles, 12e ch. section 1, 6 mai 2010, N° de RG: 08/08551.

(59) بسام عاطف المهتار، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٣٥ وما بعدها.

spécialement pour ne pas être négociable alors que le second est rendu non négociable par le fait d'ajouter de mentions spéciales. Elle est aussi cessible selon les modalités de l'article 1690 du Code civil. Cependant, cette cession ne sera opposable au transporteur que si elle lui a été signifiée par voie d'huissier. Ce caractère non négociable de la lettre de transport maritime lui apporte certains avantages. Le réceptionnaire pourra prendre livraison de la marchandise en justifiant seulement de son identité puisque son nom figure sur le document émis au départ. Il n'aura pas besoin de présenter l'original de la LTM alors que lors d'un transport sous connaissance, la présentation d'un original est une condition essentielle pour recevoir la marchandise. Cette facilité permet d'éviter l'exigence de la fameuse lettre de garantie bancaire à la livraison que réclament les transporteurs en cas de non présentation des connaissements par le destinataire.

De ce fait la lettre de transport maritime est l'instrument idéal pour faciliter les transports de courtes distances qui ne nécessitent pas de transaction commerciale durant le trajet.

Le régime juridique de la lettre de transport maritime. - La lettre de transport peut comprendre une clause Paramount qui détermine le régime juridique applicable. Le choix des parties ne peut violer une disposition d'ordre public au sens du droit international ou encore une loi nationale d'application immédiate, sous peine d'être considéré comme inefficace⁽⁶⁰⁾. Lorsque la lettre de transport ne contient pas de clause Paramount, il faut s'interroger sur le régime juridique qui a vocation à s'appliquer. Le CMI⁽⁶¹⁾ a adopté, en 1990, des «Règles uniformes relatives aux lettres de transport maritime»⁽⁶²⁾. Elles disposent que le contrat de transport couvert par une lettre de transport maritime et faisant référence aux règles du CMI, est soumis à toutes conventions internationales ou à toutes lois nationales qui eussent été applicables s'il avait donné lieu à l'émission d'un

(60) Com. 28 mai 2002, Sté Roscoe shipping et autres c/ CSAR et autres, arrêt n° 1058 FS-P, Navire « World Apollo », DMF 2002.613, rapp. G. de Monteynard, obs. Nicolas (P.-Y.). Cet arrêt a jugé qu'« ayant ainsi retenu, d'un côté, que la Convention de 1924 était celle à laquelle renvoyait la clause Paramount et, d'un autre côté, qu'aucune règle impérative ne s'opposait à ce choix des parties, la cour d'appel a légalement justifié sa décision ».

(61) Le Comité Maritime International.

(62) CMI Uniform Rules for Seawaybills.

connaissance. Ces règles uniformes ont connu un certain succès en pratique. Plusieurs transporteurs maritimes y font référence dans leurs documents de transport.

Si les lettres de transport maritime ne comportent pas de clauses Paramount et ne font pas référence aux règles du CMI, il convient alors de s'interroger sur le régime juridique applicable.

Les règles de La Haye ne s'appliquent, aux termes de leur article 1^{er} (b), qu'aux transports couverts par un connaissance ou un document similaire. La question est donc de savoir si la lettre de transport maritime est considérée comme document similaire au connaissance. Vu que la lettre de transport maritime est semblable au connaissance nominatif, rien n'empêche l'application d'une solution commune. Cependant, un auteur a considéré que les règles de La Haye ne s'appliquent pas au contrat de transport réalisé par une lettre de transport maritime⁽⁶³⁾.

La lettre de transport maritime simplifie le transport maritime. Elle ne cherche pas à remplacer le connaissance mais à coexister avec lui. Dans le même sens, le connaissance électronique a été créé pour remplacer le connaissance et révolutionner le transport maritime.

24 - Le connaissance électronique. - La lenteur du système classique a incité à remplacer le connaissance matériel par un connaissance électronique. En effet, l'évolution et le progrès dans le domaine de la cryptographie informatique a permis de mettre en place des connaissances électroniques convenables. Le système du connaissance électronique le plus connu est le système BOLERO⁽⁶⁴⁾.

La tendance, suivie d'ailleurs par les «Bolero rules», est de considérer le connaissance électronique comme un connaissance matériel qui peut circuler sous forme de données électroniques.

Les organisations internationales, le CMI et la CNUDCI notamment, ont tenté de mettre en vigueur des règles uniformes concernant les connaissances électroniques. Ainsi, les «règles relatives au connaissance électronique» élaborées par le CMI, lors de la Conférence de Paris

(63) Puiroux (D), *La responsabilité contractuelle du transporteur maritime de marchandises et les différents modes de couverture de sa responsabilité*, Centre Technique Livre Ens. Sup., 1983, p. 14 et s.

(64) <http://www.bolero.net>

de 1990, donnent compétence à la Convention internationale ou à la loi nationale qui aurait été impérativement applicable si le contrat de transport avait donné lieu à l'émission d'un connaissement⁽⁶⁵⁾. La règle 4 précise que le transporteur et le porteur du connaissement sont soumis aux mêmes obligations que si un connaissement avait été émis. Le connaissement électronique suit donc le régime du connaissement classique. D'ailleurs, les Règles de Bruxelles de 1924, ainsi que les deux protocoles de 1968 et 1979 sont applicables aux contrats de transports constatés par un connaissement électronique.

Les règles de La Haye-Visby ne sont applicables qu'aux contrats de transport maritime constatés par un connaissement ou tout autre document similaire. Cependant, les contrats spéciaux de transport maritime ne sont pas traités au niveau juridique comme d'autres contrats.

c- Les contrats spéciaux exclus du champ d'application des règles de La Haye-Visby

25 - Les transports justifiant une Convention spéciale. - Les dispositifs respectifs des règles de La Haye et des Règles de Visby ne régissent pas nécessairement tous les contrats de transport maritime constatés par un connaissement ou tout autre document similaire. En effet, peuvent échapper à l'application de ces règles, des contrats spéciaux représentés par les transports de nature à justifier une convention spéciale tels que les transports d'animaux vivants, et les transports en pontée. En effet, l'article 6 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, non amendé par le protocole de 1968, permet au transporteur, capitaine ou agent du transporteur et au chargeur de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques [...], «lorsque le caractère et la condition des biens à transporter, ainsi que les termes et les conditions du transport, sont de nature à justifier une Convention spéciale». Cet article permet aux parties de conclure un contrat quelconque avec des conditions choisies par les parties, s'il s'agit d'une convention spéciale.

(65) Voir la règle 6 qui dispose: «The Contract of Carriage shall be subject to any international convention or national law which would have been compulsorily applicable if a paper bill of lading had been issued.».

Pour utiliser cette possibilité les parties doivent remplir deux conditions :

- Qu'aucun connaissance n'ait été ou ne soit émis.
- Que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Malgré l'importance de ce corpus normatif, ce dernier n'a pas emporté la pleine satisfaction des parties au contrat de transport maritime, et plus particulièrement des chargeurs.

C- Les Règles de Hambourg

26 - Les PVD (pays en voie de développement) ont considéré que la Convention de Bruxelles et les Règles qui l'ont suivie n'ont pas protégé suffisamment les chargeurs. Ils ont souhaité les modifier en adoptant une nouvelle convention. Un groupe de travail appartenant à la CNUCED⁽⁶⁶⁾ a souligné à l'unanimité, dans la période du 15-26 février 1971, l'importance de cette révision, en recommandant l'aggravation de la responsabilité du transporteur maritime⁽⁶⁷⁾.

Ce groupe de travail composé de 21 Etats a chargé la CNUDCI⁽⁶⁸⁾ d'élaborer un nouveau texte. La CNUDCI a adopté un projet de convention. Ce projet a été soumis au CNUCED, puis de nouveau au CNUDCI, puis à l'assemblée générale des Nations Unies à Hambourg, en mars 1978, donnant naissance à la «Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer». Cette convention est appelée «Règles de Hambourg» ou «Hamburg rules» pour les Anglophones⁽⁶⁹⁾. Elle est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992, et a été signée par la France le 18 avril 1979 (sous réserve de ratification). Pourtant, la France

(66) La Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) est un organisme de l'ONU créé en 1964 visant à intégrer les pays en développement dans l'économie mondiale de façon à favoriser leur essor.

(67) Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED sur sa deuxième session, cité par Nabi (G), Chakab (F), *op. cit.*, p. 17.

(68) Commission des Nations Unies sur le Droit du Commerce International. En anglais, on dit: «U.N.C.I.T.R.A.L. ».

(69) كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف بالاسكندرية، ٢٠٠٨، ص ٨.

n'a jamais ratifié cette convention malgré l'autorisation établie par la loi du 15 avril 1981.

Les règles de Hambourg qui se sont inspirées de la loi française du 18 juin 1966 selon plusieurs auteurs français⁽⁷⁰⁾, ont créé une harmonisation avec les Conventions internationales relatives aux autres modes de transport⁽⁷¹⁾.

Selon l'article 31 de cette convention, au moment où il deviendra Etat contractant à la présente convention, tout Etat partie à la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924 (convention de 1924) notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la convention de 1924, qu'il dénonce ladite convention, en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur à son égard.

Parmi les dispositions des Règles de Hambourg les plus notables, on cite :

- un champ d'application plus vaste qui couvre les transports en pontée et les transports d'animaux vivants. De plus, les Règles de Hambourg, en retenant la responsabilité du transporteur de la «prise en charge» de la cargaison jusqu'au moment de sa «livraison», ont présenté un grand progrès par rapport aux Règles de La Haye et de La Haye-Visby. De plus, leurs domaines d'application sont multiples.
- un système de responsabilité fondé sur une présomption de faute selon la doctrine majoritaire. En effet, le transporteur est responsable « à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient être raisonnablement exigées pour éviter l'événement et ses conséquences».
- l'introduction d'un principe de responsabilité.

(70) Bonassies (P), Le droit positif français en 1993, *DMF* mars 1994, p. 3; Rodière (R) et Du Pontavice (E), *Droit maritime*, *op. cit.*, p. 374.

(71) Par exemple: le droit du transport international routière (la Convention de Genève au 19 mai 1956 - CMR () [notamment les articles 17 et 20]), ferroviaires (la convention de Berne de 1980 - RU-CIM (de marchandises) [notamment les articles 35 et 36]), et le droit du transport aérien international (la convention de Varsovie du 1929, notamment, telle qu'amendée par le protocole de La Haye en 1955 [voir l'article 18 et 19]).

- l'introduction de la responsabilité du fait du retard, sachant que la Convention de Bruxelles ne prévoit rien pour les préjudices résultant du retard à la livraison.
- la suppression de la liste des causes d'exonération de responsabilité, en laissant quelques causes d'exonération.
- la réglementation des lettres de garantie, de transports successifs, du transporteur substitué, qui ne sont pas réglementés par la Convention de Bruxelles⁽⁷²⁾.

En 2008, et dans le souci de l'unification des règles qui régissent et organisent le droit du transport international, la CNUDCI a adopté de nouvelles règles : les Règles de Rotterdam qui couvrent le trajet maritime et les prés ou post acheminements terrestres.

D- Les Règles de Rotterdam

27 - Au début du XXI^e siècle, chaque mode de transport international continue à être régi par des Règles autonomes. Dans un souci de globalisation du commerce et de facilitation des échanges, des juristes ont agi pour l'unification des règles du droit des transports internationaux. Il en résulte que la Commission des Nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a adopté le 3 juillet 2008, le «projet de convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer». Le 11 décembre 2008, l'Assemblée des Nations Unies a officiellement adopté la «Convention sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer», et a recommandé que les règles fixées dans la Convention soient connues désormais sous le nom de «Règles de Rotterdam». Cette convention est depuis cette date ouverte à la ratification des Etats. Elle entre en vigueur un an après avoir réunie les ratifications d'au moins vingt Etats. Seize états, parmi lesquels l'on compte six membres de l'Union européenne - la France, l'Espagne, les Pays-Bas, la Grèce, Pologne, et Danemark- ainsi que les états-Unis d'Amérique, et six pays africains (Sénégal, Congo-Brazzaville, Gabon, Ghana, Guinée et Togo), ont signé cette nouvelle Convention qui a pour but de remplacer les textes antérieurs (La Haye, Hambourg, etc..).

(72) كمال حمدي، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ١٢ وما بعدها.

Comme tout texte juridique, cette nouvelle Convention présente beaucoup **d'intérêts (1)** et ne demeure pas sans **inconvénients (2)** qui méritent d'être signalés d'autant plus que cette Convention est la plus récente dans le domaine du transport.

1- Les intérêts des Règles de Rotterdam

28 - La réunification mondiale du droit des transports, le rééquilibrage des intérêts entre le chargeur et le transporteur, l'utilisation d'un seul contrat de transport pour la totalité du transport de la marchandise, ainsi que la modernisation du droit des transports maritimes constituent les principaux intérêts des Règles de Rotterdam, qui participent indéniablement au progrès du transport international. Ces intérêts sont un idéal souhaitable pour fournir au monde maritime la sécurité juridique et la stabilité dont il a besoin.

Les Règles de Rotterdam prennent en considération l'importance du transport maritime qui prend en charge à lui seul près de 90 % du commerce mondial et vont faciliter, par les banques et les outils électroniques, les transferts de droits entre exportateurs et importateurs. En effet, les Règles de Rotterdam autorisent l'utilisation des **documents électroniques de transport** qui peuvent être émis négociables. Ces documents électroniques qui n'étaient pas admis par les Règles précédentes, sont donc expressément admis par les Règles de Rotterdam, à condition que le transporteur et le chargeur aient donné leur consentement. L'informatisation avancée de certains opérateurs souligne la nécessité d'admettre les documents électroniques. D'ailleurs, l'utilisation du document électronique ne pose pas de problèmes notamment dans la mesure où les Règles de Rotterdam prévoient qu'il peut être remplacé à tout moment par un support papier classique.

D'autre part, le **transport en pontée** se trouve mieux organisé et réglementé, incorporant enfin le transport par conteneur. Le transporteur reste responsable, sauf si le dommage, la perte, ou le retard à la livraison provient d'un risque particulier spécifique à la pontée. La responsabilité du transporteur, notamment en cas du retard à la livraison, fait également partie des points améliorés par les Règles de Rotterdam, qui consacrent la présomption de responsabilité du transporteur. En effet, en vertu de l'article 17 (l'alinéa 1^{er}) «Le transporteur est responsable de la

perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises si l'ayant droit prouve que cette perte, ce dommage ou ce retard, ou l'événement ou la circonstance qui l'a causé ou y a contribué, s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie au chapitre 4», c'est-à-dire, dès lors que ce dommage prouvé est survenu pendant la période qui couvre de la réception des marchandises jusqu'à leur livraison (article 12, alinéa 1^{er}). Le transporteur peut néanmoins s'exonérer de cette responsabilité s'il prouve, soit que le dommage ne provient pas de sa faute (ou de celle de l'une des personnes dont il répond), soit qu'il trouve son origine dans un autre cas exonératoire. Ce dernier point est proche de la liste des causes d'exonérations énumérées par la Convention de Bruxelles, à l'exception de la faute nautique qui n'est plus un cas exonératoire. Le transporteur est ainsi reconnu responsable des préjudices résultant du retard à la livraison, ce qui constitue une réelle avancée par rapport aux HVR⁽⁷³⁾ et aux Règles de Hambourg. La réparation du préjudice économique du retard est fixée à deux fois et demie le montant du fret mais ne peut dépasser la limite fixée pour la perte totale des marchandises. Un auteur considère que « Si le montant de cette indemnité de principe peut être négligeable par rapport au préjudice réel d'une usine bloquée face à une matière première livrée en retard, elle prend enfin en considération les stratégies de flux tendus des entreprises qui travaillent avec des stocks zéro»⁽⁷⁴⁾.

A l'instar d'autres Conventions, un système des **réserves** est appliqué : ainsi en cas de dommages non apparents, le délai pour effectuer des réserves au déchargement est sept jours ouvrables au lieu de livraison, à compter de la livraison. D'autre part, un progrès mérite d'être signalé : le régime de responsabilité des «parties exécutantes maritimes» (Ce sont des personnes autre que le transporteur, qui s'acquittent à la demande de ce dernier d'opérations de transport, de manutention ou de stockage des marchandises) est réglementé d'une façon semblable à celui du transporteur. Le principe de responsabilité solidaire du transporteur

(73) Hague-Visby Rules (Règles de Visby).

(74) Fedi (L), Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, *Revue de droit des transports*, n° 7, Juillet 2009, dossier 3.

et des parties exécutantes est affirmé. Il constitue un avantage par rapport à l'ayant droit à la marchandise, sans oublier la limite quant à la réparation qui ne peut être supérieure aux plafonds fixés par les Règles de Rotterdam.

Parmi les nombreux avantages créés par les Règles de Rotterdam, on peut citer que celles-ci consacrent **la liberté contractuelle des parties** au contrat de transport international. Les Règles de Rotterdam font du contrat de transport transmaritime un contrat consensuel dont les omissions n'affectent pas la validité. Tandis que les clauses évasives de responsabilité sont par principe interdites, les clauses FI/FO «free in/free out» ou FIOS «free in and out stowed» sont autorisées si les parties le décident.

De plus, le **caractère synallagmatique du contrat de transport** a été appliqué à plusieurs niveaux. On cite, par exemple, l'obligation de coopération dans la transmission d'informations et d'instructions ajoutée dans les relations entre le transporteur et le chargeur. **Les obligations et les responsabilités du chargeur** sont aussi détaillées que celles du transporteur avec un certain équilibre, ce qui n'était pas le cas dans les Règles qui précèdent celles de Rotterdam.

A l'instar des Règles de Hambourg, les règles de Rotterdam ont proposé **l'arbitrage** comme voie de règlement des litiges. Ainsi, le demandeur peut intenter une action contre le transporteur à l'appui d'une clause compromissoire qui organise et désigne le lieu d'arbitrage. Cependant, le recours à l'arbitrage peut être décidé par les parties suite à un commun accord après la survenance du litige. L'arbitrage ad hoc ou institutionnel est une mesure recommandée pour échapper aux problématiques des Règles de compétence juridictionnelle. Le recours à l'arbitrage semble plus opportun que le recours à la justice étatique.

Même si les Règles de Rotterdam présentent de nombreux avantages, il n'en demeure pas moins qu'elles ne demeurent pas sans inconvénients.

2- Les inconvénients

29 - Les Règles de Rotterdam ne constituent pas les Règles parfaites. Elles ont des imperfections tant au niveau de **la forme (a), que sur le fond (b).**

a- Les imperfections au niveau de la forme

30 - Au niveau de leur forme des Règles de Rotterdam, plusieurs remarques pourraient être mentionnées. Elles sont composées de 96 articles, et peuvent de ce fait être considérée comme très longues par rapport à d'autres Conventions notamment celles de HVR qui comportent seulement dix articles, ou celles de Hambourg qui comportent trente-quatre articles. Cependant, un texte long et détaillé pourrait à notre sens revêtir un sens plus clair et moins lacunaire.

D'autre part, les Règles de Rotterdam contiennent quelques expressions qui pourraient être rédigées plus simplement. Un auteur considère que les articles relatifs aux documents de transport⁽⁷⁵⁾ à la livraison des marchandises⁽⁷⁶⁾, aux droits de la partie contr⁽⁷⁷⁾ sont particulièrement denses avec une rédaction maladroite⁽⁷⁸⁾. A notre avis, cette lourdeur du texte, accentué par une certaine complexité, n'a pour but que la pertinence et par suite, la sécurité juridique. En effet, les rédacteurs de cette Convention ont préféré rédiger plusieurs paragraphes très détaillés pour rendre les droits et les obligations des parties au contrat du transport plus claires afin d'éviter les litiges ou tout au moins rendre les décisions juridiques dans un plus court délai.

Un auteur considère aussi que la logique dans la rédaction fait également défaut dans certaines dispositions. Selon lui⁽⁷⁹⁾ «Certains articles énoncent des dispositions précises avant celles générales notamment en ce qui concerne les transports précédant ou suivant un transport par mer»⁽⁸⁰⁾, les accords d'élection du for⁽⁸¹⁾ ou encore les exclusions particulières au champ d'application de la convention⁽⁸²⁾. Dans le même sens, l'enchaînement de quelques dispositions est peu logique et ne respecte pas vraiment la chronologie contractuelle du contrat de

(75) V. Chapitre 8 de la convention: articles 35 à 42.

(76) V. Chapitre 9 de la convention: articles 43 à 49.

(77) V. Chapitre 10 de la convention: articles 50 à 56.

(78) Fedi (L), Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, *op. et loc. cit.*

(79) Fedi (L), Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, *op. et loc. cit.*

(80) Dans l'article 26, points a, b, et c, les points b et c devraient être avant le a.

(81) L'article 67, points a et b. Le point b devrait être avant le a.

(82) L'article 6, alinéas 1 et 2. L'alinéa 2 devrait être avant l'alinéa 1.

transport. Certains thèmes sont traités de manière «éclatée». A titres d'exemples, le champ d'application de la convention est réparti entre le second et l'avant dernier chapitre. De plus, la responsabilité du transporteur est aussi traitée par le cinquième et le douzième chapitre.

Si des critiques existent sur la forme, certaines autres concernent le fond des Règles de Rotterdam.

b- Les imperfections au niveau du fond

31 - Une lecture attentive des Règles de Rotterdam montre des remarques au niveau du fond de ces Règles. Certaines définitions ne sont pas suffisamment précises. De plus, le manque de certaines notions met en cause la pertinence des définitions présentées par la convention. Selon un auteur, la notion de «conteneur» telle que définie par les Règles de Rotterdam, constitue une simple présentation de la typologie des conteneurs et des unités de charge similaires mais ne précise pas si ces conteneurs doivent être considérés comme un emballage, ou un engin de transport⁽⁸³⁾. A notre avis, la définition du «conteneur» est suffisamment précise. En revanche, on constate l'absence de la définition de la notion de «terminal»⁽⁸⁴⁾ malgré l'importance et le rôle stratégique des terminaux dans les chaînes logistiques et en particulier pour le transport multimodal⁽⁸⁵⁾. Enfin, les Règles de Rotterdam ne définissent pas les concepts fondamentaux de prise en charge et de livraison⁽⁸⁶⁾.

L'autre critique fondamentale des Règles de Rotterdam, tient à ce que les dispositions consacrées au transport multimodal ne sont pas nombreuses. L'aspect maritime des Règles de Rotterdam reste dominant. D'ailleurs, la responsabilité du chargeur n'a jamais été définie aussi précisément, mais l'équilibre proposé entre le chargeur et le transporteur n'est pas bien assuré. En effet, si la liberté contractuelle proposée par la

(83) Bordahandy (P.-J.), Containers: a conundrum or a concept? in *Journal of International Maritime Law*, vol. 11, n° 5, sept.-oct. 2005, p. 342.

(84) L. Fedi, La notion de terminal: entre incertitudes de jure et certitudes de facto, *DMF* n° 692, mai 2008, p. 455.

(85) L. Fedi, Le cadre juridique international de l'exploitation des installations portuaires ou comment passer d'une législation atomisée spécifique à un régime universel reconnu, *DMF* 2008, p. 645.

(86) Report of Working Group III on the work of its twenty-first session: Vienna, 14-25 January 2008, doc. A/CN.9/645, pt. 32, p. 12.

convention paraît profitable à des chargeurs expérimentés, elle ne profite pas assez aux chargeurs moins expérimentés ou chargeurs occasionnels. En général, pour aboutir au véritable équilibre, il aurait fallu réduire les cas d'exonération du transporteur et accorder au chargeur le droit de mettre un plafond à sa responsabilité, ce qui n'est pas le cas⁽⁸⁷⁾.

Comme les Règles de Hambourg, pour entrer en vigueur, les Règles de Rotterdam devront être ratifiées par vingt⁽⁸⁸⁾. Les juristes maritimes sont divisés entre ceux qui sont favorables à ces Règles et qui considèrent qu'elles auront vocation à régir «le monde moderne des transports maritimes» et ceux qui ne le considèrent pas. D'une manière générale, les maritimes (F. Berlingieri, Ph. Delebecque, Gertjan Van Der Ziel, Alexander Von Ziegler, Stefano Zunarelli) et bien d'autres soutiennent ces Règles et qui sont pour eux de nature à impressionner considérablement le législateur national et à résoudre de nombreuses questions difficiles, comme celles qui concernent les documents de transport, les obligations des parties, du transporteur comme du chargeur, et la livraison des marchandises.

Conclusion

32 - Bien que le contrat de transport maritime ressemble parfois à d'autres contrats tels le contrat d'affrètement et le contrat de tonnage, le système juridique qui le régit est différent.

Plusieurs Conventions, protocole ou Règles internationales réglementent et organisent le transport maritime de marchandises. Il s'agit du Harter Act américain, de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, du Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 23 février 1968, du Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification

(87) La délégation suédoise avait proposé de fixer cette limitation à 500 000 DTS mais la proposition n'a pas été retenue.

(88) L'article 94. Certaines délégations avaient plaidé en faveur d'une entrée en application avec seulement 3 instruments de ratification. L'Assemblée générale des Nations Unies a autorisé l'ouverture à la signature de la convention dans le cadre d'une cérémonie qui s'est déroulée le 23 septembre 2009 à Rotterdam (Pays-Bas).

de certaines règles en matière de connaissance, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968, signé à Bruxelles le 21 décembre 1979, la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer conclue à Hambourg le 31 mars 1978, et enfin de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam) fait à New York le 11 décembre 2008.

Dans un souci d'organiser le transport maritime de marchandises d'une manière équitable, chaque Convention a pour but de combler les lacunes de la précédente et de maintenir un équilibre entre les différentes parties au contrat de transport. Selon l'article 31, alinéa 1, des Règles de Hambourg, les états signataires sont obligés à dénoncer la Convention de Bruxelles qui est la Convention précédente. Il en va de même pour les Règles de Rotterdam dont l'article 89 dispose que l'Etat qui ratifie ces Règles dénoncent en même temps la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924, les Règles de Visby, le protocole de 1979, et la Convention de Hambourg de 1978 (les Conventions précédentes).

33 - Recommandations. - A la fin de cette étude, nous recommandons :

- De faciliter les transferts de droits entre exportateurs et importateurs en autorisant l'utilisation des documents électroniques de transport qui peuvent être émis négociables.
- De remplacer les expressions dont la rédaction n'est pas totalement intelligible par des expressions plus simples et plus claires afin d'éviter les problèmes d'interprétation.
- D'assurer une meilleure logique dans la rédaction et par suite énoncer des dispositions générales préalablement aux dispositions particulières, respecter la chronologie contractuelle du contrat de transport, et regrouper les articles qui traitent les mêmes thèmes.
- De définir les termes de la Convention d'une façon suffisamment précise.
- D'assurer plus d'équilibre entre la responsabilité du chargeur et celle du transporteur en réduisant les cas d'exonération du transporteur et accorder au chargeur le droit de mettre un plafond à sa responsabilité.

Bibliography

- I. Ouvrages généraux, traités et manuels

باللغة العربية:

- د. أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف بالاسكندرية، الطبعة الثانية.
- بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها (لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى، ٢٠٠٦.
- كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف بالاسكندرية، ٢٠٠٨.
- د. محمد فريد العريني و د. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى، ٢٠٠٥.
- د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، الطبعة الأولى، ٢٠٠٧.

En droit français:

- (R.) Colinvaux, Carver's Carriage by sea, vol. 1, 12th éd., London, Stevens & Sons, 1971.
- (G. F.) Montier, Le Harter Act, LGDJ, Paris, 1932.
- (D.) Puiroux, La responsabilité contractuelle du transporteur maritime de marchandises et les différents modes de couverture de sa responsabilité, Centre Technique Livre Ens. Sup., 1983.
- (R.) Rodière et (E.) Du Pontavice, Droit maritime, 12^e éd., Dalloz, Paris, 1997.
- (F) Sauvge, Manuel pratique du transport des marchandises par mer, LGDJ, Paris, 1955.
- (Ch.) Scapel et (J.) Bonnaud, Les conventions internationales sur le transport des marchandises, Pratic- Export, 1992.

II. Thèses et mémoires non publiée

- (P.) Gacon, Les transports internationaux de marchandises par mer non soumis aux règles de la haye-visby, DESS, Centre de Droit Maritime et des Transports Aix-Marseille, 2004.
- (G.) Nabi, (F.) Chakab, La responsabilité du transporteur maritime de marchandises (selon les règles de La Haye de 1924 et de Hambourg de 1978, Thèse, Nice, 1999.

III. Articles de périodique

- (P.) Bonassies, Le droit positif français en 1993, DMF mars 1994.
- (P.-J.) Bordahandy, Containers: a conundrum or a concept? in Journal of International Maritime Law, vol. 11, n°5, sept.-oct. 2005.
- (L.) FEDI, Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, Revue de droit des transports, n°7, Juillet 2009.
- (R.) Rodière, Le contrat de tonnage, DMF 1980.
- (H.) Tainturier, La Booking Note, DMF 1986.

IV. Notes, conclusions et observations

- (P.) Bonassies, note sous :
CA Aix-en-Provence 16 mars 1982, DMF 1984, p. 291.
- (Ph.) Delebecque, note sous :
Cass. com., 21 févr. 2006, RTD com. 2006, p. 520.
- (P.-Y.) Nicolas, obs. sous :
Com. 28 mai 2002, Sté Roscoe shipping et autres c/ CSAR et autres, arrêt n°1058 FS-P, Navire «World Apollo», DMF 2002.613.

