



Les connaissances



NATIONS UNIES

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES
SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT
Genève

Les connaissances

*Rapport
du secrétariat de la CNUCED*



NATIONS UNIES
New-York, 1971

NOTE

Les cotes des documents de l'Organisation des Nations Unies se composent de lettres majuscules et de chiffres. La simple mention d'une cote dans un texte signifie qu'il s'agit d'un document de l'Organisation.

TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

Numéro de vente : F.72. II.D. 2

Prix : 2,50 dollars des Etats-Unis
(ou l'équivalent en monnaie du pays)

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes	Page
ABRÉVIATIONS ET SIGLES		iv
INTRODUCTION	1-17	1
PREMIÈRE PARTIE		
Le connaissance dans le commerce moderne		
<i>Chapitre</i>		
I. LE CONNAISSEMENT	18-43	5
A. Définition	18-22	5
B. Le contrat d'affrètement ou de transport	23-26	6
C. Cause et mode de règlement des réclamations relatives à la cargaison	27-43	7
II. HISTORIQUE DU CONNAISSEMENT	44-71	11
III. NÉCESSITÉ DE REVISER LES RÈGLES DE LA HAYE	72-122	17
A. Introduction	72-73	17
B. Aspects commerciaux	74-76	17
C. Aspects économiques	77-83	18
D. Les Règles de La Haye	84-122	18
DEUXIÈME PARTIE		
Étude des fonctions du connaissance		
IV. ASPECTS COMMERCIAUX	123-145	25
V. ASPECTS ÉCONOMIQUES	146-175	29
A. Introduction	146-152	29
B. Coût-efficacité du connaissance	153-167	30
C. Partie qui supporte le coût	168-171	32
D. La position des pays en voie de développement	172-175	33
E. Conclusion	176	33
VI. ANALYSE DES ARTICLES PERTINENTS DES RÈGLES DE LA HAYE	177-292	34
A. Introduction	177-179	34
B. Définition. — Article premier	180-202	34
C. Obligations du transporteur. — Article 3	203-219	39
D. Droits et exonérations du transporteur. — Article 4	220-284	41
E. Article 5	285	51
F. Conditions particulières. — Article 6	286-287	51
G. Dommages-intérêts	288-292	51
VII. ANALYSE DES CLAUSES DE CONNAISSEMENT QUI NE SONT PAS EXPRESSÉMENT VISÉES PAR LES RÈGLES DE LA HAYE	293-324	53
A. Introduction	293	53
B. Clauses relatives aux facultés reconnues au transporteur (<i>liberty clause</i>)	294-298	53
C. Clause attributive de juridiction	299-304	54
D. Clauses de transbordement	305-309	54
E. Clauses incorporant à un connaissance les conditions d'une charte-partie	310-324	56

ANNEXES

- I. Les Règles de La Haye, 1924
- II. Le Protocole de Bruxelles, 1968
- III. Exemples de connaissements
 - A. Le connaissement Alamar
 - B. Le connaissement Conline
 - C. Modèle de connaissement P et I
- IV. Bibliographie sommaire

ABRÉVIATIONS ET SIGLES

Organismes

ALAMAR	Asociación Latinoamericana de Armadores
CEE	Commission économique pour l'Europe
CMI	Comité maritime international
OMCI	Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime

Autres abréviations

A.C.	Appeal Cases
A.M.C.	American Maritime Cases
B.Y.I.L.	British Yearbook of International Law
c.a.f.	coût, assurance, fret
C.L.R.	Columbia Law Review
COGSA	Carriage of Goods by Sea Act(s)
Com. Cas.	Commercial Cases
Dir. Mar.	Il diritto maritimo
D.M.F.	Droit maritime français
Fed. Rep.	Federal Reporter
f.o.b.	Franco à bord
J.B.L.	Journal of Business Law
J.P.A.	Jurisprudence du Port d'Anvers
K.B.	English Law Reports, King's Bench
L.L.R.	Lloyd's Law Reports
N.J.A.	Nytt Juridiskt Arkiv (Cour suprême de Suède)
N.Z.L.R.	New Zealand Law Reports
P.	English Law Report, Probate Division
P et I	Protection et indemnisation
Q.B.	English Law Reports, Queen's Bench
Y.L.J.	Yale Law Journal

INTRODUCTION

1. A sa troisième session, en avril 1969, la Commission des transports maritimes a décidé, par la résolution 7 (III), de créer le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes. Au cours de sa première session, tenue à Genève en décembre 1969, le Groupe a établi son programme de travail et fixé l'ordre de priorité des différentes questions. Il a inscrit en première priorité une étude sur les connaissances qu'il a décidé d'examiner à sa deuxième session, au plus tard en février 1971¹.

2. Les points à étudier sous la rubrique « connaissances », qui a la priorité dans le programme de travail du Groupe, sont définis de la manière suivante² :

Le Groupe de travail devra étudier les aspects économiques et commerciaux de la réglementation et des pratiques internationales en matière de connaissances, du point de vue de leur conformité avec les exigences du développement économique, notamment de celui des pays en voie de développement, et faire des recommandations appropriées en ce qui concerne, entre autres, les sujets suivants :

a) Principes et règles régissant les connaissances, et notamment :

- i) Droit applicable et juridiction compétente, y compris l'arbitrage;
- ii) Conflits de lois entre les conventions et les législations nationales;
- iii) Responsabilités et obligations en ce qui concerne le transport de marchandises;
- iv) Déroutements et retards dans le voyage;

b) Étude des contrats et documents types, avec analyse des termes usuels;

c) Coutumes et usages professionnels en ce qui concerne les connaissances;

d) Intérêts des tiers dans les ports d'escale.

3. Ces sujets semblent rendre nécessaire un examen de quatre éléments distincts :

a) Les problèmes d'ordre général que pose le fonctionnement de la réglementation internationale et des pratiques en matière de connaissances, et tout particulièrement ceux de ces problèmes qui concernent les points énumérés au paragraphe 2 ci-dessus;

b) Les aspects de ces problèmes qui sont proprement économiques et commerciaux;

c) La mesure dans laquelle la réglementation internationale et les pratiques assurent un juste équilibre des

droits et obligations du propriétaire et du transporteur de la cargaison, eu égard, en particulier, aux intérêts des pays en voie de développement;

d) Les dispositions particulières de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance³ (Règles de La Haye) et des législations nationales qui semblent donner lieu à des difficultés.

4. C'est pour répondre aux vœux du Groupe de travail que le secrétariat de la ONUCED a rédigé le présent rapport. Sachant que de nombreux pays s'inquiètent de certaines tendances qu'ils croient voir dans les lois maritimes actuelles (par exemple, une tendance à favoriser l'une des deux parties au contrat de transport maritime), le secrétariat s'est attaché à expliquer les besoins et les désirs des armateurs et des propriétaires de cargaisons, c'est-à-dire ce qu'ils attendent du contrat de transport maritime, par le contexte historique commercial et économique. Chaque fois qu'il y avait lieu, il a signalé les besoins particuliers des pays en voie de développement. Les deux grands problèmes suivants ont retenu son attention :

a) Lorsque des marchandises sont perdues ou endommagées pendant le transport maritime, sait-on toujours bien dans quels cas le transporteur est tenu pour financièrement responsable et dans quels cas la perte reste à la charge de la partie lésée — le chargeur, son successeur (le porteur du connaissance) ou l'assureur —, ou y a-t-il incertitude à ce sujet⁴ ?

b) Quelles sont les conditions du transport par mer qui répondent le mieux à l'intérêt public et aux besoins économiques ? Peut-être conviendrait-il de subdiviser cette question comme suit : Les risques devraient-ils être assumés entièrement par le transporteur ou par le propriétaire de la cargaison, ou être répartis entre eux ? Dans ce dernier cas, quelle devrait être la répartition ? Le partage actuel des risques de perte ou de dommage pour les marchandises transportées par mer est-il équitable ? La protection juridique accordée aux parties par le contrat de transport est-elle conforme à ce qu'elles peuvent aujourd'hui en attendre ? Les dispositions légales en vigueur portent-elles préjudice aux intérêts des pays en voie de développement ? Dans quelle mesure serait-il possible de modifier l'équilibre des obligations et des immunités assuré par les Règles

¹ Voir le rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur sa première session, dans *Documents officiels du Conseil du commerce et du développement, neuvième session, troisième partie, Annexes, point 7* de l'ordre du jour, document TD/B/289, par. 17, 26, 27 et 58.

² *Ibid.*, par. 31.

³ Le texte de la Convention est reproduit à l'annexe I au présent rapport.

⁴ Dans plusieurs parties du présent rapport, on signalera les « incertitudes » que laissent subsister, quant à la responsabilité, les lois et pratiques maritimes.

de La Haye sans provoquer de graves distorsions économiques ?

5. Il est peut-être bon de commencer par énoncer les problèmes d'une manière concrète. Les transporteurs maritimes vendent un service — le transport — dont le fret constitue la rémunération ou le prix. Lorsqu'ils calculent le taux de fret, les transporteurs maritimes sont censés tenir compte du partage, entre eux et les propriétaires de marchandises, des responsabilités et des risques de pertes éventuelles⁵. Ils tiennent compte aussi, dans le calcul des taux de fret, du coût de l'assurance sur corps et de l'assurance protection et indemnisation (P et I)⁶. Les problèmes que pose l'assurance dans les rapports entre les transporteurs et les propriétaires de cargaisons sont très simples en principe, mais complexes et difficiles à résoudre en pratique. La responsabilité de perte ou de dommages des marchandises par manquement, accident ou négligence incombe-t-elle aux transporteurs ou aux propriétaires de la cargaison ? Si c'est aux propriétaires de la cargaison, ils sont couverts par leur police d'assurance sur les facultés; si c'est aux transporteurs, ils sont couverts (à moins qu'ils n'aient choisi d'être leurs propres assureurs) par leur assurance protection et indemnisation. Le prix du risque est, en gros, le montant de la prime. Si le transporteur assume le risque, le prix du risque est normalement incorporé dans le fret. Le fret comprend alors non seulement la rémunération du transporteur pour le transport des marchandises mais aussi un élément de prime d'assurance approximatif contre les risques du transport dont il se charge.

6. Si la prime d'assurance que comprend le fret fait double emploi, en partie ou en totalité, avec la prime d'assurance sur facultés payée par le propriétaire de la cargaison, chacune couvrant plus ou moins le même risque, le propriétaire de la cargaison paiera deux fois l'assurance de la marchandise⁷. Théoriquement, la responsabilité du transporteur et celle de l'assureur sur facultés devraient être successives, et non concomitantes; sinon, il en résulte un gaspillage économique.

7. Dans le présent rapport, on examinera l'évolution historique de la situation juridique du transporteur

⁵ On a fait valoir cependant que, même lorsque les transporteurs avaient déclaré que leurs tarifs ne couvraient aucun « sinistre » et représentaient simplement le prix du transport, ils n'étaient pas exonérés pour autant des obligations incombant normalement aux transporteurs, voir *Sutton v. Ciceri* (1890) 15 A. C., p. 144. Voir aussi T. G. Carver, *Carriage of Goods by Sea*, Londres, Stevens and Sons Limited, 1963, 11^e éd., vol. I, par. 143.

⁶ On entend par « assurance sur corps » l'assurance contre la perte du navire ou ses avaries; l'assurance concernant la responsabilité du transporteur à l'égard du propriétaire de la cargaison, de l'équipage et des tiers est l'assurance « protection et indemnisation » (couramment appelée assurance « P et I ») qui est généralement souscrite par des mutuelles d'armateurs.

⁷ Le propriétaire de la cargaison paiera en effet : a) un fret qui lui donne le droit de réclamer une indemnité au transporteur pour les pertes dues à certains risques; et b) une prime d'assurance sur facultés qui lui donne le droit de réclamer une indemnité aux assureurs pour les pertes dues aux mêmes risques.

maritime et du propriétaire de la cargaison, pour voir comment s'est établie la répartition actuelle des risques et responsabilités entre eux et ce qu'a été cette répartition par le passé. On analysera également ce que sont les procédures pratiques de règlement des réclamations relatives aux marchandises, afin de voir quelle suite est habituellement donnée aux réclamations présentées par les transporteurs aux propriétaires de cargaisons et inversement. A moins que ces procédures ne soient bien comprises, une partie ne peut avoir une juste idée des difficultés de l'autre partie, non plus que des contraintes juridiques auxquelles les deux parties, qu'elles le veuillent ou non, se trouvent soumises.

8. Ce sont les nécessités qui ont imposé la méthode adoptée pour l'étude de la situation actuelle. Il importait de déterminer, parmi les dispositions des Règles de La Haye⁸, celles qui, en raison de leur effet sur la répartition des risques du transport maritime qui trouve son expression dans les connaissements actuels, se traduisent par une répartition des droits et obligations entre le transporteur et le propriétaire de la cargaison que l'on peut considérer comme inéquitable ou injuste. Pour cela il fallait, de toute évidence, recueillir des renseignements auprès de sources intéressées aussi nombreuses que possible. En même temps, il convenait d'examiner dans quelle mesure la situation se trouvait modifiée parce que, si des législations nationales reprenaient les Règles de La Haye, d'autres allaient plus loin que certaines dispositions de ces règles, ou même en faisaient abstraction. Il a fallu enfin étudier les Règles dans leur ensemble et en détail pour déterminer avec précision à quelles parties de ces Règles étaient dues les difficultés que l'enquête a permis de découvrir.

9. Le présent rapport ne prétend pas être une étude exhaustive sur les connaissements. Son but est de mettre en lumière les aspects des connaissements que l'on pourrait juger opportun de revoir et de modifier. Si l'on a choisi de procéder de cette façon, c'est parce qu'il existe des ouvrages bien connus et facilement accessibles qui traitent déjà comme il convient du domaine général du droit maritime. Une répétition de ce qui figure dans ces ouvrages ou une étude détaillée de certaines questions techniques n'aurait pas aidé à faire la lumière sur les problèmes fondamentaux.

10. Pour obtenir les éléments d'information nécessaires, le secrétariat de la CNUCED a envoyé des questionnaires aux gouvernements, à des transporteurs publics et privés, à des chargeurs et à des consignataires, à des assureurs et à des associations de droit maritime. On a utilisé différents questionnaires selon le genre de renseignements que le destinataire était censé pouvoir fournir. Ces questionnaires ont été bien accueillis. Les destinataires des questionnaires ont fait un effort louable pour fournir les renseignements

⁸ Si l'on a choisi d'étudier les Règles de La Haye, plutôt que les lois nationales sur le transport des marchandises par mer, c'est parce qu'elles constituent l'ensemble type le plus commode de règles que la plupart des pays appliquent ou acceptent d'une manière générale.

demandés. Cependant, une grande partie des renseignements dont on avait besoin pour l'étude n'ont pu être obtenus, les destinataires des questionnaires déclarant qu'ils ne rassemblaient pas ces renseignements. C'est la réponse qui a été faite, notamment, aux questions concernant la nature et le nombre des réclamations relatives aux marchandises.

11. Des consultants ont été chargés de faire des études pour déterminer l'effet des législations nationales sur la situation internationale. Ces études devaient viser, d'une part, à faire ressortir les différences entre les pays à tradition de droit positif et ceux à tradition de droit coutumier et, d'autre part, à montrer la situation dans diverses régions du monde. En fait, le secrétariat n'a pas pu faire procéder à toutes les études qu'il désirait. Sur treize études envisagées, huit seulement ont pu être faites, d'où certaines lacunes. Mais, comme deux études fondamentales sur des pays à tradition de droit romain et des pays à tradition de *common law* ont pu être faites, on a pu achever le rapport sans qu'il présente de graves lacunes.

12. Les renseignements rassemblés grâce aux moyens indiqués aux paragraphes 10 et 11 ont servi de base à un examen détaillé des Règles de La Haye, y compris les amendements de 1968. Comme ces amendements ne sont pas encore entrés en vigueur, il a fallu évaluer à priori leur effet éventuel, et il se peut donc que leur effet pratique, comme moyen de faire disparaître les difficultés, ne soit pas celui qu'on a supposé dans le présent rapport. Le but du rapport n'est pas de fournir une analyse détaillée de toutes les parties de ces Règles. Ce sera là plus proprement la fonction d'un manuel et la bibliographie sommaire qui figure à l'annexe IV donne une liste d'ouvrages qui font autorité à ce sujet. Il s'agissait de concentrer l'attention sur la nécessité d'une révision des Règles. On a réduit de deux façons le champ de l'analyse. Premièrement, on a laissé de côté les Règles dont l'application ne semble donner lieu à aucune difficulté. Deuxièmement, en ce qui concerne les Règles examinées, on n'analyse que les aspects de ces règles qui créent des difficultés, sans citer, par exemple, toutes les affaires qui ont fait jurisprudence ni entrer dans les subtilités en ce qui concerne les effets de certaines décisions judiciaires.

13. Dans la liste des sujets qu'étudiera le Groupe de travail figurent le « droit applicable et la juridiction compétente, y compris l'arbitrage » et les « conflits de lois entre les conventions et les législations nationales ». Ni les consultants ni ceux qui ont répondu aux questionnaires de la CNUCED n'ont pu fournir de renseignements sur l'étendue des préjudices causés par l'application des clauses relatives à l'arbitrage, à la juridiction compétente ou au choix de la législation applicable. Des chargeurs ont, toutefois, souligné que les clauses d'arbitrage et de juridiction leur causaient des difficultés ou présentaient pour eux des inconvénients. Il est évident que l'application de ces clauses peut causer des difficultés ou présenter des inconvénients pour les transporteurs comme pour les char-

geurs, mais on n'a pas pu évaluer ces effets en termes économiques, faute de renseignements sur la fréquence de l'arbitrage et des procès et sur l'étendue des préjudices causés. Les problèmes que soulève l'application des clauses d'arbitrage et de juridiction sont examinés aux paragraphes 300 à 304 et 320 à 322. Comme les réponses aux questionnaires de la CNUCED n'ont signalé aucune doléance directement liée à des « conflits de lois entre les conventions et les législations nationales », ce sujet n'est pas examiné dans le présent rapport.

14. La liste des sujets comprend également une « étude des contrats et documents types avec analyse des termes usuels », ainsi que l'examen des « coutumes et usages professionnels en ce qui concerne les connaissances ». Comme les réponses aux questionnaires de la CNUCED n'ont signalé aucune difficulté particulière importante à cet égard et que les coutumes, usages, termes et documents courants sont abondamment commentés dans les manuels classiques et les revues, ce sujet n'est pas traité dans le présent rapport.

15. La liste des sujets à étudier comporte deux autres questions précises. La première concerne les aspects commerciaux du connaissement, que le secrétariat était expressément invité à examiner. Comme on le verra, le secrétariat est parvenu à la conclusion qu'en pratique cette question ne donne lieu à aucune difficulté particulière. Mais, comme le programme du Groupe de travail prévoyait expressément l'étude de cette question, le secrétariat a fait une exception au principe général, énoncé au paragraphe 12 ci-dessus, selon lequel il n'étudierait pas les Règles dont l'application ne soulève aucune difficulté. Le programme prévoyait aussi expressément une étude des aspects économiques du connaissement. Le secrétariat s'est acquitté de cette tâche dans la mesure où il l'a pu, car c'est sur cette question qu'il s'est heurté aux plus grandes difficultés dues au fait qu'aucun des organismes intéressés ne rassemble les données statistiques qu'il faudrait pour étudier cette question. Aussi, bien qu'il soit évident qu'il existe un problème économique, il n'a pas été possible d'en déterminer les dimensions.

16. Enfin, on devait tenir compte « des exigences du développement économique, notamment de celui des pays en voie de développement ». D'après les réponses aux questionnaires de la CNUCED, les doléances des chargeurs des pays en voie de développement ne sont guère différentes de celles des chargeurs des pays développés. Mais la réglementation et les pratiques existantes exercent évidemment un plus grand effet économique sur les pays en voie de développement que sur les pays développés. Cela tient non seulement à des raisons purement économiques — autrement dit, au fait que ces pays sont des pays en voie de développement — mais aussi à ce que ces pays sont surtout des pays utilisateurs de navires, pour le transport des marchandises de leur commerce, et ressentent donc davantage les effets d'une réglementation et de pratiques maritimes qui ont encore ten-

dance à favoriser les armateurs⁹. Il ne semble pas

⁹ Lors des discussions qui ont abouti à l'élaboration des Règles de La Haye, de nombreuses délégations souhaitaient voir supprimer le « catalogue » des exceptions aux propositions. Ces exceptions ont été maintenues sous la forme qui est actuellement la leur parce que ce « catalogue » a été défendu « avec tant d'acharnement que cela constituait un ultimatum »; voir S. Brackhus, « the Hague Rules Catalogue », dans *Six Lectures on the Hague Rules* (Göteborg, Akademiförlaget-Gumperts, 1967), p. 21. A la Conférence de Bruxelles, en 1922, sir Norman Hill, porte-parole des armateurs britanniques à de nombreuses conférences internationales, a déclaré : « Ces Règles (les Règles de La Haye) ne pourront être acceptées que si nous obtenons l'accord des armateurs, et je ne crois pas pouvoir l'obtenir si je ne puis leur signaler les exceptions auxquelles ils sont habitués depuis longtemps. » Voir le rapport de La Haye, 1921, p. 145. Cette opinion a été confirmée par sir Leslie Scott, qui a déclaré devant la même Conférence : « Cette énumération (c'est-à-dire la liste des exceptions) ne contient rien d'autre que les clauses d'exception qui figurent dans presque tous les connaissements en usage dans le monde... » (*Procès-verbaux*, 1922, p. 147.) Les observations suivantes montrent combien l'équilibre des intérêts entre les transporteurs et les propriétaires de cargaisons dépend du climat d'ordre commercial et juridique qui règne dans un pays : « ... Les États-Unis d'Amérique n'ont jamais été, sauf en de rares périodes, un pays d'armateurs, et ils abordent donc les questions de transports maritimes du point de vue des propriétaires de cargaisons. Je ne peux concevoir que leurs décisions, si respectables qu'elles soient, doivent l'emporter sur les arrêts en matière de transports maritimes des tribunaux du pays qui a la plus grande flotte marchande du monde », opinion du Lord Justice Scrutton dans *Gosse Millard v. Canadian Government Merchant Marine Ltd.* (1929) Ll. L. R., 101.

possible de trouver un moyen de réserver aux pays en voie de développement des avantages qu'assurerait une réglementation internationale. Il est possible de reviser cette réglementation de façon à imposer de plus grandes obligations aux transporteurs et de mieux protéger en cours de transport les marchandises des pays en voie de développement, mais de tels changements seront aussi à l'avantage des chargeurs des pays développés.

17. Le secrétariat tient à remercier les gouvernements, associations de droit maritime, compagnies maritimes, organismes d'assurances et chargeurs de très nombreux pays qui, par leurs réponses à ces questionnaires et les renseignements fournis par correspondance, l'ont aidé à établir le présent rapport. Il sait gré également du concours et des avis que lui ont apportés le CMI, l'Institut international pour l'unification du droit privé, la Chambre de commerce internationale, la Chambre internationale de la marine marchande, la Conférence maritime internationale et baltique, l'Union internationale d'assurances transports et les principales mutuelles de protection et d'indemnisation, l'Institut indien du commerce extérieur, le Comité consultatif juridique afro-asiatique, l'Association internationale de droit africain, le Japan Shipping Exchange et l'Association des armateurs latino-américains (ALAMAR).

PREMIÈRE PARTIE

LE CONNAISSEMENT DANS LE COMMERCE MODERNE

CHAPITRE PREMIER

LE CONNAISSEMENT

A. — Définition

18. Le terme anglais *bill of lading* signifie normalement un document qui atteste que des marchandises ont été chargées sur un navire¹⁰. Les termes correspondants en espagnol (*conocimiento de embarque*) et en italien (*polizza di carico*) ont le même sens. Dans d'autres langues, le terme correspondant (en français : *connaissance*, en néerlandais : *cognossement*, en allemand : *Konnossement*) signifie simplement un reçu et n'implique pas le chargement simultané des marchandises sur un navire. Les Scandinaves parlent de *utenriks konnossement*, c'est-à-dire connaissance en sortie, ce qui implique l'idée de transport. Ces différents termes reflètent donc diverses façons de concevoir le moment et le lieu où la responsabilité commence et cesse, ainsi que la nature de la responsabilité juridique pendant les étapes du transport. Les Règles de La Haye ne définissent ni le terme « connaissance » ni le terme « *bill of lading* »¹¹.

19. Le connaissance¹² moderne peut être décrit comme constituant :

a) Un reçu signé par le transporteur ou en son nom, délivré au chargeur et attestant que les marchandises qui y sont décrites¹³ ont été chargées sur un

¹⁰ Dans certains pays, comme les États-Unis, le *bill of lading* est utilisé aussi dans le transport terrestre; dans la présente étude, il ne s'agira que du *bill of lading* maritime.

¹¹ Voir A. W. Knauth, *The American Law of Ocean Bills of Lading*, Baltimore, American Maritime Cases, Inc. 1953, 4^e éd., p. 133 et suivantes.

¹² Les fonctions du connaissance sont décrites ici aussi simplement que possible, en termes intelligibles pour le profane. Pour plus de détails, on se reportera aux ouvrages spécialisés.

¹³ L'article 3, paragraphe 3, des Règles de La Haye énumère les indications qui doivent figurer sur le connaissance. Le nombre de colis ou de pièces, la quantité ou le poids des marchandises, les marques et l'état de conditionnement extérieur des marchandises sont les seules indications que le transporteur semble être tenu de faire figurer sur le connaissance. « En conséquence, il est parfaitement licite d'indiquer, sur le connaissance, que la qualité, la nature, la valeur, le contenu et les spécifications techniques des marchandises sont inconnus : le connaissance n'en est pas moins *net*; voir S. Dor, *Bill of Lading Clauses and the International Convention of Brussels, 1924 (Hague Rules)*, Londres, Witherby and Co. Ltd., 1960, 2^e éd., p. 90.

certain navire pour une certaine destination ou ont été remises à l'armateur pour expédition;

b) Un memorandum énonçant les conditions du contrat de transport, lequel est presque toujours conclu bien avant la signature du document;

c) Un titre représentatif des marchandises, qui permet au réceptionnaire d'en prendre livraison à leur destination ou d'en disposer en endossant et en cédant le connaissance¹⁴.

20. « De nos jours, le but principal du connaissance est de permettre au propriétaire des marchandises auquel il se rapporte d'en disposer rapidement », bien que la marchandise ne soit plus entre ses mains mais sous la garde du transporteur¹⁵. Son importance tient à son rôle « d'instrument de commerce maritime » déterminant les droits et responsabilités du transporteur et du chargeur et au vu duquel est ouvert, par l'intermédiaire des banques, le crédit nécessaire au financement des contrats de commerce¹⁶.

21. La suite des événements dans la vie d'un connaissance¹⁷ peut se résumer comme suit :

a) Désignation des marchandises par le chargeur, avec mention de son nom et de celui du destinataire, sur une formule fournie par le transporteur; le chargeur indique aussi le poids brut et le volume total aux fins du calcul du fret et, s'il y a lieu, la valeur des marchandises;

b) Dépôt du connaissance au bureau de l'armateur, de son agent ou de son courtier (voir ci-après par. 23 à 26);

c) L'armateur ou le courtier complète le connaissance et en vérifie la teneur d'après le pointage effectué lors du chargement à bord;

d) Calcul de fret;

¹⁴ Voir T. E. Scrutton, *Charterparties and Bills of Lading*, Londres, Sweet and Maxwell, 1964, 17^e éd., sect. XIII, art. 3, p. 413, et T. G. Carver, *op. cit.*, vol. I, p. 61.

¹⁵ Voir G. M. Schmitthoff, *The Export Trade*, Londres, Stevens and Sons, 1957, 4^e éd., p. 306.

¹⁶ Voir S. D. Cole, *The Hague Rules 1921 Explained*, Londres, F. Effingham Wilson, 1922, p. 9.

¹⁷ Voir *British Shipping Laws*, Londres, Stevens and Sons, 1967, vol. 13, p. 306.

e) Signature du connaissement par le transporteur en son nom ou par le capitaine du navire, ainsi que par toute autre personne prévue par la loi dans certains pays;

f) Délivrance, par l'armateur ou par son agent, du connaissement signé au chargeur contre paiement du fret si le fret est payé d'avance¹⁸ et, s'il y a lieu, délivrance d'un reçu du bord ou d'un document analogue¹⁹;

g) Envoi du connaissement par le chargeur à l'acheteur ou au destinataire, ou son dépôt dans une banque si une lettre de crédit est établie;

h) Remise du connaissement, par le destinataire, à l'agent de l'armateur au port de déchargement, pour pouvoir prendre livraison des marchandises.

22. Des renseignements complémentaires sur la pratique générale relative aux connaissements sont donnés ci-après²⁰ :

a) *Destinataire.* Le connaissement est établi soit à ordre, s'il va être négocié contre une lettre de crédit, soit au nom de la personne à qui les marchandises sont destinées, qui a un droit direct sur les marchandises dès qu'elle est en possession d'une copie « négociable » signée du connaissement. Les mots « à ordre » signifient que le connaissement est plus qu'un reçu des marchandises et plus qu'un contrat de transport. Par addition des mots « à l'ordre de » et d'une personne désignée nommément, le connaissement acquiert sa troisième caractéristique, celle de titre représentatif de la marchandise²¹ et la propriété légale des marchandises peut être transférée par le destinataire désigné à une autre personne, puis par elle à d'autres encore. Habituellement, le nom du destinataire présumé est indiqué sur les connaissements « à ordre ». En général, le transporteur fait aviser l'intéressé de la date prévue pour l'arrivée des marchandises, mais il n'est pas obligé de le faire dans tous les pays.

b) *Port de chargement.* Ce port est en général celui où la marchandise est mise à bord du navire mais, dans certains cas, un connaissement direct est établi dans de petits ports secondaires d'où un caboteur transporte la marchandise jusqu'au port principal où elle est transbordée sur le navire. Le port principal et le port secondaire sont généralement indiqués sur ce connaissement.

c) *Navire.* C'est le nom du navire sur lequel la marchandise est chargée. En cas de transbordement de marchandise transportée sous connaissement direct, le premier et le deuxième transporteur sont généralement indiqués²².

¹⁸ Le fret peut aussi être payé à l'arrivée par le réceptionnaire sur présentation d'un ordre de livraison l'habilitant à recevoir les marchandises.

¹⁹ Pour la description de ces documents voir ci-après note 27.

²⁰ Voir *British Shipping Laws, op. cit.*, p. 297 et suivantes.

²¹ Voir A. W. Knauth, *op. cit.*, p. 384. Voir aussi R. Rodière, *Traité général de droit maritime*, Paris, Dalloz, 1968, vol. II, par. 482.

²² Pour plus de renseignements sur le transbordement, voir ci-après par. 305 à 309.

d) *Port de déchargement.* C'est le port où le navire décharge la marchandise et où cesse sa responsabilité, à moins qu'un connaissement direct ait été établi pour des ports où un transbordement est nécessaire.

e) *Date du connaissement.* C'est en général la date de signature du connaissement. Mais les chargeurs exigent souvent que le connaissement soit daté du jour où la marchandise est chargée, laquelle est antérieure à la date de la signature. Dans certains cas, il est d'usage de dater le connaissement du jour où la marchandise a été livrée à quai le long du navire, qui avait alors commencé à charger. Si le chargeur a besoin de la preuve que la marchandise a été livrée pour embarquement à une certaine date, on lui délivre généralement un connaissement « reçu pour embarquement ».

f) *Nombre de copies négociables signées.* Le connaissement doit indiquer combien de copies négociables ont été signées. Ces copies sont en général au nombre de deux ou trois.

g) *Clauses et conditions de transport.* C'est là une innovation relativement récente (voir ci-après chap. II).

h) *Livraison de la marchandise à destination.* Elle se fait généralement par la remise au réceptionnaire d'un bon de livraison contre l'original du connaissement et le paiement du fret²³ ou par l'apposition d'un timbre humide sur un connaissement endossé. Le connaissement « accompli » ou le bon de livraison est remis par le réceptionnaire au magasinier habilité du port pour obtenir la livraison de la marchandise.

B. — Le contrat d'affrètement ou de transport

23. Le contrat d'affrètement ou de transport est en général constitué par un connaissement lorsque les marchandises d'un chargeur ne représentent qu'une partie de la cargaison du navire²⁴. Dans certains cas, le connaissement peut énoncer la totalité des conditions du contrat; dans d'autres, elles sont déterminées à la fois par le connaissement et par d'autres documents.

24. Le chargeur réserve un espace à bord du navire, après quoi le transporteur l'avertit de la date et du lieu où il devra déposer la marchandise dans le port. Lorsqu'il l'a fait, il reçoit un reçu²⁵ et, à partir de ce moment, le transporteur a la charge de la marchandise, l'embarque (en faisant souvent appel aux services d'une entreprise de manutention opérant dans le port) et délivre ensuite un connaissement. Ce connaissement sert de preuve écrite des conditions du contrat de transport, de reçu de la marchandise et de titre repré-

²³ Sauf si le fret a été payé à l'expédition, auquel cas le fait est habituellement indiqué sur le connaissement.

²⁴ Lorsque le contrat porte sur toute une cargaison, ou la fourniture d'un navire pour son transport, il est constitué presque toujours par un document appelé « charte-partie ». Ce genre de contrat n'est pas étudié dans le présent rapport.

²⁵ C'est un reçu provisoire si les marchandises sont livrées à l'administration du port ou dans un entrepôt, et un reçu du bord si elles sont livrées à bord du navire.

sentatif de la marchandise. Il joue de ce fait un rôle capital dans le financement de la vente des marchandises; il est en général transmis à l'acheteur par l'intermédiaire d'une banque, en étant accompagné d'une traite pour la valeur de la marchandise expédiée et d'une police d'assurance; en acceptant la traite, l'acheteur reçoit les autres documents. Entre-temps, la marchandise est en route et, après les escales éventuelles du navire, elle est déchargée au port de destination et livrée au titulaire du connaissement²⁶.

25. Le connaissement n'est pas considéré comme un contrat par lui-même, mais comme la preuve de ses conditions, une fois qu'il a été accepté par le chargeur. Le contrat est généralement considéré comme formé au moment de la réservation de l'espace à bord, c'est-à-dire bien avant la signature du connaissement par le transporteur, et ses conditions découlent à la fois du calendrier de départs de navires annoncé par le transporteur et des dispositions prises avant l'embarquement des marchandises.

26. Outre qu'il est un reçu de marchandises, le connaissement peut être aussi un titre « négociable » grâce auquel la propriété des marchandises qui y sont décrites peut être transférée du chargeur au destinataire (voir ci-après par. 134). Ce transfert est généralement rendu possible par une loi ou par le droit commercial général²⁷. Lorsqu'un connaissement a été établi, il est à considérer comme l'expression du contrat qui régit l'ensemble de la transaction. C'est ainsi, par exemple, que les cas exceptés de risques qui y sont stipulés s'appliquent à l'arrimage des marchandises, même si leur arrimage était terminé avant l'émission du connaissement²⁸.

C. — Causes et mode de règlement des réclamations relatives à la cargaison

27. Il est utile d'examiner comment naissent les réclamations relatives à la cargaison, quels problèmes elles posent et par quelles procédures elles sont réglées ou rejetées. Nous allons décrire ici le processus de la façon la plus simple possible, car la situation diffère d'un pays à un autre. A l'arrivée du navire au port de destination, le propriétaire de la marchandise, ou son représentant, reçoit la marchandise de l'armateur ou

²⁶ Voir G. Gilmore et C. L. Black, *The Law of Admiralty*, Brooklyn, The Foundation Press, Inc., 1957, p. 13.

²⁷ Le Bills of Lading Act de 1855 du Royaume-Uni et le Federal Bills of Lading Act de 1916 des États-Unis (connu sous le nom de Pomerene Act), sont des exemples typiques de lois régissant les connaissements. Voir Com. Cas. 1920, 26 : « ... Que faut-il entendre par « contrat d'affrètement » ? A mon avis, pour satisfaire les conditions du contrat d'affrètement, le vendeur doit conclure avec l'acheteur un contrat sous une forme telle qu'il transfère ensuite à l'acheteur les deux droits suivants : a) le droit de recevoir la marchandise; b) un droit de se retourner contre l'armateur qui aura transporté la marchandise, si elle est endommagée ou ne lui est pas livrée. » Les connaissements sont interprétés par les tribunaux de la même manière que les autres contrats, mais toutes les ambiguïtés ou doutes auxquels leurs termes peuvent prêter sont généralement interprétés au désavantage du transporteur; voir *Alcon S. S. Co. v. United States of America* (1948), A.M.C. 1421, p. 1430.

²⁸ Voir T. G. Carver, *op. cit.*, par. 52.

de son agent. En pratique, elle lui est délivrée, sur un quai public ou privé, par l'administration du port ou un autre dépositaire²⁹ au soin duquel le navire l'aura remise selon les lois ou coutumes du pays.

28. Presque toujours, le propriétaire de la marchandise la trouve en bon état de conditionnement extérieur lorsqu'il vient en prendre livraison au port de destination. Mais il peut aussi arriver³⁰ a) que toute la marchandise ne soit pas là, c'est-à-dire qu'il y ait des manquants³¹; ou b) qu'elle soit endommagée de façon visible. L'entrepôt établit généralement un bordereau de débarquement qui indique l'état dans lequel les marchandises ont été reçues du navire et, éventuellement, les manquants. Ce document, seul ou accompagné du rapport d'expertises (voir par. 30), constitue la principale pièce que le propriétaire de la marchandise présentera à l'appui de sa demande d'indemnisation.

29. Dans le cas a, la procédure habituelle est que le propriétaire de la marchandise, après avoir obtenu un certificat attestant les manquants, réclame au transporteur une indemnité pour la perte subie. Le transporteur procède alors à une enquête pour déterminer si la marchandise a été effectivement embarquée, a pu être mal placée à bord, débarquée à un port précédent ou transportée plus loin que le port de destination³². Des mois peuvent s'écouler avant que le transporteur puisse déterminer où se trouve la marchandise et ce qui lui est arrivé. La nature du contrat de transport est telle que le transporteur a le droit, dans ce cas, de faire une enquête et des recherches avant d'accepter de prendre en considération la réclamation³³, et le propriétaire de la marchandise doit s'attendre à ce que

²⁹ Pour plus de commodité, on emploiera le terme « entrepôt », dans le reste de cette section, pour désigner indifféremment l'administration du port, l'entrepôt et tout dépositaire public ou privé.

³⁰ Si, au moment de la livraison ou, en cas de dommage non apparent, dans les trois jours (voir art. 3, par. 6, des Règles), le propriétaire de la marchandise n'émet pas de réserve, c'est à lui qu'il incombera de faire la preuve de la perte ou du dégât.

³¹ Cela peut signifier que ces marchandises n'ont pas été débarquées, qu'elles ont été débarquées ailleurs, ou égarées ou volées.

³² Habituellement, le propriétaire de la marchandise doit établir une présomption de preuve que la perte ou le dommage a eu lieu pendant que le transporteur avait la charge de la marchandise, en montrant qu'un connaissement net avait été émis et que le bordereau de débarquement fait état des dégâts. Ou bien il doit prouver, s'il le peut, qu'en dépit des indications portées sur le connaissement, sur ce bordereau, etc., la marchandise a été endommagée pendant que le transporteur en avait la charge.

³³ Une fois que le demandeur a établi la présomption contre le transporteur, c'est à ce dernier qu'il appartient de réfuter, s'il le peut, les charges portées contre lui et étayées par la teneur du connaissement, du bordereau et autres pièces produites par le demandeur. La question de la charge de la preuve et de ses « va-et-vient » entre le demandeur et le transporteur, question souvent décisive du point de vue du règlement des réclamations, ne sera pas examinée plus en détail dans ce rapport. C'est là, en effet, une question trop technique pour pouvoir être traitée comme il conviendrait dans une étude de caractère général et qui relève des règles de procédure du pays où une action en justice est intentée.

ce processus prenne un certain temps, même avec les moyens modernes de communication.

30. Dans le cas *b*, l'usage est que le propriétaire de la marchandise demande une expertise³⁴ des dégâts, laquelle se fait en présence d'un représentant du transporteur, et de tous autres observateurs dont la présence peut être requise par les lois ou règlements du pays. Le rapport d'expertise donne le détail des dommages, les évalue et en indique, si possible, la cause. Ce document, bien que ne constituant que l'un des éléments de preuve pour la plupart des juridictions³⁵, représente généralement, avec le bordereau de débarquement, la pièce maîtresse d'un dossier de réclamation. Mais il est indispensable, pour établir les responsabilités, de déterminer la cause, le moment et le lieu de la perte ou du dommage. C'est sur ces points que surgissent le plus de contestations et de malentendus entre les propriétaires des marchandises et les armateurs, en raison de la difficulté d'établir où, comment et quand la perte ou le dommage se sont produits et à qui incombe la charge de la preuve. Pour le réceptionnaire, si des marchandises manquent ou sont endommagées³⁶, il a subi une perte pendant que le transporteur avait la charge de ces marchandises. En général, le réceptionnaire n'est pas facilement convaincu lorsque le transporteur lui explique qu'il ne peut pas l'indemniser immédiatement, surtout si le transporteur fait valoir que la perte ou le dommage sont survenus alors que les marchandises n'étaient pas sous sa garde ou résultent d'une négligence dans l'administration du navire, des risques de navigation ou de fortunes de mer³⁷. Devant de tels arguments³⁸, le propriétaire de la marchandise a tendance à considérer qu'il n'a pas à se soucier de la question de savoir si l'armateur n'avait plus la garde de la marchandise, de sorte que

³⁴ Cette expertise est généralement faite par l'autorité officielle locale, ou par un agent d'une organisation reconnue comme le Lloyd. Parfois, les représentants du transporteur et du propriétaire de la marchandise, ou de leurs assureurs, dressent simplement un constat contradictoire d'avaries.

³⁵ Le statut et la force probante du rapport d'expertise varient suivant les pays.

³⁶ Il n'est pas possible de réclamer une indemnité pour tout genre de perte ou dommage. On considère bien souvent comme normal que de nombreuses marchandises subissent au cours du voyage certaines pertes ou dégâts minimes : freinte de route dans le cas d'expéditions en vrac (vins par exemple), dommages légers subis en cours de manutention normale par certains produits emballés en caisses ou en sacs; petites éraflures à la carrosserie d'automobiles non emballées, etc. Pour plus de détail, voir W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, Toronto, The Carswell Company Ltd. et Londres, Stevens and Sons Ltd., 1965, p. 73 et suivantes et voir aussi R. Rodière, *op. cit.*, vol. II, par. 639.

³⁷ Voir la liste des cas exceptés et exonérations accordées à l'armateur par l'article 4 des Règles de La Haye.

³⁸ Ces arguments s'appuient sur les Règles de La Haye, et le transporteur est pleinement en droit de les invoquer lorsque les circonstances paraissent faire de l'incident un cas excepté. Cependant, le transporteur à qui la réclamation est présentée est à l'origine seul juge du point de savoir s'il peut invoquer ou non l'exonération. S'il le fait pour des motifs trop minces ou inconsistants et bien que son erreur d'appréciation puisse être corrigée par un jugement ultérieur des tribunaux, il aura porté préjudice au propriétaire de la marchandise en retardant le règlement de sa réclamation.

le propriétaire de la marchandise se trouve empêché d'exercer ses droits, ou a été coupable de négligence dans la conduite de ses affaires en employant des marins qui n'ont pas pris soin de la marchandise ou n'ont pas su parer aux fortunes de mer et aux risques de navigation. Les propriétaires des marchandises considèrent que le transporteur, qui a la charge de l'administration du navire et de la navigation, devrait être à même de faire face à la plupart des situations pouvant survenir au cours du transport et ne pas pouvoir se retrancher derrière les exonérations que lui accorde l'article 4 des Règles de La Haye³⁹.

31. Le propriétaire de la marchandise peut aussi être mécontent si, après avoir présenté une réclamation au transporteur, seule partie avec laquelle il croit avoir affaire du point de vue juridique, il se voit dire de s'adresser à une tierce partie, à savoir l'entrepôt où le transporteur, en vertu des règlements locaux, a livré sa marchandise. Bien souvent, alors, l'entrepôt lui répond en faisant état de son propre règlement, qui l'exonère de toute responsabilité, limite ses responsabilités ou impose un délai trop court de prescription. Un autre sujet de mécontentement peut être que l'armateur exige, à l'occasion d'une réclamation, la présentation de toute une série de pièces — facture, connaissance, certificat d'origine ou de valeur, certificat d'assurance, etc. — ainsi que du bordereau de pointage établi dans le port⁴⁰. Il peut souvent être très difficile au propriétaire de la marchandise de fournir rapidement à l'armateur toutes ces pièces à l'appui d'une réclamation. C'est là un autre motif de critiques et une cause supplémentaire de retards dans le règlement des réclamations.

32. D'après les réponses aux questionnaires de la CNUCED, un propriétaire de la marchandise se heurtant à de telles complications de fond ou de procédure abandonne souvent sa réclamation contre le transporteur et se résigne à la perte qu'il a subie, ou demande à son assureur de la régler⁴¹. Dans nombre des réponses, on s'est plaint que, vu la longueur de la procédure, qui a en plus pour effet reconnu de réduire la force ou le poids des preuves fournies, les réclamations ne peuvent, bien souvent, être présentées avant l'expiration du délai légal dans lequel l'action doit être intentée.

33. On voit donc que, pour faire valoir ses droits, le propriétaire de la marchandise se heurte, comme tout autre demandeur, à l'obstacle du code de procé-

³⁹ Ce paragraphe et le suivant sont basés sur des réponses aux questionnaires de la CNUCED.

⁴⁰ Beaucoup de chargeurs se sont plaints que l'entrepôt assume rarement l'entière responsabilité des marchandises commises à sa garde avant d'être délivrées au réceptionnaire. Certains se sont plaints aussi que les bordereaux de débarquement portent souvent des réserves si nombreuses qu'il est presque impossible au propriétaire de la marchandise de s'en servir à l'appui de sa réclamation contre le transporteur ou contre l'entrepôt.

⁴¹ Il peut en général se faire indemniser beaucoup plus facilement et rapidement par l'assureur, auquel il a seulement à prouver qu'il a subi une perte au titre d'un risque assuré, que par le transporteur, dont il doit en plus, comme on l'a vu plus haut, établir la responsabilité.

dure du pays où il intente une action. L'amendement aux Règles ne supprimera donc pas, à lui seul, toutes ses difficultés ⁴².

34. Qu'il cherche à régler à l'amiable sa réclamation avec le transporteur ou qu'il lui intente un procès, le propriétaire de la marchandise se heurte à une difficulté primordiale car il lui appartient de faire la preuve de la validité de sa réclamation contre le transporteur. Quand la charge de la preuve lui incombe-t-elle et dans quelle mesure, quand et dans quelle mesure incombe-t-elle au contraire au transporteur? Dans cet exposé nécessairement simplifié de la procédure de règlement des réclamations relatives aux marchandises, nous sommes partis du principe que la charge de la preuve incombe, pour commencer, au demandeur. On peut indiquer brièvement, comme on le fait ci-après, la suite des événements lorsqu'il intente un procès contre le transporteur pour perte ou dommage de marchandises.

35. Généralement, l'ordre de déroulement des événements est le suivant⁴³ :

a) Le demandeur doit d'abord prouver qu'il a subi une perte;

b) Ensuite, le transporteur cherche à établir : i) la cause de la perte; ii) qu'il a exercé une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité afin de prévenir toute perte; iii) que sa responsabilité est dégagée en vertu d'au moins un des cas d'exonération prévus par les Règles;

c) Le demandeur peut ensuite présenter tous arguments qu'il juge bons pour réfuter ceux du transporteur;

d) Enfin, il reste des questions en litige à propos desquelles les deux parties peuvent faire valoir toutes preuves supplémentaires.

36. Dès le début, il appartient au demandeur de prouver :

a) Qu'il est le propriétaire des marchandises ou la personne habilitée à demander réparation;

b) Qu'il y avait contrat ou qu'il y a eu faute non contractuelle, c'est-à-dire qu'il existait un contrat de transport ou qu'il y a eu négligence par faute du défendeur ⁴⁴;

c) Que la personne de qui la réparation est demandée est bien le responsable (parfois le demandeur ne sait pas à qui il doit intenter le procès, par exemple en cas de navire affrété);

d) Que la perte ou le dommage est survenu pendant que les marchandises étaient entre les mains du transporteur (en général, le demandeur essaiera de prouver quel était l'état des marchandises lorsqu'elles ont été remises au transporteur et l'état dans lequel elles se trouvaient au moment du déchargement);

e) L'étendue matérielle du dommage ou de la perte;

f) La valeur monétaire réelle de la perte ou du dommage.

37. Pour dégager sa responsabilité, le transporteur doit prouver :

a) La cause de la perte;

b) Qu'il a exercé une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité au début du voyage, afin de prévenir toute perte;

c) Qu'il a le droit d'invoquer l'une des exonérations stipulées sur le connaissement, selon que le permet la juridiction intéressée.

38. Le demandeur a alors la faculté d'alléguer :

a) Une négligence au moment du chargement;

b) Une négligence dans l'arrimage;

c) Un mauvais soin de la cargaison;

d) Une négligence au déchargement.

Il peut y avoir, ensuite, la présentation, de part et d'autre, de nouveaux arguments, preuves et pièces.

39. Normalement, dans une affaire relativement simple contre un transporteur raisonnable, le propriétaire de la marchandise n'a pas trop de difficulté à établir la perte ou le dommage qu'il a subi, s'il peut produire un connaissement net et un bordereau de débarquement faisant état de dommages causés aux marchandises. Habituellement, il peut obtenir réparation à moins que sa réclamation ne soit rendue irrecevable par une clause valable de limitation de responsabilité ou d'exonération dans le connaissement ou dans les conditions du dépôt en entrepôt. Mais si la charge de la preuve est renversée et lui revient, il aura en général beaucoup de difficulté à établir comment, où et quand la perte ou le dommage est survenu, car la plupart des pièces à produire à l'appui de sa demande se trouveront en la possession du transporteur ou de l'entrepôt ou ne seront pas disponibles. En cas de vol ou en cas d'acte de négligence ou manquement commis sans témoin, la position du demandeur est difficile. Nous citons ici ces difficultés parce qu'elles montrent quels sont les obstacles pratiques auxquels le propriétaire de la marchandise peut se heurter lorsqu'il essaie d'établir le bien-fondé de sa réclamation ⁴⁵.

⁴⁵ Normalement, la production d'un connaissement net doit suffire pour établir la présomption de bien-fondé d'une réclamation; voir D.M.F. (1961), Tribunal de commerce de Dunkerque, Tyrifford, 23 janvier 1961, p. 678. Voir aussi *Dent v. Glen Line*, 67 Ll. L. R. 72.

40. De nos jours, il est rarement possible d'effectuer un pointage soigneux à quai au moment du chargement et du déchargement des marchandises. Le bordereau de pointage après déchargement, qui sert aussi de bordereau de mise des marchandises en entrepôt, est très souvent établi plusieurs jours après le déchargement des marchandises. Des réserves sont souvent inscrites sur les bordereaux de pointage ou de débarquement, en ce qui concerne la quantité, la qualité ou l'état des marchandises. Ces réserves « témoignent » contre le navire même si, en fait, il a déchargé les marchandises en bon état et qu'elles ont été endommagées sur le quai ou dans l'entrepôt avant le pointage en entrepôt. La période de responsabilité du transporteur se trouve ainsi étendue, en pratique, au-delà de la période de « déchargement » définie dans les Règles de La Haye. Le propriétaire de la marchandise devrait donc *a priori* pouvoir tenir le transporteur pour responsable, à moins que ce dernier ne fasse la preuve que les marchandises ont été déchargées en bon état et que la perte ou le dommage est survenu ensuite. Mais, le plus souvent, le transporteur invoque les clauses d'exonération du connaissement qui stipulent que sa responsabilité cesse dès que les marchandises sont passées au-delà du bastingage ou ont été « déchargées »⁴⁶. Le propriétaire de la marchandise ne peut plus alors que recourir à la solution extrême de l'action en justice ou se retourner contre l'entrepôt. Mais l'entrepôt, surtout s'il appartient à un organisme public ou est géré par un tel organisme, a généralement, dans son règlement d'entreposage, des clauses d'exonération et des délais de prescription si rigoureux que le propriétaire de la marchandise n'a plus d'autres ressources que de se faire indemniser par son assureur, si la marchandise était assurée.

⁴⁶ Le statut et la validité des diverses clauses d'exonération utilisées par les transporteurs sont étudiés aux paragraphes 293 et suivants.

41. Lorsque le bordereau de pointage à l'entrée en entrepôt comporte, comme c'est souvent le cas, des observations ou des réserves imprécises quant à la quantité ou à l'état des marchandises, par exemple des formules telles que « sous réserve d'achèvement de livraison » ou « environ ... colis, etc. »⁴⁷, le propriétaire de la marchandise se trouve de nouveau dans l'impossibilité d'obtenir une indemnité du navire et encore moins, de l'entrepôt.

42. Il semble donc qu'il conviendrait que les ports aient des règlements et pratiques uniformes qui assureraient la position du propriétaire de la marchandise. Il devrait pouvoir obtenir indemnisation d'une perte ou d'un dommage, soit par le transporteur, soit par l'entrepôt, sans que des clauses de prescription ou d'exonération trop strictes risquent d'empêcher ou de retarder le règlement de sa réclamation. De tels règlements et pratiques seraient aussi dans l'intérêt des transporteurs, car ils délimiteraient mieux leurs responsabilités propres et celles de l'entrepôt, et une définition plus claire de ces responsabilités tendrait sans doute, à la longue, à avoir pour conséquence une diminution des tarifs d'assurance.

43. On pourrait aussi pour garantir au propriétaire de la marchandise son droit à une indemnité, envisager de rendre le transporteur seul responsable des marchandises jusqu'au moment de leur livraison. Toute perte ou dommage survenu après leur déchargement du navire et avant leur livraison au propriétaire pourrait être réglé d'une façon dont le transporteur et l'entrepôt conviendraient entre eux. Les modalités de cette convention pourraient être uniformes pour tous les ports et tous les transporteurs.

⁴⁷ A en juger par les réponses aux questionnaires de la CNUCED, cette imprécision est un motif fréquent de plaintes des propriétaires des marchandises.

HISTORIQUE DU CONNAISSEMENT

44. Le droit maritime est issu des pratiques commerciales des plus anciens navigateurs⁴⁸. Il est certain que des problèmes, qu'on les qualifie ou non de juridiques, se sont posés les premiers jours à l'occasion, par exemple, de litiges entre les propriétaires des marchandises et les capitaines des navires concernant la nature exacte des marchandises mises à bord⁴⁹. Une coutume s'est ensuite instaurée quant à ce qu'il convenait de faire pour prévenir les contestations. On ne sait pas grand-chose des dispositions proprement juridiques qui ont rempli cette fonction dans l'antiquité. Aucun mode maritime de l'antiquité gréco-romaine ne nous est parvenu et « les quelques lueurs que nous avons sur ce qu'a pu être alors le droit maritime ne permettraient guère que des reconstitutions très contestables »⁵⁰.

45. On fait remonter le début de l'organisation moderne des transports par mer et du droit maritime aux pratiques des républiques italiennes du XI^e siècle⁵¹. A partir de ce moment, le droit maritime « s'est développé et est devenu majeur sous l'influence des principes du droit romain⁵² » dont il conserve encore l'empreinte, même lorsqu'il est appliqué par les tribunaux des pays de *common law*⁵³. Lorsque les grands États-nations européens se sont constitués, le droit maritime international a trouvé une place dans leurs lois nationales, ou du moins ses principes ont été réénoncés dans ces textes⁵⁴.

46. Ayant été, dès le début, celui de toute la région méditerranéenne, le droit maritime a conservé, au cours de son développement, une remarquable similitude dans tous les pays et, même encore vers la fin du XIX^e siècle,

« on attribuait un caractère supranational à une grande partie du corpus du droit maritime appliqué par les tribunaux de divers pays »⁵⁵. Cette similitude subsiste de nos jours et est favorisée par des conventions ratifiées par de nombreux pays, qui portent sur divers aspects du droit maritime. Dans bien des cas, sinon la plupart, les pays en voie de développement ont calqué leur loi maritime nationale sur celle d'un pays développé, très souvent celle de l'ancienne métropole.

47. « Comme ce corps plus ou moins uniforme de droit maritime a été façonné par des pays développés, et plus précisément par des pays possédant une marine marchande, il se peut qu'il tende implicitement à désavantager les pays peu développés. Dans la mesure où le droit maritime est plus favorable au transporteur qu'au chargeur, il désavantage les pays peu développés qui, dans l'ensemble, n'ont pas de grandes flottes marchandes... En tout cas, ceux de ces pays qui n'entendent pas se doter d'une grande flotte marchande ont évidemment intérêt à ce que leur loi nationale ne porte pas préjudice aux chargeurs⁵⁶. »

48. Aujourd'hui le point central du débat relatif à la question de savoir si le droit maritime tient la balance égale entre le transporteur et le propriétaire des marchandises est souvent le problème suivant : qui doit supporter les pertes auxquelles peut donner lieu le transport des marchandises par mer⁵⁷ ?

49. Autrefois, le droit maritime tenait le transporteur pour entièrement responsable des pertes ou dommages des marchandises, qu'il y ait eu ou non négligence de sa part et, en dehors de quelques cas, quelle que fût

⁵⁵ « Less developed countries » and developed country law : problems from the Law of Admiralty », par R. Hollawell, vol. 7 du *Columbia Journal of Transnational Law*, n° 2, 1968, p. 205.

⁵⁶ *Ibid.*, op. cit., p. 206.

⁵⁷ C'est là un problème relativement récent. Les archives montrent que, jusqu'au début du XIX^e siècle, la question ne se posait pas de façon pressante. Les navires étaient alors de petits voiliers et, en règle générale, les marchandises n'étaient pas des denrées périssables. On s'attendait à ce qu'elles subissent certains dommages au cours du voyage et, jusqu'au milieu du XIX^e siècle, très peu de litiges étaient portés devant les tribunaux. En outre, jusqu'à l'apparition des navires à vapeur, il n'était pas nécessaire, comme aujourd'hui, de charger et de décharger rapidement les navires dans les ports, et l'on pouvait s'accommoder de méthodes plus lentes de manutention et de pointage des marchandises sur le quai. On pouvait donc effectuer le pointage à quai des marchandises plus soigneusement qu'on ne le peut de nos jours, ce qui réduisait les causes de contestations quant au lieu ou au moment où des pertes ou des dommages avaient pu se produire.

⁴⁸ Voir G. Gilmore et C. L. Black, op. cit., p. 2.

⁴⁹ Voir C. B. McLaughlin, « The Evolution of the Ocean Bill of Lading », 35 *Yale Law Journal*, 1925.

⁵⁰ Voir G. Gilmore et C. L. Black, op. cit., p. 2 et suivantes.

⁵¹ Codifiées, par exemple, dans les *Ordinamenta et Consuetudo Maris de Trani* (1063), les *Tables d'Amalfi* (1131) et le *Constitutum Usus* (1161), cités par G. Ripert, *Droit maritime*, Paris, Dalloz, 1950-1953, 4^e éd., vol. I, par. 89. Mais ces codes « ne contiennent guère de règles restant valables encore aujourd'hui pour la pratique des transports maritimes »; voir G. Gilmore et C. L. Black, op. cit., p. 7.

⁵² On entend ici par droit romain les systèmes dérivant du droit romain, pour les distinguer des systèmes anglo-saxons dérivant du *common law*.

⁵³ Voir G. Gilmore et C. L. Black, op. cit., p. 7 et 8.

⁵⁴ Ordonnance sur la marine (1681), Ordonnance de Bilbao (1737), Ordonnance de Suède (1750), *Codice per la Veneta mercantile marina* (1786), *Algemeines Landrecht* (1794), cités par G. Ripert, op. cit., vol. I, par. 91.

la cause de la perte⁵⁸. Il n'était exonéré de cette responsabilité que si la perte ou le dommage était imputable à un cas de force majeure, à un ennemi public, à un vice propre de la marchandise, à une faute commise par le chargeur, ou si la marchandise avait été sacrifiée dûment en avarie commune⁵⁹.

50. Même lorsque la perte résultait de l'un de ces cas exceptés du *common law*, le transporteur restait responsable s'il y avait eu négligence ou autre faute de sa part. Le chargeur obtenait réparation s'il faisait la preuve que la marchandise à transporter avait été reçue par le transporteur en bon état et n'avait pas été livrée par lui ou avait été livrée en mauvais état, et si le transporteur ne pouvait démontrer que la perte ou le dommage avait résulté d'un des cas exceptés. En fait, le transporteur était garant de la bonne arrivée de la marchandise quelque faute qu'il y ait eu de sa part⁶⁰.

51. De plus, tous les contrats de transport de marchandises par mer impliquaient, en l'absence de toute stipulation contraire, que le transporteur prenait l'engagement a) de mettre le navire transporteur en état de navigabilité, et b) de faire en sorte que le navire entreprendrait et accomplirait le voyage prévu par le contrat avec une diligence raisonnable et sans déroutement injustifiable (voir par. 256 à 264). Le propriétaire de la marchandise, ou l'affrèteur, pouvait dénoncer le contrat de transport et réclamer une indemnité pour le préjudice que lui avait causé la non-exécution de ces engagements, qui empêchait la réalisation de l'opération commerciale.

52. Le transporteur était ainsi responsable de toute perte et de tout dommage des marchandises transportées à bord de son navire si cette perte ou ce dommage était dû à sa négligence ou à l'innavigabilité du navire. L'armateur ne pouvait même pas, semble-t-il, se prévaloir des cas exceptés prévus par le droit, à moins qu'ils n'aient été expressément stipulés dans le connaissement⁶¹. Théoriquement, la responsabilité du trans-

⁵⁸ Voir G. Gilmore et C. L. Black, *op. cit.*, p. 119. Pour la situation en droit français, voir R. Rodière, *op. cit.*

⁵⁹ Voir T. G. Carver, *op. cit.*, par. 9 à 20.

⁶⁰ Voir G. Gilmore et C. L. Black, *op. cit.*, p. 120.

⁶¹ Le connaissement est le document qui en est venu à spécifier les marchandises exposées à des risques et à servir de base à toute réclamation pour défaut de livraison ou pour dommage. A l'origine, le négociant n'avait pas besoin d'obtenir du transporteur un reçu de prise en charge de sa marchandise, car ses dispositions commerciales (c'est-à-dire, pour employer la formule moderne, son « contrat de transport ») faisaient partie des dispositions courantes de partage des dépenses et des bénéfices de l'aventure. Tant que le négociant a accompagné sa marchandise, elle a été simplement inscrite sur un « livre » ou registre constituant l'un des documents de bord. Lorsque le négociant a cessé d'accompagner sa marchandise, il a fallu un document distinct, qui a été d'abord un simple reçu, puis a indiqué les conditions dans lesquelles le transporteur effectuerait le transport et la livraison de la marchandise. Ces conditions, qui étaient au début celles de prévoyance la coutume, sont devenues, à la longue, partie intégrante du *common law* anglais et des codes de commerce de l'Europe continentale. C'est ainsi qu'est apparue, au XII^e siècle, une préfiguration du connaissement moderne. Au XIV^e siècle, le « livre » a fait place au connaissement lorsque des extraits du livre ont été délivrés aux chargeurs pour constituer une pièce assez analogue au connaissement actuel.

porteur, au regard du *common law* aussi bien que des codes s'inspirant du droit romain, était donc très stricte.

53. L'apparition de l'assurance maritime⁶², au XII^e siècle, a rendu plus complexes les usages du transport par mer⁶³. L'assurance maritime n'était au début qu'un moyen pour les armateurs de se protéger entre eux et ses règles « s'étaient quelque peu uniformisées avant d'être inscrites dans des codes au Moyen-Age »⁶⁴. Les premiers codes connus de ce genre datent du XV^e siècle. Ils visaient à régler les pratiques de l'assurance maritime, qui est devenue une activité commerciale vers l'année 1600.

54. Pendant des siècles, le commerce maritime a obéi à une espèce de maxime ou de principe fondamental. C'était que, « grâce à l'armateur et à l'assureur maritime, le propriétaire de la marchandise devait être à l'abri de toutes pertes éventuelles autres que celles pouvant résulter des cours. La règle était que, dès qu'une marchandise convenablement emballée était mise à bord d'un navire de manière à pouvoir être transportée et était entièrement assurée contre tous les risques éventuels, le contrat d'affrètement ou l'assurance devait donner à son propriétaire un sentiment de pleine sécurité⁶⁵. Cet idéal de sécurité du commerce maritime postulait que le connaissement était toujours établi sous une forme telle que, s'il était accompagné d'une police ou d'un certificat d'assurance, il pouvait être considéré par les négociants et les banques comme un titre de pleine possession de la marchandise, autrement dit que la responsabilité du transporteur et celle de l'assureur coïncidaient. L'armateur s'engageait à

⁶² Un contrat d'assurance est un contrat d'indemnisation par lequel l'assuré paye une certaine somme, appelée prime, à l'assureur, qui assume en échange le risque assuré et s'engage à rembourser à l'assuré tout sinistre qu'il pourrait subir en raison de ce risque. Un contrat d'assurance maritime est un contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré des sinistres maritimes, c'est-à-dire de pertes résultant de l'aventure maritime; voir H. Holman, *A Handy Book for Shipowners and Masters*, Londres, M. R. Holman, 1964, 16^e éd., p. 529.

⁶³ « L'assurance maritime a pour effet de faire partager par le consommateur final les pertes subies sur les biens au cours du commerce, aussi bien que de réduire les aléas du transport par mer. L'assureur assume les risques encourus moyennant le versement d'une prime. Cette prime est l'un des éléments du prix de vente facturé de la marchandise, aussi bien que du taux de fret, lequel est également l'un des éléments facturés et elle est ainsi comprise indirectement dans les frais de l'assurance sur corps. Il en résulte que le coût de l'assurance fait partie du prix des marchandises et est répercuté indirectement sur le consommateur. » Voir W. D. Winter, *Marine Insurance*, New York, McGraw Hill, 1952, 3^e éd., p. 96.

⁶⁴ Voir G. Gilmore et C. L. Black, *op. cit.*, p. 49. La police d'assurance maritime, qui semble être d'origine italienne et s'est généralisée en ne subissant jusqu'à nos jours que de légères modifications couvrait, au début, à la fois la coque (c'est-à-dire le navire) et les facultés (c'est-à-dire les marchandises), qui étaient souvent assurés en même temps (coque et facultés ne sont que rarement assurés ensemble de nos jours, mais les termes essentiels de la police des Lloyds laissent entendre qu'elle vise les deux, ce qui peut induire le profane en erreur).

⁶⁵ Mémoire de Richard Lowndes, intitulé « Report of the Committee on an International Law of Affreightment and Bills of Lading », imprimé dans le *Rapport de la neuvième Conférence annuelle de l'Association pour la réforme et la codification du droit des gens* (Cologne, 16 au 19 août 1881).

délivrer la marchandise, sauf accidents imputables à la navigation, l'assureur s'engageant à rembourser les pertes pouvant résulter de tels accidents.

55. Comme tous les risques n'étaient pas, et ne peuvent pas être assurables, les assureurs n'ont voulu, dès le début, garantir contre aucun risque de lésions corporelles ou de dommage causé à la marchandise⁶⁶ et, comme il est expliqué ci-après au paragraphe 58, les transporteurs en sont venus à s'exonérer de la plupart, sinon de la totalité, de leurs responsabilités en insérant dans les connaissements certaines clauses à cet effet. Cette pratique a réduit la valeur du connaissement et de la police d'assurance, pris ensemble, comme garantie de la sécurité des marchandises. C'est pour se protéger contre les risques non couverts par les polices d'assurance que les armateurs ont conçu et organisé des mutuelles qui sont devenues les mutuelles modernes « de protection et d'indemnisation », à la fin du XIX^e siècle, et assurent aux armateurs une protection contre les dommages subis par les marchandises transportées. De leur côté, les chargeurs ont cherché à obtenir du marché des assurances maritimes une couverture plus large des risques de transport par mer.

56. Les compagnies d'assurance ont reconnu ce besoin en assumant la couverture de nouveaux risques, à mesure que le commerce se développait, mais elles ne garantissent pas l'indemnisation de toutes les pertes pouvant survenir en mer pendant un voyage. Les principaux risques couverts sont énumérés dans la clause « étendue de l'assurance » figurant dans la police, dont d'autres dispositions peuvent élargir⁶⁷ ou restreindre la portée⁶⁸.

57. Il est courant que l'assureur indemnise le propriétaire de la marchandise de pertes ou du dommage qu'il a subis, et cherche ensuite à se faire rembourser par le transporteur des sommes versées, pour des pertes ou dommages dont ce dernier est responsable. Il arrive ainsi que l'assureur paye les dommages dus, par exemple, à un mauvais arrimage de la marchandise, bien que le transporteur en soit responsable à l'égard du destinataire⁶⁹. On comprend que les chargeurs apprécient beaucoup l'étendue de la protection offerte par les polices modernes d'assurance et la rapidité avec laquelle la plupart des assureurs règlent les sinistres, par comparaison avec « la lenteur et la mauvaise volonté dont font preuve certains, notamment les transporteurs, dans le règlement des sinistres⁷⁰ ».

58. A la longue, le connaissement est devenu le titre fondamental d'expédition, qui constate (ou prouve) le

contrat passé entre le transporteur et le chargeur, et sert de base pour toutes les réclamations auxquelles peut donner lieu le transport de marchandises par mer⁷¹. Il ne constituait à l'origine qu'un reçu non négociable. Mais, au cours du temps, avec le développement du commerce, la complexité croissante des affaires et le souci de les accélérer, on a ressenti le besoin de pouvoir transférer parfois la propriété de la marchandise avant qu'elle parvienne à destination. D'où la pratique consistant à transférer la propriété des marchandises par l'endossement du connaissement au nom d'un nouvel acheteur. Dès le XVIII^e siècle, cette pratique était déjà bien établie, et le connaissement « négociable » était d'usage courant. Les premiers connaissements ne faisaient état d'aucune exonération⁷². Les premières réserves qu'on y a fait figurer ont consisté soit dans une formule générale telle que « à l'exception seulement des risques de mer », soit dans les mots « que dit être »⁷³. Mais, à la suite de jugements rendus au XVIII^e siècle, les armateurs se sont mis, d'une manière générale, non seulement à stipuler les anciens cas exceptés du *common law*, mais aussi à dégager leurs responsabilités touchant tous les risques de mer et de navigation « de quelque nature ou genre qu'ils soient ». En insérant de telles dispositions, appelées « clauses d'exonération » ou « de négligence », les transporteurs ont limité contractuellement les responsabilités rigoureuses que leur imposait le droit maritime. L'usage ainsi fait du principe de la liberté des contrats, admis tant par le *common law*⁷⁴ que par le droit écrit, a créé une situation dans laquelle le transporteur, dont les responsabilités étaient strictes au regard du droit maritime, pouvait se dégager de presque toutes responsabilités en insérant certaines clauses dans le connaissement.

59. La loi a permis aux transporteurs d'étendre l'usage du principe de la liberté des contrats au point qu'ils sont pratiquement parvenus à s'exonérer de toutes

⁶⁶ Voir A. Knauth, *op. cit.*, p. 376 et suivantes. Voir également W. P. Bennet, *History of the Bill of Lading*, Cambridge University Press, 1914. Voir aussi R. Rodière, *op. cit.*, vol. II, par. 438. Un exposé plus détaillé sur la nature du connaissement figure au chapitre premier.

⁶⁷ Les premières formules simples de connaissement ne comportaient aucune indication, en dehors de vagues mentions telles que « sauf accidents de navigation », sur ce qu'il adviendrait et sur ce que seraient les droits respectifs des parties dans les diverses situations qui pourraient compromettre le succès du voyage. L'exception en question était sans doute considérée comme signifiant simplement qu'en cas de tels accidents, l'armateur n'était pas tenu de faire l'impossible.

⁶⁸ La formule « que dit être » s'applique soit à la quantité, soit au poids des marchandises déclarées dans le connaissement; par exemple « reçu [cinq] colis de... que dit peser [cinq] tonnes ».

⁶⁹ Les chargeurs ont estimé que « la liberté des contrats » en matière de connaissements était plus théorique que réelle; voir *Report of The Imperial Shipping Committee on the Limitation of Shipowners Liability by Clauses in Bills of Lading and on Certain Other Matters relating to Bills of Lading*, H. M. Stationery Office, Cmd. 1205, 1921. « Le chargeur et le transporteur ne sont pas sur un pied d'égalité, et le chargeur est à la merci du transporteur à moins qu'il ne soit protégé par la loi »; voir *F. S. Strauss and Co. v. Canadian Pac. Ry.*, 245, NY, 407, 411, 173. N.E. 564, 566 (1930).

⁶⁶ Voir W. D. Winter, *op. cit.*, p. 274.

⁶⁷ Par exemple, pour couvrir des risques à terre avant l'embarquement des marchandises ou après leur déchargement, généralement assurés selon la formule « d'entrepôt à entrepôt ».

⁶⁸ Il n'a pas été jugé nécessaire d'exposer ici les diverses clauses figurant dans les polices d'assurance. La situation actuelle est résumée par C. M. Schmitthoff, *op. cit.*, p. 268 et suivantes.

⁶⁹ Voir G. Gilmore et C. Black, *op. cit.*, p. 85. La question du « chevauchement » des assurances et celle des liens entre l'assurance sur facultés et la couverture « protection et indemnisation » sont examinées aux paragraphes 154 à 165.

⁷⁰ Voir G. Gilmore et C. Black, *op. cit.*, p. 86.

les responsabilités dans le transport par mer⁷⁵. Dès qu'un tribunal rendait un jugement contre eux, leurs conseillers juridiques faisaient insérer dans les connaissements une clause qui empêcherait qu'il en soit ainsi dans l'avenir⁷⁶. Les connaissements en sont venus à stipuler que le transporteur ne serait pas responsable des conséquences de sa propre négligence ou de celle de ses préposés. On a dit que les raisons qui avaient conduit les transporteurs à se déclarer non responsables des fautes commises par leurs préposés à l'occasion de l'arrimage ou de la délivrance des marchandises, tenaient à ce que « la navigation à vapeur en était à ses débuts »⁷⁷. La concurrence entre les armateurs devenait de plus en plus vive, et le potentiel du commerce mondial dépassait la capacité de transport des navires. La validité des clauses d'exonération étant admise par les tribunaux, la situation du transporteur est devenue toute différente de ce qu'elle avait été au regard du droit maritime ordinaire. Au lieu d'être tenu pour entièrement responsable en cas de négligence, il a pu, par convention, s'exonérer de cette responsabilité, dans toute la mesure où son pouvoir de négociation le lui permettait⁷⁸. Cependant, les chargeurs ont pu, d'une manière générale, faire prévaloir leur façon de voir les choses dans les pays qui étaient essentiellement des pays « de chargeurs » et les transporteurs s'y sont vu imposer des obligations plus strictes que dans les pays « d'armateurs », où ces derniers ont continué à bénéficier, en ce qui concerne les contrats, « d'une liberté quasi illimitée »⁷⁹.

60. Devant un mécontentement croissant des chargeurs, des banquiers et des assureurs, les armateurs se virent contraints de transiger et de satisfaire à certaines doléances des chargeurs. En Angleterre, certains

⁷⁵ Voir A. N. Yiannopoulos, *Negligence Clauses in Ocean Bills of Lading*, Louisiana University Press, 1962, p. 4.

⁷⁶ Voir rapport sur la 22^e Conférence de l'Association de droit international 1905, p. 187. La concurrence entre les compagnies maritimes a accéléré cette évolution. Si une compagnie insérait des clauses d'exonération de grande portée et abaissait ensuite ses taux de fret pour s'attirer des clients, les autres compagnies se trouvaient amenées à insérer des clauses analogues dans leurs connaissements.

⁷⁷ Voir le mémoire de Richard Lowndes, dans le rapport de la Conférence tenue en 1881 par l'Association de droit international, p. 109 et suivantes. Lowndes, le grand expert en matière d'avarie commune, a expliqué l'attitude des propriétaires de navires à vapeur par la « nécessité impérative » d'accélérer la rotation de ces navires, mais a estimé qu'elle constituait un « moyen grossier » de rejeter la responsabilité pour les négligences commises dans la manutention des marchandises et que les raisons de cette attitude perdraient sans doute, à la longue, beaucoup de poids, sinon tout leur poids. D'après ce qu'il a écrit, il semble que, lorsque les habitudes de manutention très lente « qui convenaient avec les voiliers » ont été abandonnées parce qu'il fallait faire vite, le chargement et le déchargement des navires à vapeur se sont faits avec précipitation et dans la confusion. On n'a pas compris dans ces premiers temps, que la rapidité de manutention pouvait aller de pair avec des précautions pour prévenir les fautes.

⁷⁸ Voir G. Gilmore et C. L. Black, *op. cit.*, p. 121. Voir aussi R. Rodière, *op. cit.*, vol. II, par. 576.

⁷⁹ « The unification of private maritime law by international conventions », par A. N. Yiannopoulos dans *Law and Contemporary Problems*, Durham, N. Carolina, 1965, vol. 30, p. 370.

armateurs acceptèrent d'adopter des connaissements types⁸⁰ prévoyant que le transporteur ne serait exonéré de responsabilité que dans le cas de fautes de navigation et ne le serait pas pour les fautes commises par le capitaine ou l'équipage dans le soin et la garde des marchandises⁸¹. Aux termes d'autres connaissements types, l'armateur était tenu pour responsable des fautes commises par le capitaine ou l'équipage, sauf s'il s'agissait de fautes relatives à la navigation et à l'administration du navire⁸².

61. Une évolution simultanée se produisit aux États-Unis et dans les dominions britanniques, qui dépendaient beaucoup, pour leur commerce maritime, des armateurs britanniques. C'est dans ces pays que la lutte entre armateurs et chargeurs atteint à son paroxysme⁸³, les chargeurs réclamant une loi qui aurait pour effet de « supprimer l'anarchie et les abus engendrés par une liberté absolue des contrats »⁸⁴. À la suite de longues négociations, un compromis donna satisfaction aux chargeurs. Le *Harter Act*⁸⁵ des États-Unis fut promulgué en 1893, suivi du *Carriage of Goods by Sea Act* (COGSA) de l'Australie en 1904, du *Shipping and Seaman Act* de la Nouvelle-Zélande en 1908, et du *Water Carriage Act* du Canada en 1910.

62. La nécessité d'autres réformes se faisait généralement sentir, mais les pays « d'armateurs » craignaient

⁸⁰ Voir S. Dor, *op. cit.*, p. 16. Ces connaissements types concernaient surtout le transport de marchandises en vrac, témoin les connaissements de 1890 pour les céréales de la mer Noire, la mer d'Azov et des pays du Danube. D'autres connaissements types furent adoptés pour le charbon et le bois (1898) et pour les minerais (1901).

⁸¹ Une formule de connaissance « de conférence » adoptée au cours d'une réunion tenue à Liverpool en 1882 reconnut pour la première fois le principe de la « diligence raisonnable » et fixa la limite de responsabilité de l'armateur à 100 livres sterling par colis. Cette formule servit de base aux Règles de Hambourg, adoptées à Hambourg en 1885; voir S. Dor, *op. cit.*, p. 19.

⁸² Au Japon, la loi était si stricte que l'armateur ne pouvait pas, même par convention expresse, dégager sa responsabilité en cas de dommages causés aux marchandises du fait de sa propre faute ou mauvaise foi, d'une faute manifeste de ses préposés ou de l'innavigabilité du navire. Voir *Imperial Shipping Committee Report*, p. 8. Le code de commerce espagnol de 1885, article 618, contenait aussi des dispositions très strictes concernant la responsabilité des armateurs.

⁸³ Voir A. N. Yiannopoulos, *op. cit.*, p. 4, note 7 : « Le monde était pratiquement divisé en deux camps : celui des pays d'armateurs et celui des pays de chargeurs. »

⁸⁴ Voir Fletcher, *The Carrier's Liability*, 1932, p. 224.

⁸⁵ Le Harter Act interdisait d'insérer dans un connaissance des clauses exonérant le transporteur ou ses agents de la responsabilité de fautes commises dans le soin et la garde des marchandises, mais le transporteur ne devait pas être tenu pour responsable s'il avait exercé « une diligence raisonnable » pour mettre son navire en état de navigabilité et si le dommage causé aux marchandises résultait de « fautes ou d'erreurs dans la navigation ou l'administration du navire ». Une liste de « cas exceptés » assurait certains autres avantages au transporteur. Le Harter Act établissait un principe important qui a inspiré ensuite les Règles de La Haye et la Convention internationale de Bruxelles : il réglait la question de la responsabilité du transporteur en distinguant les fautes commises dans la navigation et l'administration du navire et celles commises dans le soin et la garde des marchandises. Voir S. Dor, *op. cit.*, p. 17. Les lois adoptées par les dominions comportaient des dispositions analogues pour l'essentiel à celles du Harter Act.

que, si certaines obligations étaient imposées de nouveau aux transporteurs, cela n'entraîne une hausse des taux de fret qui les « désavantagerait par rapport à d'autres pays »⁸⁶. Ils répugnaient aussi à l'idée de restreindre la liberté des contrats, l'un des grands principes de leur système juridique. On se rendit compte que, pour avoir une valeur pratique dans le commerce international, la solution devrait reposer sur un accord international. C'est pourquoi les efforts de réforme et d'unification des dispositions juridiques commencent à être orientés vers l'élaboration d'un connaissance international type qui établirait des normes minimales de responsabilité de l'armateur. Des conférences internationales eurent lieu, surtout sous les auspices de l'Association de droit international et du CMI. La tendance à une uniformisation de la réglementation⁸⁷ fut interrompue, pendant un certain temps, par un mouvement en faveur de l'élaboration d'un ensemble de règles définissant les droits et responsabilités des transporteurs maritimes, que ces derniers inséreraient de plein gré dans les connaissements, mais le travail d'uniformisation de la réglementation fut ensuite repris. Un jour vint « où le Gouvernement britannique, sur l'insistance des dominions, exigea des armateurs qu'ils acceptent un accord »⁸⁸. A la suite de longues négociations entre les représentants des principaux armateurs, assureurs, chargeurs et banquiers des grands pays maritimes⁸⁹, un ensemble de règles fut finalement élaboré par le Comité du droit maritime de l'Association de droit international, au cours d'une réunion tenue à La Haye en 1921, mais ces règles, que l'on a appelées les Règles de La Haye⁹⁰, ne furent pas adoptées dès ce moment⁹¹. Le CMI y apporta des modifications au cours de la conférence qu'il tint à Londres en 1922. La campagne en faveur de mesures législatives pour l'adoption de ces Règles se poursuit, et une conférence diplomatique sur le droit maritime se tint à Bruxelles en 1922. Un projet de convention fut établi au cours

de cette conférence, fut modifié encore à Bruxelles en 1923, et c'est seulement le 25 août 1924 qu'une Convention internationale fut signée à Bruxelles par les représentants des plus grands pays maritimes⁹². Chaque Etat signataire s'engageait à donner force de loi aux Règles de La Haye dans tous les connaissements de sortie dès l'entrée en vigueur de la Convention, le 2 juin 1931.

63. La Convention de Bruxelles n'a pas été conçue pour constituer un code complet destiné par lui seul à réglementer le transport des marchandises par mer⁹³, mais seulement pour unifier certaines règles en matière de connaissements. Son effet le plus important a peut-être été que le transporteur n'a plus pu se soustraire, par convention spéciale, à certaines obligations déterminées et s'est vu conférer des droits et recours précis⁹⁴.

64. La Convention « reposait sur le principe de la responsabilité du transporteur, en l'atténuant par un système d'exonération et de limites fixées »⁹⁵. Les dispositions ont été parfaitement résumées de la manière suivante : « La Convention définit un minimum d'obligations, un maximum d'exonérations et une limite de responsabilité en ce qui concerne le transporteur »⁹⁶.

65. Aux termes des Règles, le transporteur n'était pas tenu pour responsable de l'état d'innavigabilité du navire, à condition qu'il ait exercé, avant le voyage et au début du voyage, une diligence raisonnable pour le mettre en état de navigabilité, ni des conséquences des actes, de la négligence ou des fautes du capitaine ou de ses autres préposés dans la navigation ou l'administration du navire. Une série de cas étaient énumérés où le transporteur était exonéré de toute responsabilité, sauf preuve de fautes de sa part.

66. Enfin, s'il y avait responsabilité du transporteur, le montant de l'indemnité à verser ne devait pas dépasser 100 livres sterling par colis ou unité, à moins que la nature et la valeur de ces colis ou unités n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement. Il faut ajouter que, si le transporteur ne pouvait réduire cette limite de responsabilité, il lui était loisible

⁸⁶ Voir S. Dor, *op. cit.*, p. 18.

⁸⁷ Pour l'emploi de ce terme « réglementation », voir *Réglementation internationale des transports maritimes*, par T. K. Thommen (Publication des Nations Unies, n° de vente : F. 69. II. D. 2), ainsi que la note du secrétariat de la CNUCED intitulée « Document de travail sur la réglementation internationale des transports maritimes » (TD/B/C.4/ISL/2 et Add. 1).

⁸⁸ Voir S. Dor, *op. cit.*, p. 19. Voir aussi R. Rodière, *op. cit.*, vol. II, par. 577.

⁸⁹ Voir S. Dor, *op. cit.*, p. 19.

⁹⁰ « Les Règles de La Haye, comme le Carriage of Goods by Sea Act, reposent sur le compromis entre les intérêts contradictoires du transporteur et du propriétaire de la marchandise qui avait été réalisé dans le Harter Act. » Voir Ocean Bills of Lading and Some Problems of Conflict of Laws, note 18, p. 214, *Columbia Law Review*, vol. 58, 1958.

⁹¹ « Les Règles de La Haye furent rédigées sous la forme d'un connaissance type, dans l'espoir que les grandes compagnies maritimes les adopteraient de plein gré et que les autres compagnies le feraient ensuite rapidement. Mais les compagnies maritimes n'étaient pas disposées à renoncer aux larges exonérations de responsabilités que leur accordait alors la législation de nombreux pays, et il devint évident que des mesures législatives étaient nécessaires pour que ces règles uniformes soient insérées dans les connaissements. » Voir A. N. Yiannopolous, *op. cit.*, p. 5.

⁹² Les Règles adoptées dans cette Convention sont couramment appelées « Règles de La Haye », parce que c'est dans cette ville qu'elles ont été initialement rédigées, en 1921. On dit souvent indifféremment « Convention de Bruxelles » ou « Règles de La Haye » pour désigner les règles approuvées à la Conférence de 1924.

⁹³ J. Devlin, dans *Chandris v. Isbrandtsen — Moller* (1951) 1 K.B. 240, 247. « Elle n'a pas été destinée du tout à remplacer le contrat de transport, mais seulement à réglementer certains aspects de la liberté des contrats, qui, autrement, aurait été totale pour les intéressés. »

⁹⁴ Voir C. J. Colombos, « The Unification of Maritime International Law in Time of Peace », dans *British Yearbook of International Law*, 1944, vol. XXI, p. 101.

⁹⁵ Voir S. Dor, *op. cit.*, p. 20.

⁹⁶ Voir C. Smeesters et G. Winkelmolen, « Les Règles de l'article 91 », dans *Droit maritime et droit fluvial*, Bruxelles, F. Larcier, 1933, 2^e éd., vol. II, par. 625 et suivants et par. 676.

d'augmenter pour tout ou partie l'une de ses responsabilités⁹⁷.

67. L'adoption des Règles de La Haye n'a pas donné entière satisfaction aux chargeurs et leur mécontentement concernant la répartition des responsabilités en cas de perte ou dommage en cours de transport par mer s'exprime périodiquement et avec plus ou moins de véhémence par la voix d'organismes commerciaux privés dans divers pays. Le souci que suscite cette question dans tous les pays et plus particulièrement dans les pays en voie de développement a été exprimé en temps voulu à la Conférence de la CNUCED, au cours de l'année 1960. Antérieurement, toutefois, un réexamen des Règles de La Haye avait été proposé dans un rapport du Sous-Comité des conflits de lois du CMI recommandant de modifier l'article 10⁹⁸. Cette question a été étudiée au cours d'une conférence du CMI tenue à Rijeka en septembre 1959 et la conférence a adopté une résolution relative à son programme de travail dans laquelle elle chargeait le Sous-Comité « d'étudier d'autres modifications et aménagements éventuels des dispositions de la Convention internationale »⁹⁹.

68. Il y a eu des divergences de vues entre les associations nationales de droit maritime quant à l'opportunité de modifier les Règles de La Haye. Certaines délégations ont estimé qu'il était bon de n'apporter que peu de modifications aux Règles, pour ne pas remettre en question tout l'accord intervenu en 1924. D'autres ont été d'avis qu'une révision profonde des Règles s'imposait, après quarante ans d'expérience. C'est dans ces conditions qu'il a été proposé de modifier les Règles de La Haye au moyen d'un protocole, afin de ne pas en bouleverser l'économie générale.

69. En 1963, la Conférence du CMI tenue à Stockholm a abouti à un accord sur le texte des amendements à présenter à une conférence diplomatique sur le droit maritime¹⁰⁰. La recommandation principale de la Conférence visait à annuler deux jugements britanniques¹⁰¹. Dans l'affaire du *Muncaster Castle*¹⁰², le tribunal avait décidé qu'un transporteur était responsable pour n'avoir pas exercé une diligence raisonnable en vue de mettre son navire en état de navi-

gabilité, même s'il avait choisi avec le plus grand soin un expert pour en faire vérifier l'état de navigabilité. Dans la deuxième affaire, *Scrutton v. Midland Silicones Ltd*¹⁰³, l'arrêt du tribunal impliquait que les préposés d'un armateur ne pouvaient prétendre au bénéfice des exceptions prévues par les Règles de La Haye.

70. Les autres modifications importantes examinées par la Conférence de Stockholm concernaient les points suivants :

a) Les énonciations du connaissance (alinéa a, b, c du paragraphe 3 de l'article III) valant présomption, sauf preuve contraire, de la réception des marchandises par le transporteur;

b) La prolongation, par accord mutuel, du délai d'un an pour intenter une action contre le transporteur;

c) Les actions en dommages-intérêts intentées par le transporteur contre des tiers;

d) La fixation d'une limite monétaire plus élevée pour la responsabilité du transporteur;

e) Le taux de change à utiliser pour la conversion du montant de l'indemnité accordée par un tribunal;

f) L'application des Règles de La Haye à tous les connaissements, aussi bien d'entrée que de sortie, quelle que soit la loi régissant le connaissance ou la nationalité des parties.

71. La douzième Conférence diplomatique a tenu à Bruxelles deux sessions, en mai 1967 et en février 1968, et a été saisie pour approbation du projet de protocole élaboré à Stockholm. Au cours de sa première session, elle a rejeté l'amendement visant à annuler l'arrêt rendu dans l'affaire du *Muncaster Castle*. Les représentants de plusieurs pays ont critiqué les amendements concernant la limitation de la responsabilité du transporteur et l'application des Règles de La Haye, ce qui a amené la Conférence à s'ajourner pour permettre aux délégations de procéder à des consultations¹⁰⁴. Au cours de la deuxième session de la Conférence, en février 1968, l'accord s'est finalement fait sur le texte définitif des amendements aux Règles de La Haye, portant le nom de Protocole¹⁰⁵.

⁹⁷ Voir R. P. Colinvaux, « Revision of the Hague Rules relating to bills of lading », *Journal of Business Law* (1963-1964), p. 341.

¹⁰² *Riverstone Meat Co. Pty Ltd v. Lancashire Shipping Co. Ltd.* (1961), A.C. 807.

¹⁰³ (1962), A.C. 446.

¹⁰⁴ Voir C. Legendre, *La Conférence diplomatique de Bruxelles de 1967*, D.M.F. 1967, p. 515 et 520.

¹⁰⁵ Le texte du Protocole est reproduit dans l'annexe II au présent rapport. Le Protocole entrera en vigueur lorsqu'il aura été ratifié par dix États, dont au moins cinq possédant chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonnes de jauge brute.

⁹⁷ Aux termes de l'article 6, des Règles de La Haye.

⁹⁸ Cet article stipule que les dispositions de la Convention s'appliqueront à tout connaissance créé dans un des États contractants.

⁹⁹ CMI, *Vingt-quatrième conférence*, Rijeka, 1959, *Actes*, p. 430.

¹⁰⁰ Projet de protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements. CMI, *Conférence de Stockholm de 1963*, 221/222.

NÉCESSITÉ DE REVISER LES RÈGLES DE LA HAYE

A. — Introduction

72. La nécessité d'apporter aux Règles de La Haye des modifications dépassant la portée des amendements de 1968, qui ne sont pas encore entrés en vigueur, se manifeste de plusieurs côtés. Elle apparaît d'abord dans les plaintes formulées en réponse à l'enquête faite par le secrétariat de la CNUCED¹⁰⁶; en second lieu, elle ressort de l'étude des textes faisant autorité en la matière et de revues spécialisées; troisièmement, elle résulte de l'analyse des aspects et des conséquences de la situation actuelle au point de vue commercial et économique, et enfin de l'analyse des Règles de La Haye elles-mêmes.

73. Les principaux points délicats sont :

a) L'incertitude due aux termes imprécis et ambigus des Règles de La Haye donnant lieu à des interprétations contradictoires (ceci complique des questions telles que la répartition de la responsabilité pour perte ou avarie de la cargaison ou la charge de la preuve et suscite des plaintes de la part des transporteurs comme des chargeurs);

b) Les clauses exonératives de validité douteuse qui continuent de figurer dans les connaissements, et les clauses restrictives d'exemption et de limitation de durée que comportent les conditions auxquelles la cargaison est déposée dans les entrepôts et auprès des autorités portuaires;

c) Les exemptions que prévoient les Règles de La Haye spécialement pour les transports par mer, dans des cas où la responsabilité devrait logiquement incomber au transporteur, telles que celles qui l'exonèrent de responsabilité en ce qui concerne la négligence de ses préposés et agents dans la navigation ou dans l'administration du navire, ou au regard des périls de la mer, etc.;

d) Les incertitudes dues à l'interprétation des termes utilisés dans les Règles de La Haye, comme par exemple « déroutement raisonnable », « diligence raisonnable », « de façon appropriée et soignée », « en tout cas », « sous réserve », « chargement », « déchargement »¹⁰⁷;

e) Les ambiguïtés qui entourent la notion de navigabilité des navires de transport de marchandises;

f) La limitation de la responsabilité par unité;

g) Les clauses de compétence et d'arbitrage;

h) L'insuffisance de la protection juridique accordée aux cargaisons qui, en raison de leurs caractéristiques particulières, nécessitent un arrimage spécial, une aération suffisante, etc., et à celles qui doivent être expédiées en pontée;

i) Les clauses qui permettent apparemment au transporteur de dérouter le navire et de transborder la marchandise ou de la débarquer en deçà ou au-delà du port de destination désigné dans le connaissement aux risques et frais du propriétaire de la cargaison;

j) Les clauses donnant apparemment au transporteur le droit de remettre les marchandises sous la garde d'entreprises spécialisées à terre, dans des conditions telles qu'il devient à peu près impossible d'obtenir du transporteur ou de l'entrepôt le règlement de réclamations concernant la cargaison.

B. — Aspects commerciaux

74. Au point de vue commercial, la révision porterait sur le rôle joué par le connaissement au cours du transport maritime en tant que document donnant droit à la marchandise et récépissé de la marchandise, et en tant qu'instrument contenant soit le contrat de transport, soit la preuve de ce contrat. Il s'agit d'examiner si le connaissement tel qu'il est formulé actuellement répond à la fois aux intentions du vendeur, du transporteur, du réceptionnaire, du banquier et de l'assureur de la cargaison qui, tous, doivent pouvoir compter sur son contenu pour leurs besoins respectifs.

75. Cet aspect de la question est examiné au chapitre IV du présent rapport. L'analyse faite dans ce chapitre, jointe aux témoignages que l'enquête a permis de réunir, donne lieu de penser que les pratiques commerciales se sont, d'une manière générale, modelées de façon à s'accommoder du connaissement tel qu'il est actuellement. Il n'y aurait apparemment aucune raison immédiate de modifier les Règles de La Haye si cette modification avait uniquement pour but d'améliorer la façon dont le connaissement remplit

¹⁰⁶ La nécessité de reviser les Règles de La Haye a déjà été examinée, par exemple dans T. K. Thommen, *op. cit.*, et dans le rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes, sur sa première session.

¹⁰⁷ Voir art. 4, par. 4, art. 3, par. 1, 2 et 6 et art. premier, alinéa e des Règles de La Haye. Les incertitudes créées par

l'emploi de ces termes sont aggravées par la difficulté pratique qu'il y a à déterminer de façon précise où et comment se sont produits la perte ou le dommage.

son rôle d'instrument de commerce, sauf peut-être en ce qui concerne sa valeur juridique en tant que récépissé des marchandises.

76. Il convient de signaler encore une fois à ce propos la nécessité de veiller à ce que les pratiques et règlements locaux en vigueur dans les différents ports soient révisés de manière à rendre plus sûre la position du propriétaire de la cargaison (voir par. 42 et 43).

C. — Aspects économiques

77. Au point de vue économique, il s'agit d'envisager les conséquences d'une rupture des rapports existant entre le propriétaire de la cargaison¹⁰⁸ et le transporteur dans un transport maritime. La meilleure façon d'aborder ces aspects de la question est d'examiner la suite des événements qui résultent de la perte ou de l'avarie de marchandises faisant l'objet d'un transport maritime.

78. La première question qui se pose est de savoir si la perte est à la charge de celui qui la subit directement ou si elle est expressément imposée à l'une des parties au contrat de transport maritime. Cela dépendra de la manière dont les risques du transport sont répartis dans la mise en pratique et selon l'interprétation du droit maritime applicable.

79. Les propriétaires des marchandises présentent généralement contre le transporteur une réclamation pécuniaire pour perte ou dommage qui est soit rejetée, soit réglée partiellement ou entièrement sur la base de la répartition des risques et de la limitation de responsabilité prévues par le droit en vigueur. Le propriétaire des marchandises accepte la décision du transporteur ou la conteste par voie d'arbitrage ou d'action en justice. Le montant de la perte subie par le propriétaire de la cargaison et non indemnisée par le transporteur représente l'incidence économique initiale dont on peut dire qu'elle est « sanctionnée » ou autorisée par l'application et l'interprétation de la législation en vigueur. Il ne saurait représenter l'incidence économique totale ou réelle, pour laquelle il faut tenir compte de plusieurs autres facteurs (voir ci-après par. 172 à 175).

80. L'analyse figurant au chapitre V de ce rapport montre que la perte non indemnisée est importante. Cela tient en partie au fait que, par certaines de leurs dispositions et aussi de leurs omissions, les Règles de La Haye fournissent à l'armateur des possibilités trop nombreuses, semble-t-il, d'éluder, sur le plan juridique, la responsabilité qui lui incombe pour perte de cargaison et par conséquent de rejeter la réclamation présentée par le propriétaire des marchandises; en partie également à la limitation par unité, grâce à laquelle, même dans le cas où la pleine responsabilité de l'armateur est reconnue, ses obligations sont limitées à un montant déterminé, indépendamment de la valeur

¹⁰⁸ En tant qu'instrument « négociable », le connaissement peut changer plusieurs fois de mains. L'expression « propriétaire de la cargaison » englobe tous ses détenteurs successifs.

réelle des marchandises perdues (voir ci-après par. 265 à 284).

81. Une autre question à examiner est la mesure dans laquelle le propriétaire de la cargaison contracte une assurance « chevauchant » ou « assurance double »; à cause de l'incertitude qui entoure la répartition des risques et la charge de la preuve, il peut, en effet, se voir obligé de s'assurer contre des risques qui, en réalité, incombent au transporteur. Cet aspect du sujet est traité ci-après aux paragraphes 154 et 165.

82. Le point suivant à étudier est la manière dont la perte non indemnisée et l'étendue de l'assurance double seraient affectées en cas de redistribution éventuelle des risques du transport maritime consécutive à une modification de la législation, compte tenu aussi des conséquences de la modification des taux de fret et d'assurance qui pourraient s'ensuivre. La conclusion à laquelle on arrive (voir ci-après par. 164) est qu'il n'y a pas lieu de s'attendre qu'une redistribution des risques faite de manière à éliminer l'incertitude et, par tant, la nécessité d'une assurance double, entraîne une augmentation générale du coût total du fret et de l'assurance, comme on le craint souvent. Bien au contraire, l'ensemble des frais assumés par le chargeur devrait diminuer. De plus, l'élimination de l'incertitude qui résulterait d'une modification devrait rendre moins fréquent le recours à l'arbitrage et aux tribunaux et réduire, par conséquent, les dépenses de ce chef.

83. Le secrétariat disposait de trop peu de statistiques pertinentes pour pouvoir évaluer quantitativement, même à titre d'essai, les incidences des aspects économiques de la législation relative aux transports maritimes sur le commerce et le développement. Le chapitre V ci-après contient un exposé de la situation et explique les raisons pour lesquelles on ne peut aboutir à des conclusions. Mais s'il est vrai que l'on n'a pas pu chiffrer avec précision le coût économique impliqué par les Règles actuellement en vigueur, il ne fait aucun doute que ce coût pourrait être réduit si l'on apportait aux Règles en question des modifications appropriées.

D. — Les Règles de La Haye

84. Comme on l'a déjà signalé (voir par. 9 ci-dessus), les parties des Règles de La Haye analysées au chapitre VI ci-après sont uniquement celles qui paraissent, à la lumière de l'enquête effectuée, soulever des difficultés et devoir faire l'objet d'une révision dans l'intérêt du commerce et du développement. On n'a pas essayé d'analyser l'ensemble de la question, que d'autres textes bien connus ont déjà traitée de façon adéquate.

85. L'analyse ne porte pas sur chacune des clauses types que l'on retrouve dans la plupart des connaissements. Ainsi, on entend souvent critiquer la *both to blame collision clause* (clause d'abordage en cas de faute de part et d'autre), la *Jason clause* et la *New Jason clause*. Elles ne sont pourtant pas examinées, non seulement parce que les réponses au questionnaire de

la CNUCED n'ont pas soulevé de problèmes à leur sujet, mais parce qu'il aurait fallu en même temps élargir le cadre limité de ce rapport pour y faire rentrer les règlements relatifs aux abordages et l'avarie commune.

86. De même, certains problèmes posés par le trafic de containers et la partie maritime des opérations de transport mixte ont fait l'objet de nombreuses discussions depuis quelques années¹⁰⁰, sans compter l'intérêt manifesté par l'idée d'adopter un connaissement assuré; malgré leur rapport étroit avec les connaissements, ces sujets ne sont pas traités ici.

87. Pour examiner les Règles de La Haye sous l'angle des nécessités imposées par la situation actuelle du commerce international, on peut adopter les critères suivants :

- a) Equilibre des intérêts des transporteurs et des chargeurs;
- b) Efficacité commerciale;
- c) Considérations de nature économique;
- d) Eclaircissement du droit et des pratiques, notamment en ce qui concerne la répartition de la responsabilité pour perte ou avarie de la cargaison;
- e) Elimination des anachronismes.

88. L'analyse figurant au chapitre VI, fondée sur les critères énumérés ci-dessus, montre que l'application de certaines dispositions des Règles de La Haye n'est pas satisfaisante. Les points jugés discutables sont énumérés et brièvement expliqués aux paragraphes 91 à 122. L'étude plus détaillée de chaque cas qui fait l'objet du chapitre VI semble fournir de bonnes raisons de remanier les Règles de La Haye ou d'élaborer une nouvelle convention internationale.

89. La révision des articles des Règles de La Haye dans le sens indiqué aurait surtout pour effet de modifier la répartition des risques du transport maritime, en augmentant les risques supportés par le transporteur et en réduisant ceux qui incombent au propriétaire de la cargaison. Il n'est pas inutile de rappeler que la répartition des risques a varié depuis l'époque des premiers transports maritimes. Dans la période antérieure au XVIII^e siècle, la plus grande partie des risques étaient à la charge du transporteur (voir par. 49). Au cours du XIX^e siècle et de la première moitié du XX^e, cette répartition a été modifiée aux dépens du propriétaire de la cargaison. Ce n'est donc pas une situation nouvelle que tendent à créer les mesures visant à redistribuer les risques au profit du propriétaire des marchandises; il s'agit simplement d'une évolution dans un domaine où les changements ont été fréquents par le passé, et du retour vers une situation qui a déjà existé autrefois.

90. On constatera aussi que les changements qui

¹⁰⁰ Le Comité des transports intérieurs de la CEE est actuellement saisi d'un projet de convention relatif aux transports combinés. L'OMCI et la CEE examine ce projet au cours de réunions communes.

pourraient être apportés au droit doivent se traduire aux trois niveaux suivants ou à certains de ces niveaux :

- a) Au niveau international, par de nouvelles conventions ou des modifications des conventions en vigueur;
- b) Au niveau national, par des lois ou règlements locaux;
- c) Au niveau individuel, par un usage plus généralisé de contrats uniformes¹¹⁰, de clauses types, etc.

91. La première question à régler est celle de l'article premier, alinéa a, concernant la définition du terme « transporteur » (voir par. 180 à 185). Deux points doivent être précisés : a) d'autres personnes, par exemple les agents maritimes ou commissionnaires de transport qui émettent des connaissements, pourraient être considérées comme des « transporteurs » aux fins de l'application des Règles de La Haye; b) lorsqu'un navire a été affrété et que le connaissement contient une clause d'affrètement « coque nue », le responsable en tant que « transporteur » est-il l'armateur propriétaire ou l'affrèteur ? La première question pourrait être résolue par une modification de la définition du terme « transporteur ». Les affrêteurs ayant à présent la faculté de limiter leur responsabilité de la même manière que les armateurs propriétaires, la clause d'affrètement « coque nue » est devenue un anachronisme et une source de confusion; on pourrait modifier les Règles de manière à préciser qu'une telle clause est sans effet.

92. A l'article premier, alinéa b (voir par. 186), le membre de phrase « formant titre pour le transport des marchandises par mer » devrait être modifié si l'on décidait d'étendre l'application des Règles de La Haye aux périodes pendant lesquelles les marchandises se trouvent sous la garde du transporteur avant le chargement et après le déchargement.

93. La définition du terme « marchandises » à l'ar-

¹¹⁰ Voici quelques exemples de connaissements types destinés au trafic des lignes régulières : a) le connaissement CONLINE, mis au point par la Conférence maritime internationale et baltique (pour le texte voir annexe III); b) le connaissement type établi à l'origine par une des principales mutuelles P et I à l'usage de ses membres et utilisé depuis, sous sa forme originale ou sous une forme modifiée, par diverses compagnies de navigation comme modèle de connaissements particuliers (voir le texte à l'annexe III); c) le modèle de connaissement établi par l'ALAMAR (voir le texte à l'annexe III). Le connaissement CONLINE a l'avantage de la brièveté, et la plupart des clauses superflues figurant dans les autres connaissements types en sont absentes. Il est cependant régi par les Règles de La Haye. Le connaissement P et I, qui est recommandé, est également conforme aux Règles de La Haye et rédigé de manière à décharger le transporteur de toutes responsabilités en dehors de celles qui sont spécifiées dans ces Règles, selon l'interprétation qu'il en donne lui-même. Ce modèle supprime lui aussi plusieurs des clauses superflues ou notoirement inopérantes qui figurent habituellement dans les connaissements. Le connaissement ALAMAR est important en tant que modèle rédigé par un groupe régional de pays en voie de développement et s'inspire aussi des Règles de La Haye. De nombreuses compagnies de navigation appartenant à la plupart des pays en voie de développement utilisent des connaissements qui sont, pour l'essentiel, semblables à ceux qu'utilisent leurs collègues des pays développés ou en voie de développement pour les transports ordinaires. Depuis quelques années, ils ont tendance à s'inspirer du modèle P et I.

article premier, alinéa c (voir par. 187 et 188), exclut les animaux vivants et les marchandises en pontée auxquels, par conséquent, les Règles de La Haye ne s'appliquent pas. Cette exclusion paraît injustifiée; si elle était supprimée, le transporteur n'en demeurerait pas moins suffisamment protégé grâce aux exceptions et à la limitation de responsabilité prévues par les Règles. En outre, un grand nombre de containers étant actuellement transportés en pontée, il semble raisonnable de leur appliquer les mêmes principes qu'aux containers transportés en cale. On pourrait donc modifier la définition du terme « marchandises » de manière à ce qu'il englobe toutes les marchandises, transportées en pontée ou autrement, ainsi que les animaux vivants.

94. On ne voit pas clairement si la définition du terme « navire » à l'article premier, alinéa d (voir par. 189), englobe les chalands et les allèges utilisés pour le chargement et le déchargement des navires. Il semblerait souhaitable que les Règles s'appliquent aux opérations de mise sur embarcations lorsque le transporteur possède ou exploite lui-même les chalands et allèges. Dans ce cas, la définition du terme « navire » pourrait être modifiée de manière à englober ces embarcations.

95. A l'article premier, alinéa e (voir par. 190 à 202), la définition de la période de transport pendant laquelle les Règles de La Haye sont applicables soulève certaines difficultés. On considère généralement que cette période couvre « le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire ». Cette partie de l'article premier pose plusieurs problèmes. L'un des plus importants est, par exemple, que beaucoup de pays considèrent que les Règles ne s'appliquent pas aux périodes pendant lesquelles les marchandises peuvent se trouver sous la garde ou sous le contrôle du transporteur, avant le chargement et après le déchargement; pendant ces périodes, le transporteur peut dégager sa responsabilité par contrat dans la mesure où le droit local le lui permet. Un autre problème concerne les expressions « avant le chargement » et « après le déchargement » qui ne définissent pas avec assez de précision le moment où commence l'application des Règles et celui où elle cesse. Il ne semble pas y avoir de raison suffisante de donner au transporteur la possibilité de se soustraire à la responsabilité pour perte ou avarie des marchandises qu'il a sous son contrôle, avant et après la période du « transport de marchandises ». Les deux problèmes mentionnés ci-dessus pourraient être résolus si les Règles étaient rendues applicables pendant toute la période où les marchandises se trouvent sous le contrôle du transporteur.

96. Si l'on décide de ne pas étendre la période pendant laquelle les Règles sont applicables, on pourrait préciser que, dans tous les cas où le transporteur est responsable du chargement et du déchargement des marchandises, il faut entendre par « chargement » et « déchargement » la manutention des marchandises au port de chargement et au port de déchargement bord/bord ou sous palan/sous palan. Si cette solution était adoptée, le propriétaire de la cargaison aurait

encore de la difficulté à se faire dédommager pour les pertes ou avaries qui se seraient produites pendant la période où les marchandises se trouvaient à terre sous la garde des dépositaires. Par conséquent, il serait nécessaire d'empêcher d'une manière générale ces dépositaires de limiter leurs obligations de garde ou de dégager par contrat leur responsabilité pour la valeur totale des marchandises.

97. Dans beaucoup de pays, l'interprétation de l'expression « avant et au début du voyage » à l'article 3, paragraphe 1 (voir par. 203 à 206) a abouti à un résultat contraire au bon sens : le terme « voyage » est interprété comme signifiant un voyage unique par connaissance, indépendamment du nombre d'escales que le navire peut faire en cours de route. Ainsi, un transporteur dont le navire embarque des cargaisons aux ports A, B et C et, par exemple, coule ensuite parce qu'il était innavigable au moment de quitter le port C, n'est responsable que vis-à-vis des propriétaires qui ont expédié des marchandises du port C et non pas vis-à-vis de ceux qui en ont expédié des ports A et B, à condition que le navire ait été en état de navigabilité au moment où il a quitté ces ports. Cette règle serait plus simple et plus logique si elle était modifiée de manière à exiger que le transporteur exerce une diligence raisonnable pour fournir un navire en état de navigabilité au départ de chaque port d'escale et pendant toute la durée du voyage, et à le rendre responsable pour toute la cargaison, indépendamment de l'endroit où elle a été chargée, s'il ne se conforme pas à cette règle.

98. On n'est pas fixé en ce qui concerne l'interférence des obligations à l'égard des marchandises imposées au transporteur par les dispositions de l'article 3, paragraphe 2, et de la liste d'exonérations figurant à l'article 4, paragraphe 2¹¹¹. Cette incertitude est compliquée par la mention « sous réserve des dispositions de l'article 4 » figurant à l'article 3, paragraphe 2. Le problème deviendrait moins compliqué si ce dernier paragraphe était modifié de manière à énoncer clairement que le transporteur est tenu de se conformer aux conditions qui y sont énumérées pour dégager sa responsabilité et que ces conditions ne sont pas affectées par les exceptions énumérées à l'article 4, paragraphe 2.

99. A l'article 3, paragraphe 6 (voir par. 212 à 219), il n'est pas clairement indiqué si le délai d'un an commence à courir au moment de la « délivrance » de la marchandise ou de son « déchargement », quand ces deux opérations ne sont pas simultanées. Si les Règles étaient modifiées de manière à s'appliquer à toute la période pendant laquelle les marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, comme il a été envisagé au paragraphe 95 ci-dessus, le délai commencerait à courir au moment de la « délivrance » et l'incertitude serait éliminée. Si les Règles n'étaient

¹¹¹ Voir ci-après l'examen plus complet de cette question aux paragraphes 207 à 211, 220 à 255 ainsi que le paragraphe 111 concernant la charge de la preuve dans le cas des exceptions énumérées à l'article 4, paragraphe 2.

pas modifiées dans ce sens, il serait néanmoins utile de modifier ce paragraphe pour préciser que par « délivrance », on entend le moment où le destinataire reçoit ou devrait recevoir la marchandise. On pourrait encore modifier le même paragraphe pour mentionner qu'il suffirait qu'une action soit intentée devant n'importe quelle juridiction ayant un rapport assez étroit avec le contrat de transport (celle par exemple, du pays d'expédition ou de destination) et que le requérant n'est pas tenu de l'intenter devant une juridiction déterminée.

100. On peut se demander si le terme « action », à l'article 3, paragraphe 6, englobe la procédure d'arbitrage. Il pourrait être injuste, vis-à-vis du destinataire, d'admettre cette procédure dans le cas où le connaissement a été émis en vertu d'une charte-partie. Ce paragraphe pourrait donc être modifié de manière que la procédure d'arbitrage soit exclue du terme « action ».

101. Selon certaines juridictions, le délai d'un an cesse d'être applicable lorsque le contrat de transport est annulé comme suite à un déroutement injustifiable; selon d'autres, il continue d'être applicable en raison de l'expression « en tout cas ». Il serait peut-être nécessaire de préciser la signification des mots « en tout cas ».

102. L'exception pour « négligence... dans la navigation ou dans l'administration du navire » (voir par. 222 à 227), énoncée à l'article 4, paragraphe 2 a, est un anachronisme qui suscite actuellement beaucoup de confusion et de litiges au sujet de ce qui constitue l'« administration du navire », par opposition au soin de la cargaison. Elle donne au transporteur la possibilité de se soustraire à la responsabilité pour négligence de ses préposés dans un grand nombre de cas. Cette exception devrait être reconsidérée.

103. L'exception visée à l'article 4, paragraphe 2 b (voir par. 228 et 229), qui exempte le transporteur de responsabilité pour perte ou dommage résultant d'un incendie (à moins que celui-ci n'ait été causé par le fait ou la faute du transporteur) pose trois problèmes qui pourraient être résolus par des modifications :

a) Cette exception devrait-elle être éliminée ou en tout cas fortement limitée du fait que les navires modernes doivent, de par les lois, être munis d'un matériel très complet de protection contre l'incendie et qu'ils peuvent rester par radio en contact avec les autorités à terre et les autres navires en mer ?

b) Les règles de La Haye devraient-elles être modifiées de manière à empêcher, dans divers pays, les lois locales relatives à l'incendie d'accorder au transporteur, en cas d'incendie, une exonération plus large que celle dont il bénéficierait en vertu des Règles ?

c) Les règles de La Haye devraient-elles être modifiées de manière à préciser qu'il incombe au transporteur de démontrer comment l'incendie s'est déclaré et de prouver que sa responsabilité n'est pas engagée ? La responsabilité du transporteur pourrait être main-

tenue lorsqu'on n'arrive pas à établir la cause de l'incendie.

104. L'exception concernant les « périls... de la mer » (voir par. 230 à 232), énoncée à l'article 4, paragraphe 2 c est formulée en termes vagues et sujette à des interprétations différant beaucoup les unes des autres. Elle est peut-être devenue anachronique pour les raisons déjà citées au paragraphe 102 au sujet de la négligence dans la navigation. Si cette exception est maintenue, on pourrait peut-être définir plus rigoureusement l'expression « périls de la mer ».

105. L'exception concernant « un acte ou une omission du chargeur » (voir par. 233), énoncée à l'article 4, paragraphe 2 i, pourrait être définie avec plus de précision, en vue d'empêcher le transporteur de s'en prévaloir pour dégager sa responsabilité lorsque le chargeur a simplement donné une description erronée des marchandises ou a commis quelque autre erreur peu importante et sans aucun rapport avec la cause de la perte ou du dommage subi par la cargaison.

106. On s'est plaint que les transporteurs profitent trop souvent de l'exonération prévue à l'article 4, paragraphe 2 j, pour cause de grève (voir par. 234 à 236) en l'invoquant pour justifier des déroutements dans des situations qui, en réalité, ne sont pas assez graves pour motiver une telle mesure. Les Règles pourraient être modifiées de façon à fournir des directives permettant de déterminer les cas dans lesquels une grève est assez grave pour justifier un déroutement et de le faire en tenant compte de l'intérêt de toutes les parties.

107. Une modification pourrait préciser à qui doit incomber la preuve et la méthode à suivre pour l'établir dans le cas de « vice propre » visé à l'article 4, paragraphe 2 m (voir par. 237 et 238). En outre les Règles pourraient mentionner expressément les tolérances habituelles parmi les « vices propres » qui libèrent le transporteur.

108. Il ne ressort pas nettement de l'article 4, paragraphe 2 n (voir par. 239 à 247), quelles sont les circonstances dans lesquelles le transporteur peut réclamer le bénéfice de l'exonération pour « insuffisance d'emballage » et quel genre de mention doit exactement porter le connaissement pour que ce bénéfice puisse être réclamé. Une modification précisant ces points serait utile.

109. On pourrait supprimer l'exception pour « vices cachés » énoncée à l'article 4, paragraphe 2 p (voir par. 248 à 251), de sorte qu'elle ne puisse être invoquée, au besoin, que dans le cadre des exceptions diverses prévues à l'alinéa 9 du même paragraphe (voir par. 252 et 253). Il semble que l'éventualité de « vices cachés » pourrait être couverte par l'obligation du transporteur de fournir un navire en état de navigabilité. Cette interprétation a prévalu dans plusieurs pays, et certains n'ont pas mentionné les vices cachés parmi les périls expressément exceptés.

110. A l'article 4, paragraphe 2, figurent un certain nombre d'autres exceptions — à savoir, celles qui sont énoncées aux alinéas d, e, f, g, h, k, l, et o — dont les incidences n'ont pas été examinées en détail. La plu-

part pourraient être éliminées, vu que les circonstances auxquelles elles se rapportent peuvent être couvertes par le paragraphe 2, alinéa *g* du même article.

111. Comme il a été relevé plus haut, le problème de l'interférence des dispositions de l'article 3, paragraphe 2, concernant les obligations du transporteur, et des causes d'exemption énumérées à l'article 4, paragraphe 2, n'a pas été résolu de façon satisfaisante, de sorte qu'il est souvent difficile de savoir ce que l'une ou l'autre des parties doit prouver pour avoir gain de cause. Des modifications qui préciseraient à qui doit incomber la preuve pourraient éliminer cette incertitude. Il semble raisonnable que le transporteur soit appelé à prouver à la fois qu'il s'est conformé aux dispositions de l'article 3, paragraphe 2, et qu'il est fondé à bénéficier d'une des exceptions prévues à l'article 4, paragraphe 2.

112. Les Règles ne définissent pas le « déroutement » mentionné à l'article 4, paragraphe 4 (voir par. 256 à 264) et n'énoncent pas non plus les conséquences d'un « déroutement déraisonnable ». Il s'ensuit que toute la question reste dans le vague et qu'il est extrêmement difficile au propriétaire de la cargaison de prouver que la perte qu'il a subie est due à un « déroutement déraisonnable ». Il existe deux moyens au moins d'éclaircir et de simplifier ce problème : a) une modification des Règles précisant qu'un déroutement est présumé injustifié à moins que le transporteur ne prouve qu'il a été forcé par des circonstances contraignantes de s'écarter de sa route dans l'intérêt du navire et de la cargaison; et b) l'adjonction à l'article 4, paragraphe 4, de clauses similaires à celles du COGSA des États-Unis.

113. L'article 4, paragraphe 5 (voir par. 265 à 284) limite à 100 livres sterling par colis ou unité la responsabilité du transporteur. L'expression « par colis ou unité » a donné lieu à beaucoup de flottement, surtout parce que : a) les COGSA de plusieurs pays s'écartent sensiblement des Règles types; b) il n'est pas précisé si par « unité » il faut entendre l'unité de marchandise ou l'unité de poids ou de volume servant à calculer le fret; c) les termes « colis ou unité » ne sont pas toujours appropriés à la grande variété de formes sous lesquelles les marchandises peuvent être expédiées et dans certains cas le nombre de colis peut être différent de celui des unités; d) il n'est pas nettement établi si un container ou une palette constitue ou non un seul « colis ».

114. Ces difficultés pourraient être atténuées dans une certaine mesure par une modification des Règles de La Haye ayant pour objet de définir avec plus de précision les termes « colis » et « unité ». On estime, pour les raisons mentionnées ci-dessus au paragraphe 113, qu'une simple augmentation de la somme limite ne suffirait pas à résoudre le problème et à éliminer les imprécisions de l'article 4, paragraphe 5.

115. Il semble nécessaire de préciser le sens de l'article 5 (voir par. 285), qui prévoit que les Règles de La Haye ne sont pas applicables aux chartes-parties et ajoute ensuite qu'elles s'appliquent aux connaisse-

ments émis en même temps qu'une charte-partie. Les affréteurs, les chargeurs, les transporteurs et les réceptionnaires ont tous de la difficulté à déterminer leurs responsabilités lorsque les termes de la charte-partie sont inclus dans le connaissement.

116. L'article 6 des Règles (voir par. 286 et 287) ne s'applique pas aux « récépissés non négociables » lorsque certaines conditions sont remplies; l'une d'elles est qu'il ne s'agisse pas de « cargaisons commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires ». Cette expression est plutôt vague et pourrait être précisée par une modification.

117. Même dans les amendements de 1968 (voir par. 288 à 290), l'évaluation des dommages dépend de la valeur négociable ou de la « valeur normale », qui sont souvent difficiles à établir et dont la détermination peut donner lieu à des litiges. On éliminerait cette incertitude en adoptant des normes d'évaluation plus précises, telles que la valeur c.a.f. plus un pourcentage pour le bénéfice, ou la valeur de facture plus le fret, l'assurance et un pourcentage pour le bénéfice.

118. Les Règles sont muettes en ce qui concerne les dommages causés par le retard (voir par. 291 et 292), mais les tribunaux ont généralement conclu à la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage résultant d'un retard causé par une faute de sa part, dans le sens juridique du terme. Toutefois, le préjudice dû au retard est souvent difficile à établir avec précision et il arrive fréquemment que le transporteur décline toute responsabilité à cet égard. Il y aurait beaucoup moins d'incertitude sur ce point si les Règles étaient modifiées de manière à confirmer que le retard est compris dans l'idée générale de « perte ou dommage »; le transporteur serait alors responsable pour le retard dû à une faute ou à une négligence de sa part.

119. Beaucoup de connaissements contiennent un certain nombre de clauses reconnaissant des facultés (voir par. 292 à 299) qui auraient pour effet d'accorder au transporteur des droits et des exonérations dont il ne bénéficierait pas autrement, mais qui sont, en fait, sans effet parce que contraires aux Règles de La Haye. Ces clauses peuvent induire en erreur un propriétaire de marchandises et l'amener à renoncer à des réclamations légitimes ou faire traîner des négociations concernant des réclamations qui, normalement, auraient pu être réglées rapidement; de plus, elles suscitent nombre de litiges inutiles. Il serait donc souhaitable de mettre fin à la pratique consistant à inclure des clauses non-valables dans les connaissements. Un des moyens d'y parvenir serait de mentionner expressément dans les Règles plusieurs clauses de ce genre d'un usage courant, comme exemples de clauses interdites par les Règles.

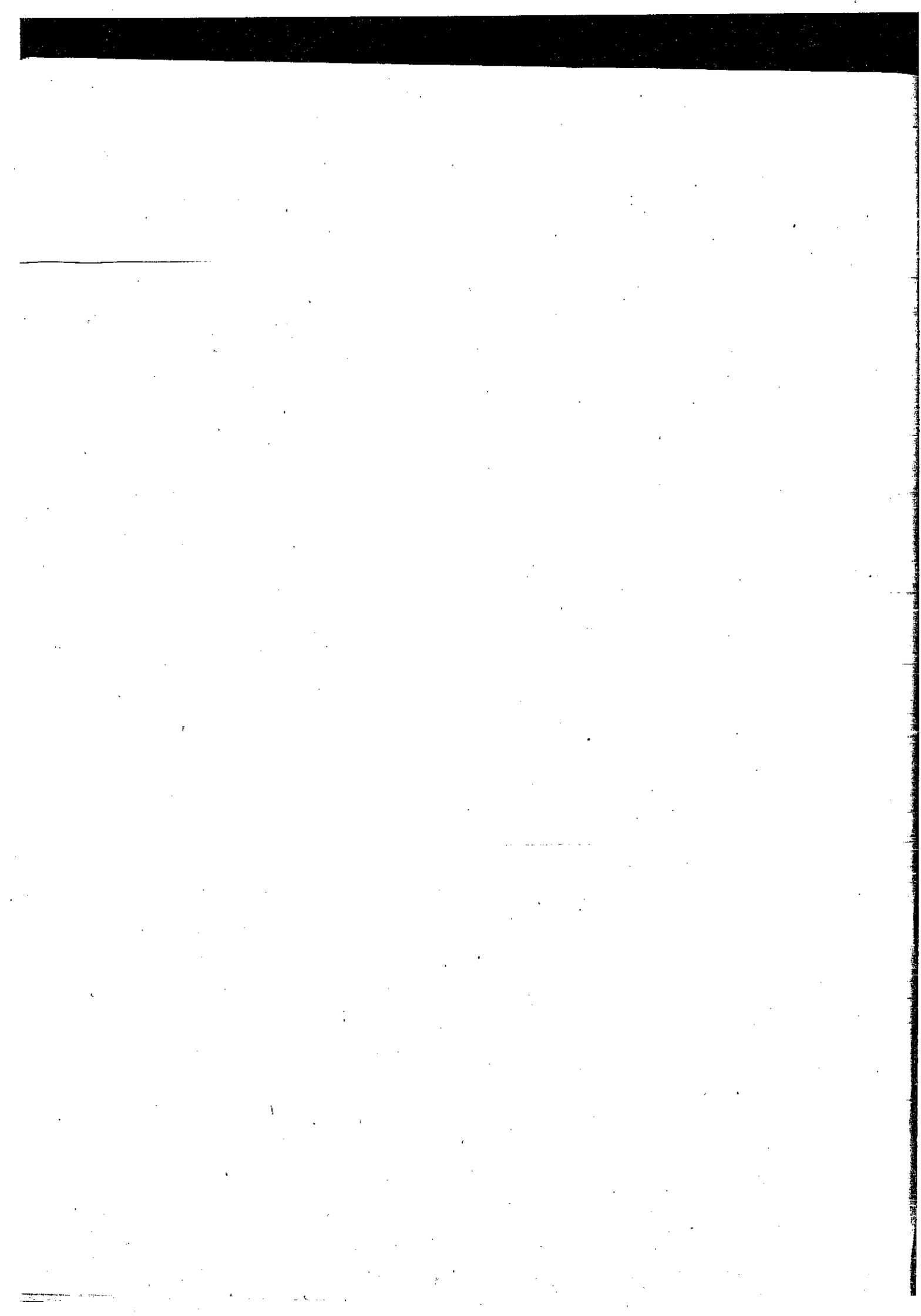
120. « Les « clauses relatives au fret » et les « clauses relatives à la réfrigération », par exemple, sont des clauses reconnaissant des facultés nulles et sans effet que l'on rencontre fréquemment. La « clause relative au fret » stipule que le fret sera acquis et exigible même en cas de perte du navire et des marchandises. Mais s'il se produit une perte engageant

la responsabilité du transporteur sur le plan juridique, cette clause est nulle et sans effet puisqu'elle tendrait à restreindre la responsabilité du transporteur en violation de l'article 3, paragraphe 8. Les « clauses relatives à la réfrigération » ont pour but de libérer le transporteur de sa responsabilité, en cas de fonctionnement défectueux des installations frigorifiques. Elles sont généralement inopérantes en vertu de l'article 3, paragraphe 8, car elles restreignent la responsabilité du transporteur telle qu'elle est prévue tant au paragraphe 1, alinéa c de l'article 3 qu'au paragraphe 2 du même article.

121. Les transporteurs font souvent figurer dans leurs contrats des « clauses de compétence » (voir par. 300 à 304) spécifiant que tout différend qui surgirait à propos du connaissance devra être réglé dans un pays déterminé ou selon le droit d'un pays déterminé. La validité de cette clause n'est pas uniformément reconnue et demeure donc incertaine; quant aux Règles de La Haye, elles sont pour le moment muettes à ce sujet. Les amendements apportés à ces Règles en 1968 n'en ont pas étendu l'application à la fois aux connaissances d'entrée et aux connaissances de sortie, comme il avait été proposé antérieurement. Une règle uniforme concernant la compétence faciliterait beaucoup les choses. Peut-être pourrait-on satisfaire en même temps à la précision et à l'équité en stipulant que la juridiction compétente est soit celle du pays

d'expédition, soit celle du pays de destination, au choix de la partie demanderesse.

122. Les « clauses de transbordement » (voir par. 305 à 309) stipulent souvent qu'en cours de route, chaque transporteur ne sera responsable des marchandises que pendant la période où elles se trouvent en sa possession. Si ces clauses sont valides, elles posent des problèmes pour les raisons suivantes : a) il est difficile de déterminer l'étendue exacte de la responsabilité de chacun des transporteurs; b) il se peut que les Règles de La Haye ne soient pas en vigueur dans le port où a lieu le transbordement et que, par conséquent, elles ne s'appliquent pas pendant la période de post-transport; c) il se peut qu'aux termes de la clause de transbordement, le connaissance de chacun des transporteurs s'applique pendant la période où la marchandise se trouve en sa possession. La question se pose aussi de savoir si les clauses de compétence de tous les connaissances successifs couvrant le trajet sont valables, car dans ce cas le propriétaire d'une cargaison se verrait éventuellement obligé de poursuivre les différents transporteurs devant des juridictions différentes. On pourrait résoudre ces problèmes en stipulant dans les Règles de La Haye que le premier transporteur sera responsable d'un bout à l'autre du voyage et que les Règles doivent s'appliquer à tout le parcours.



DEUXIÈME PARTIE

ÉTUDE DES FONCTIONS DU CONNAISSEMENT

CHAPITRE IV

ASPECTS COMMERCIAUX

123. Comme on l'a vu dans les chapitres précédents, le connaissement est un document commercial qui, de siècle en siècle, a rempli des fonctions différentes (voir chap. II). Conçu à l'origine comme un simple reçu de marchandises confiées, il est devenu ensuite un reçu portant les conditions du contrat de transport, et a acquis enfin une troisième caractéristique en devenant un titre de propriété négociable.

124. L'évolution des pratiques commerciales a profondément influencé la doctrine juridique en matière de connaissements. A l'origine, la notion importante était celle de la possession. Qui possédait la marchandise en cas de litige, le vendeur ou l'acheteur ? Ce point était particulièrement important au temps des pirates et des corsaires où la possession en mer était souvent acquise par la force. Après la disparition des pirates et des corsaires, la doctrine a commencé à donner au connaissement, en Europe, au XIX^e siècle, une valeur de titre représentatif, ou — comme l'ont dit les codes de commerce —, de titre de propriété¹¹². La question s'est alors posée de savoir qui pouvait revendiquer les marchandises — ou en avait la propriété — si un événement grave se produisait : était-ce le vendeur, l'acheteur ou l'intermédiaire ? Il fallait donc déterminer à quel moment la propriété était transférée. Au début du XIX^e siècle, certains tribunaux français ont commencé à souligner l'importance du titre documentaire sur les marchandises transportées par mer. Des jugements rendus par des tribunaux anglais ont fait de même ensuite. Le titre représentatif de la marchandise est ainsi devenu plus important que la possession même de la marchandise en mer, et les premiers contrats de vente du type c.a.f. ont fait leur apparition à la fin des années 1880. Le connaissement, la police d'assurance, la facture, etc., ont constitué un tout transférable, c'est-à-dire pouvant être revendu une ou plusieurs fois pendant la durée du voyage en mer, représentant la marchandise embarquée et la protégeant contre les principaux risques de perte ou d'avarie à l'arrivée.

125. Une évolution nouvelle s'est produite, vers

1900, lorsque l'on s'est rendu compte que la question n'était pas seulement de savoir qui avait le droit de propriété sur la marchandise, mais qui était responsable de la marchandise et de son transport¹¹³. La question importante lorsque les marchandises étaient vendues c.a.f. outre-mer devenait celle de savoir qui était responsable de toute perte; la question de la possession ou de la propriété des marchandises devenait moins importante.

126. Cette évolution sur le plan commercial et juridique a fait du connaissement un document ambivalent, fondé à la fois sur le droit maritime général et sur des dispositions spéciales introduites par les parties, lesquelles sont plus ou moins régies par des lois, des conventions internationales et des usages, ainsi que par les systèmes nationaux de procédure, qui réglementent ces dispositions dans les pays¹¹⁴.

127. C'est donc dans ce contexte, d'une grande complexité, qu'il faut examiner les aspects commerciaux du connaissement dont on a dit qu'il constitue « l'un des documents indispensables du point de vue du financement du mouvement des marchandises dans le monde »¹¹⁵.

128. On peut dire qu'aux fins de la présente étude, les aspects commerciaux du connaissement comprennent le rôle du connaissement comme titre de propriété de la marchandise, comme reçu de la marchandise et comme aide-mémoire contenant le contrat de transport ou en constituant la preuve. On examinera dans quelle mesure le connaissement remplit actuellement ces fonctions commerciales de façon satisfaisante. En d'autres termes, répond-il bien aux besoins du vendeur, du chargeur (s'il est différent du vendeur), du transporteur, du destinataire, de l'acheteur (s'il est différent du destinataire), du banquier et enfin de l'assureur de la marchandise, qu'il intéresse tous à divers titres ?

129. Les principales questions qui présentent de

¹¹² *Ibid.*, p. 379.

¹¹³ *Ibid.*, p. 134.

¹¹⁵ Voir G. Gilmore et C. L. Black, *op. cit.*, p. 87.

¹¹⁴ Voir A. W. Knauth, *op. cit.*, p. 377.

l'intérêt pour toutes ces parties ou certaines d'entre elles sont les suivantes :

- a) La négociabilité du connaissement ¹¹⁶;
- b) La valeur de son rôle dans la vente des marchandises, du point de vue du transfert de la propriété, des risques de pertes et de l'exécution des conditions d'expédition (f.o.b., c.a.f., etc.);
- c) Son rôle dans les ventes documentaires ¹¹⁶;
- d) Son rôle dans les lettres de crédit bancaire ¹¹⁶;
- e) Sa valeur comme reçu de la marchandise;
- f) Son statut comme preuve du contrat de transport ¹¹⁷;
- g) Son statut comme titre de propriété ¹¹⁸.

130. On examinera tout d'abord brièvement le rapport entre le contrat de vente de la marchandise et le connaissement. L'acheteur doit être en possession du connaissement pour recevoir la marchandise et pour pouvoir éventuellement intenter une action quelconque contre le transporteur ou transférer ce droit à un acheteur suivant. Le contrat de vente définit les conditions d'expédition de la marchandise — f.o.b., c.a.f., etc. Ces conditions ¹¹⁸ résultent davantage de la coutume et des usages que de la législation. « Les conditions d'expédition ont plusieurs fonctions : premièrement, elles déterminent le moment où la propriété de la marchandise passe du vendeur à l'acheteur, et, par conséquent, quelle partie assume le risque d'une perte et de quels recours une partie dispose en cas de non-exécution des conditions par l'autre partie; deuxièmement, elles déterminent quels actes du vendeur équivalent à une remise de la marchandise, qui mettra l'acheteur en faute s'il en refuse ensuite la livraison; troisièmement, elles sont couramment utilisées comme moyen de coter les prix ¹¹⁹ ». Les incidences économiques des conditions d'expédition ont été étudiées dans le rapport du secrétariat de la CNUCED intitulé « Conditions d'expédition ». Leurs incidences du point de vue juridique n'ont pas fait l'objet de plaintes précises dans les réponses aux questionnaires du secrétariat. On n'a donc pas jugé utile d'étudier la question plus à fond.

131. Comme la pratique du financement du commerce international au moyen du crédit documentaire s'est généralisée, l'exécution du contrat de vente par le vendeur prend fin avec le dépôt des documents

¹¹⁶ Ni la négociabilité du connaissement (sauf en tant que reçu de la marchandise), ni son rôle dans les ventes documentaires ou les crédits documentaires, ni sa fonction en tant que titre de propriété de la marchandise, ne semblent donner lieu à de réelles doléances. Ces points n'appellent donc pas de commentaires.

¹¹⁷ Le chapitre VI ci-après est consacré aux problèmes posés par le connaissement en tant que preuve du contrat de transport.

¹¹⁸ La Chambre de commerce internationale, dans sa brochure 166, Paris, 1953, a défini ces conditions, communément appelées « Incoterms 1953 ». Voir également le rapport du secrétariat de la CNUCED intitulé *Conditions d'expédition* (publication des Nations Unies, n° de vente : F.69.II.D.14).

¹¹⁹ Voir G. Gilmore et C. L. Black, *op. cit.*, p. 96.

requis auprès d'une banque ¹²⁰. Les problèmes du transfert de la propriété entre le vendeur et l'acheteur ont donc perdu beaucoup de l'importance qu'ils avaient. Le vendeur désire être réglé aussi rapidement que possible après la vente de la marchandise. Un connaissement « net » ¹²¹ est la seule preuve documentaire valable qu'il puisse fournir que la marchandise (décrite dans le contrat) a été expédiée à la date voulue et en bon état de conditionnement apparent.

132. La plupart des connaissements d'aujourd'hui sont « à ordre », ce qui fait que le transporteur s'engage à livrer la marchandise au destinataire nommé ou à son « ordre ». La mention « à ordre » donne au connaissement sa caractéristique juridique et commerciale de titre de propriété. Cette caractéristique est conférée aux connaissements à ordre par les législations nationales ¹²².

133. La propriété, ou la possession juridique de la marchandise peut ainsi être transférée de la personne au nom de laquelle le connaissement a été établi à toutes autres personnes sans qu'elles aient vu la marchandise ou en aient physiquement possession, car, au moment de ce transfert, la marchandise est en mer. La propriété ou la possession ¹²³ de la marchandise est transférée une première fois dès que l'expéditeur signe le connaissement. Le connaissement passe ensuite entre d'autres mains, jusqu'à ce que le dernier porteur le présente pour réclamer livraison de la marchandise au port de destination. Les divers endossataires et porteurs du connaissement sont juridiquement en droit de compter sur l'exactitude des indications de pointage et de la déclaration concernant le « bon état de conditionnement apparent » de la marchandise, et peuvent tenir le transporteur responsable, en vertu de la loi applicable, de l'exactitude de ces déclarations (voir par. 26).

134. En pratique, les connaissements à ordre sont normalement considérés comme pleinement « négociables » ¹²⁴. Le chargeur, le destinataire et toutes parties intermédiaires porteuses de connaissements à

¹²⁰ Voir D. M. Sassoon, « Cif et Fob contracts », par. 172 (*British Shipping Laws*, vol. 5). Un transporteur qui a émis un connaissement « non négociable » remplit normalement ses obligations en délivrant la marchandise au destinataire dont le nom est porté sur le connaissement. Un transporteur qui a émis un connaissement « négociable » le fait normalement en délivrant la marchandise au porteur du connaissement. Dans le premier cas, il peut ne pas être nécessaire de présenter ou même de détenir le connaissement tandis que sa présentation est « indispensable » dans le deuxième. Voir G. Gilmore et C. L. Black, *op. cit.*, p. 89 à 91.

¹²¹ Un connaissement « net » ne doit porter aucune réserve concernant l'état des marchandises pour être facilement négociable. Voir ci-après par. 135 à 138.

¹²² On a beaucoup simplifié ici l'exposé fait sur le transfert de la propriété et sur la négociation du connaissement, afin de donner un aperçu général. En fait, la pratique varie d'un pays à l'autre, suivant la législation nationale.

¹²³ Il s'agira de « propriété » ou de « possession » selon la loi du pays régissant le contrat contenu dans le connaissement.

¹²⁴ Voir T. G. Carver, *op. cit.*, par. 1045 à 1057, pour ce qui est des distinctions subtiles qui sont faites parfois entre les connaissements et les effets de commerce.

ordre négociables font entièrement foi au connaissance pour trois points essentiels :

a) L'exactitude des indications de pointage concernant la marchandise expédiée ou reçue à bord;

b) L'exactitude de la mention concernant le bon état de conditionnement apparent de la marchandise;

c) L'exactitude de la date de chargement. Les crédits documentaires confirmés comportent des limites de temps; il faut que les marchandises soient livrées au navire à la date spécifiée pour que les conditions de ces crédits soient remplies.

135. Le transporteur se trouve devant un problème, vu les dispositions du contrat de vente, lorsque le chargeur exige un connaissance net pour des marchandises qui, manifestement, ne sont pas ce qu'elles sont dites. Le chargeur s'engage alors à indemniser le capitaine, le navire et le transporteur pour avoir fait, en réalité, une déclaration inexacte¹²⁵.

136. Les demandes de connaissances nets sont, en ce cas, de deux genres. Ou bien le chargeur veut un reçu pour un certain nombre de sacs, balles ou autres unités, bien que le pointage ait indiqué un nombre inférieur ou bien il veut que les marchandises soient déclarées comme reçues en bon état de conditionnement apparent, alors que ce n'était pas le cas.

137. Il appartient au chargeur de livrer au navire des marchandises qui, du point de vue de leur quantité et de leur état, lui permettent d'obtenir un connaissance suffisamment « net » pour répondre aux conditions de vente ou de crédit. Normalement, ni le navire, ni le capitaine, ni le transporteur ne sont directement intéressés par les conditions de vente. Ils sont uniquement tenus, en vertu du droit maritime, de délivrer au chargeur, à sa demande, un connaissance indiquant de façon véridique la quantité et l'état apparent de la marchandise¹²⁶. Ils sont aussi, en règle générale, responsables vis-à-vis des endossataires de bonne foi, acheteurs du connaissance à ordre, de l'exactitude des indications concernant la quantité et l'état apparent de la marchandise.

138. En cas d'avarie ou de perte de la marchandise, le demandeur est presque toujours un acheteur qui a acquis la marchandise par « négociation » du connaissance. Dans la plupart des pays, la loi prévoit que l'acheteur qui a acquis la marchandise par négociation d'un connaissance à ordre, endossé à son nom, ou d'un connaissance au porteur et l'a payée de bonne foi a plus de droits que l'expéditeur. C'est parce qu'il doit pouvoir se fier à un connaissance établi comme net¹²⁷, sans que ses droits vis-à-vis du transporteur

soient affectés ou limités par le fait que le chargeur savait que la quantité ou l'état de la marchandise n'étaient pas ceux indiqués. Le transporteur qui émet un connaissance net pour une marchandise en ayant connaissance de manquants ou de l'état défectueux de la marchandise est donc tenu pour responsable de ces manquants ou avaries au port de destination, et il lui appartient de se protéger par une lettre de garantie signée par le chargeur.

139. Il arrive que les contrats de vente prévoient que les indications portées sur le connaissance quant à la marchandise embarquée et à la date auront valeur probante. Ces clauses, dont le transporteur peut ne pas avoir connaissance, rendent plus indispensable que jamais, pour le transporteur, de veiller à ce que le connaissance soit aussi exact que possible.

140. Il semble, d'après les éléments d'information dont dispose le secrétariat de la CNUCED, que le principal problème, pour ce qui est des aspects commerciaux du connaissance, soit celui de sa fonction en tant que reçu de marchandises, qui a souvent un effet sur la négociabilité du connaissance. Tout d'abord, l'obligation pour le transporteur de répondre d'une ou plusieurs des caractéristiques principales de la marchandise peut varier d'un pays à un autre¹²⁸. Le transporteur peut avoir à indiquer soit les poids ou la quantité des marchandises, soit les deux, et il peut être, de façon très arbitraire, responsable ou non des différences, suivant la loi du pays où le litige se produit. Une telle situation crée de l'incertitude dans l'esprit des propriétaires de marchandises, des banquiers, des assureurs et autres personnes qui comptent sur le connaissance pour connaître de façon sûre la quantité, l'état et autres caractéristiques de la marchandise transportée.

141. De même, le connaissance peut devoir attester que la quantité de marchandise transportée correspond à celle indiquée sur la facture¹²⁹. Or la description de la marchandise figurant sur le connaissance peut différer sensiblement de celle figurant sur la facture et sur la demande d'ouverture de crédit. « ... Chaque document contiendra une description de la marchandise, et il faudra beaucoup de chance au vendeur pour assu-

dans les réponses au questionnaire de la CNUCED, on ne l'a pas traitée en détail dans le présent rapport. La négociabilité des connaissances assortis de réserves peut, naturellement, se trouver compromise; voir ci-après par. 140 et 141.

¹²⁵ L'article 3, paragraphe 3, alinéa b, des Règles de La Haye, prévoit que le transporteur doit porter sur le connaissance « ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ». Dans certains pays, le transporteur est également responsable de la *qualité* des marchandises, bien qu'il puisse s'exonérer de cette obligation.

¹²⁶ Voir D. M. Sassoon, « Cif and Fob contracts », par. 71, *British Shipping Laws*, vol. 5. Voir également la décision de Mac Naghten J. dans *Liban Wood Co., v. H. Smith and Sons Ltd* (1930), 37 Ll. L. R. 296, 300 : « Si la facture indique une quantité déterminée de marchandise et que le connaissance indique une quantité inconnue ou une quantité sensiblement différente de celle qui figure sur la facture, le connaissance ne peut être considéré comme un connaissance en bonne et due forme que l'acheteur est tenu d'accepter ».

¹²³ Dans de nombreux pays, les lettres de garantie sont parfois considérées comme frauduleuses, suivant les conditions où elles ont été délivrées; voir, par exemple, T. G. Carver, *op. cit.*, par. 474, et R. Rodière, *op. cit.*, vol. II, par. 470, pour la jurisprudence des tribunaux de France, d'Allemagne, des États-Unis, du Royaume-Uni, de Grèce, d'Italie et de Belgique.

¹²⁴ Voir art. 3, par. 3, des Règles de La Haye.

¹²⁷ Voir la publication de la Chambre de commerce internationale n° 223 (1963) *Le problème des connaissances nets*. Comme la question n'était pas un sujet de doléances sérieuses

rer que toutes ces descriptions concordent exactement¹³⁰ ». A moins que le chargeur et le transporteur ne prennent soin de faire en sorte que la description de la marchandise sur le connaissement corresponde à celle figurant sur la facture et sur la demande de crédit documentaire, le connaissement sera entaché d'un vice qui nuira à sa négociabilité et à la transférabilité de la marchandise.

142. Ces incertitudes sur le point de savoir si la description de la marchandise, de sa qualité, de son poids ou de sa quantité est exacte, tendent à réduire la valeur du connaissement en tant qu'instrument négociable et reçu de marchandise embarquée.

143. Il n'est pas possible de traiter séparément de ces deux sujets — la négociabilité du connaissement et sa fonction en tant que reçu. Il faudrait, semble-t-il, déterminer tout d'abord les caractéristiques essentielles des marchandises reçues que le transporteur devrait consigner, après quoi il serait entièrement responsable de ces marchandises dans l'état où il les aurait reçues.

144. Par exemple, dans le cas des machines, il suffirait généralement que le transporteur indique brièvement leur type et consigne le nombre d'unités chargées. Il ne serait pas nécessaire, dans la plupart des cas, qu'il indique leur poids ou leur spécification, et il ne serait pas responsable des différences de poids ou de dimensions découvertes à destination. Pour d'autres marchandises, le poids peut être un facteur décisif,

¹³⁰ Voir G. Gilmore et G. L. Black, *op. cit.*, p. 106.

par exemple dans le cas des transports en vrac (grains, etc.). On peut concevoir alors que le transporteur soit responsable du poids sous réserve des tolérances habituelles (voir par. 107). Mais il faut se rendre compte que, si le transporteur doit répondre de la livraison d'un poids donné de ces marchandises, il lui appartient de les peser ou non avant l'embarquement. Si une loi déraisonnablement stricte l'oblige à garantir la livraison d'un poids de marchandises, ses frais augmenteront en raison du temps que prendra le pesage des marchandises. Cela pourrait l'amener à relever le taux de fret. On ne pourrait envisager de prévoir que le transporteur devra répondre strictement du poids ou de toute autre caractéristique des marchandises sans tenir compte de ces conséquences éventuelles.

145. Bien que le connaissement ne remplisse pas sans certaines difficultés ses fonctions d'ordre commercial, et malgré les imperfections qu'il comporte, il semble que l'utilisation qui en est faite réponde assez bien aux besoins et, que, par suite, les problèmes soient minimes¹³¹.

¹³¹ Le Protocole de Bruxelles, 1922, a étendu quelque peu la valeur du connaissement en tant que reçu. L'article premier du Protocole a modifié le paragraphe 4 de l'article 3 des Règles en ajoutant, à la fin de ce paragraphe, la phrase composée en italiques dans le texte révisé reproduit ci-après :

« 4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au paragraphe 3, alinéas a, b et c. Toutefois, la preuve du contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi. »

ASPECTS ÉCONOMIQUES

A. — Introduction

146. Le connaissement est un instrument commercial qui remplit tout un ensemble de fonctions. En ce qui concerne ses fonctions commerciales, la question est de savoir comment les définir et avec quel degré d'efficacité elles sont remplies. On a vu au chapitre précédent que, d'une manière générale, exception faite de certaines insuffisances qu'il comporte en tant que reçu, le connaissement remplit assez bien ses fonctions. Mais cette conclusion ne signifie pas que l'on a, par là même, porté un jugement en ce qui concerne les coûts qu'entraîne, pour le commerce, la pratique moderne en matière de connaissements. En d'autres termes, il faut distinguer entre l'efficacité commerciale et l'efficacité économique du connaissement.

147. Il est bien évident, en effet, que le connaissement a son coût. L'organisation du commerce et la documentation qu'elle implique, la présentation et le règlement des réclamations en cas de perte ou de dommage de la cargaison et tout ce qui est fait par ailleurs pour faciliter le commerce comportent des coûts. La question ne se pose donc pas de savoir si le connaissement entraîne des coûts pour le commerce. Il est évident qu'il le fait, et même l'instrument commercial le mieux conçu le ferait. Ce qu'on peut se demander, c'est, d'une part, quel est le niveau des coûts du connaissement pour les fonctions commerciales qu'il remplit (c'est-à-dire son « coût-efficacité ») et, d'autre part, qui supporte ces coûts. Cette deuxième question est pertinente même si l'on est amené à conclure que les coûts en question sont raisonnables.

148. On traitera de ces deux questions dans le présent chapitre, et on montrera que le connaissement, tel qu'il est actuellement conçu, laisse beaucoup à désirer du point de vue du coût-efficacité — autrement dit, que son coût est trop élevé pour les fonctions commerciales qu'il remplit — et aussi que son coût retombe plus lourdement qu'il ne devrait sur le propriétaire de la marchandise.

149. La plupart des difficultés que l'on va examiner se produisent lorsqu'il y a perte ou avarie de la marchandise et que le propriétaire présente au transporteur une demande d'indemnité. Pour se faire une idée précise de ces difficultés, le secrétariat de la CNUCED a cherché à obtenir des renseignements sur les réclamations de ce genre présentées au cours d'une année récente. Il espérait pouvoir ainsi montrer ce qu'avaient été, en une année, ces réclamations, par rapport à la

valeur totale des marchandises transportées par mer. Les chiffres auraient indiqué l'ampleur des pertes subies par les propriétaires de cargaisons du fait d'avaries ou de retards au cours du transport. Le secrétariat espérait pouvoir ventiler les demandes d'indemnité pour montrer quel pourcentage de ces demandes avait été accepté purement et simplement, réglé à l'amiable ou rejeté.

150. Si l'on avait pu disposer de ces données, cela aurait permis non seulement de se faire une idée précise de la situation, mais aussi d'obtenir par le pourcentage des demandes d'indemnité rejetées, une première indication sur l'effet des exonérations de responsabilité énumérées au paragraphe 2 de l'article 4 des Règles de La Haye, grâce auxquelles le transporteur peut se soustraire dans un grand nombre de cas à toute responsabilité en cas de dommage à la marchandise. De même, le montant des demandes réglées à l'amiable aurait fourni certaines indications quant à l'incertitude inhérente à l'application desdites Règles. Ces données n'auraient pu fournir autre chose que des indications, et il est bien évident qu'elles n'auraient pu permettre de déterminer de façon décisive si les coûts économiques étaient ou non excessifs.

151. Afin d'obtenir les renseignements nécessaires, un questionnaire a été envoyé à des organismes tels que la Chambre internationale de la marine marchande, aux compagnies de navigation et aux assureurs. Il n'a pas été possible d'obtenir de chiffres globaux, aucune de ces organisations ne rassemblant de chiffres de ce genre. Le secrétariat a réussi à obtenir un volume appréciable de données, qu'ont fournies des assureurs des mutuelles de P et I et des compagnies de navigation, mais il ne lui a pas été possible de calculer les totaux désirés. En ce qui concerne le règlement des réclamations, les renseignements fournis dans les réponses étaient si disparates qu'aucune indication valable n'a pu en être tirée. Dans certains cas, par exemple, la proportion des réclamations acceptées par les transporteurs allait jusqu'aux trois quarts des réclamations, alors que, dans d'autres cas, elle n'était que de 20 %.

152. En conséquence, il n'est pas possible de donner des indications quantitatives valables. Mais il convient de souligner que cela ne peut empêcher de porter des jugements du point de vue économique. Même si les données en question avaient pu être obtenues, elles n'auraient eu qu'une valeur indicative et, si utiles qu'elles aient pu être, elles n'auraient permis de déter-

miner exactement l'ampleur du problème. En fait, il y a beaucoup d'aspects des activités économiques qui ne sont pas qualifiables, et c'est le cas du coût-efficacité du connaissance¹³². L'impossibilité de quantifier le problème lui est inhérente et ne peut pas être attribuée simplement au manque de données.

B. — Coût-efficacité du connaissance

153. La question du coût-efficacité du connaissance se ramène essentiellement à celle de savoir qui assume le risque de perte et qui supporte le coût de l'assurance contre ce risque. Il se pose également quelques autres questions moins importantes, et l'on examinera brièvement certaines d'entre elles.

Double assurance

154. Le propriétaire d'une marchandise l'assure contre les risques de perte ou de dommage contre lesquels il estime devoir se protéger, soit parce que la responsabilité de ces risques n'est pas acceptée par le transporteur, soit parce que ces risques ne sont pas répartis de façon certaine entre les parties intéressées, soit encore parce qu'en n'étant pas spécifiés, ils semblent incomber au propriétaire de la marchandise. Théoriquement le propriétaire de la marchandise ne devrait pas avoir à l'assurer contre les risques de perte ou de dommage qui relèvent de la responsabilité du transporteur en vertu du contrat de transport. Ces risques et cette responsabilité sont définis à l'article 3, paragraphe 2, des Règles de La Haye, qui disposent qu'outre l'obligation de mettre le navire en état de navigabilité, le transporteur doit, sous réserve des dispositions de l'article 4 — qui définit ses droits et exonérations — procéder « de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées ».

155. On verra, par l'analyse qui figure ci-après au chapitre VI, que les Règles de La Haye sont loin de délimiter et de répartir de façon nette les risques et responsabilités et que, de plus, il existe des incertitudes en ce qui concerne à la fois la charge de la preuve et la procédure. Il arrive donc souvent que le propriétaire de la marchandise n'a d'autre choix que de se « surassurer », pour ne pas s'exposer à des risques pour lesquels le transporteur pourrait refuser de l'indemniser, même si la responsabilité de ces risques semble lui incomber en vertu des Règles de La Haye.

¹³² Par exemple, les principales puissances maritimes, en ratifiant les Règles de La Haye ou en adoptant une législation analogue, ont pour la plupart accepté un système de responsabilité et de répartition des risques qui n'est pas fondé sur une évaluation quantitative des aspects économiques qu'il comporte. Rien ne laisse croire qu'une telle évaluation fut à l'origine des modifications récentes que des pays développés à économie de marché et des pays en voie de développement ont apportées à leur législation nationale et qui étendent la portée des Règles pour accroître la responsabilité des transporteurs.

156. L'étendue de la couverture est, pour le propriétaire de la marchandise, une affaire de préférence personnelle¹³³. S'il choisit la couverture maximale — c'est-à-dire s'il contracte une assurance tous risques — il sera presque certainement « surassuré », car l'assurance couvrira alors des risques dont la responsabilité incombe normalement au transporteur. S'il opte, au contraire, pour une forme limitée de couverture, par exemple en s'assurant seulement contre le risque de perte totale de la marchandise, il se trouvera insuffisamment assuré en cas de pertes autres que la perte totale. Normalement, il n'est pas émis de police d'assurance pour chaque type de risque. L'assuré souscrit une police pour divers risques et, parmi les risques couverts, il y a des risques pour lesquels le transporteur est responsable en vertu du contrat de transport. Ainsi les propriétaires de marchandises se couvrent contre des risques dont les transporteurs sont déjà responsables. Il y a donc un chevauchement des polices d'assurance, le transporteur et le propriétaire de la marchandise s'étant assurés tous deux contre les mêmes risques¹³⁴.

157. Il est peut-être bon de montrer comment l'ambiguïté de la définition des risques peut conduire à une double assurance. On peut prendre comme exemple les fortunes de mer, dont le transporteur n'est pas responsable en vertu du contrat de transport, et contre lesquelles le propriétaire de la marchandise peut s'assurer. La double assurance peut résulter du fait que la liste des exonérations du transporteur peut être interprétée « comme une liste de causes possibles de perte ou de dommages de la marchandise dont le transporteur ne sera pas tenu pour responsable. Cette liste n'a donc pas, en tant que telle, un effet juridique déterminant, car il existe, de toute évidence, un certain nombre d'autres causes que le transporteur peut invoquer pour dégager sa responsabilité »¹³⁵. Il s'ensuit que, tant que le propriétaire de la marchandise n'a pas accepté la déclaration du transporteur selon laquelle la perte a été

¹³³ « Beaucoup plus de marchandises qu'on ne l'aurait cru sont transportées sans être assurées »; voir K. S. Selmer, *The Survival of General Average*, Oslo, Oslo University Press, 1958, p. 192 et 193. La situation varie selon les marchandises.

¹³⁴ La police d'assurance de la marchandise couvre certaines pertes pour lesquelles le navire est responsable, puisque l'assureur règle de nombreux sinistres dans lesquels la négligence du navire a été l'une des causes de la perte; (voir G. Gilmore et C. L. Black, *op. cit.*, p. 169). On dit souvent qu'étant donné que le transporteur s'assure contre les risques dont il est responsable et que le propriétaire de la marchandise s'assure contre les risques de perte physique ou de dommage de la marchandise, on ne saurait parler de « double assurance », au sens technique du terme. Sur plusieurs des grands marchés de l'assurance, on soutient que les types de couverture offerts (c'est-à-dire l'assurance contre les risques dont le transporteur est responsable et l'assurance propre de la marchandise) ne sont pas destinés à faire double emploi ou à se chevaucher, mais à répondre à des besoins distincts et à des responsabilités différentes des parties. Mais il y a un certain sophisme dans cet argument, étant donné que l'« événement » faisant l'objet de l'assurance est le même, à savoir la perte ou le dommage de la marchandise.

¹³⁵ Voir S. Brackhus, « The Hague Rules Catalogue », dans K. Grönfors, *Six Lectures on The Hague Rules*, *op. cit.*

causée par une fortune de mer et ne peut donc faire l'objet d'une indemnité, ou tant qu'il n'en a pas été décidé ainsi par voie d'arbitrage ou par un tribunal, les termes de la clause d'exonération n'ont pas par eux-mêmes force exécutoire, et leur effet est incertain. En conséquence, le propriétaire de la marchandise doit continuer à s'assurer contre les fortunes de mer bien qu'il puisse y avoir des cas où le transporteur sera responsable envers lui des pertes causées par les fortunes de mer.

158. C'est précisément ce genre d'incertitude qu'avait à l'esprit sir Norman Hill, principal porte-parole des armateurs britanniques à de nombreuses conférences internationales, lorsqu'il a déclaré : « Ces doutes et incertitudes imposent au commerce maritime, depuis cinquante ans, le coût de la double assurance pour beaucoup des risques propres au voyage ¹³⁰ ». Bien que cette déclaration ait été faite avant que les Règles de La Haye entrent en vigueur, la situation n'est guère différente à l'heure actuelle.

159. Si les propriétaires des marchandises pouvaient avoir la certitude d'être couverts contre certains risques par le transporteur, au titre du contrat de transport, et s'ils pouvaient avoir l'assurance d'être indemnisés intégralement pour ces risques, ils pourraient se contenter du contrat de transport et n'auraient pas besoin de verser des primes à des assureurs pour couvrir les mêmes risques. Avec les lois et pratiques existantes, cela ne paraît pas possible. Les propriétaires des marchandises devront donc payer des primes aussi longtemps que leur incertitude continuera.

Le transfert de la responsabilité du risque en tant que mesure d'efficacité économique.

160. Si la double assurance existe, c'est à cause de l'incertitude sur le point de savoir qui est responsable des risques de perte ou de dommage. Cette incertitude est inévitable si la répartition des risques entre le transporteur et le propriétaire de la marchandise n'est pas nette, ce qui est le cas dans les Règles de La Haye. Il serait possible de réduire cette incertitude en définissant clairement les risques respectifs assumés par chacune des parties intéressées, mais, étant donné que, même alors, les circonstances de la perte pourraient prêter à contestation, l'incertitude ne pourrait être vraiment éliminée qu'en transférant toute la responsabilité des risques soit au transporteur, soit au propriétaire de la marchandise. Pour déterminer si les coûts économiques sont actuellement excessifs ou non, on peut comparer leur niveau actuel et le niveau auquel ils se situeraient si la responsabilité de la totalité des risques était transférée sans ambiguïté soit au transporteur, soit au propriétaire de la marchandise.

¹³⁰ Voir la page 20 de la déposition de sir Norman Hill devant le Joint Select Committee on Carriage of Goods by Sea, dans le rapport publié par H. M. Stationery Office, Londres, 1923. Sir Norman a également dit : « L'un des buts des Règles de La Haye est d'épargner au commerce maritime le coût de la double assurance, c'est-à-dire l'assurance à la fois des armateurs et des chargeurs. »

161. Pour simplifier l'exposé, nous supposons que le problème de la double assurance n'existe pas et que, grâce à l'assurance contractée par le transporteur et à celle contractée par le propriétaire de la marchandise, tous les risques sont intégralement couverts, ni plus, ni moins. Si telle était la situation, il n'y a aucune raison de penser que la redistribution des risques entraînerait une augmentation du coût global de l'assurance. Ce qui se passerait si, par exemple, les risques étaient redistribués de façon que le transporteur en ait une part plus grande à sa charge, c'est que le taux du fret, qui est établi, dans les contrats de vente c.a.f., en tenant compte de l'assurance, augmenterait, mais cette augmentation serait exactement compensée par une diminution des frais d'assurance à la charge du propriétaire de la marchandise. Si, au contraire, tous les risques étaient transférés au propriétaire de la marchandise, le taux du fret, lorsqu'il comprend le coût de l'assurance, baisserait, mais les frais d'assurance à la charge du propriétaire de la marchandise augmenteraient. Il y a trois cas dans lesquels il peut sembler que les choses ne se passeraient pas ainsi.

162. Le premier cas est celui où il existerait une nette différence entre le coût de l'assurance contractée par le transporteur et celui de l'assurance contractée par le propriétaire de la marchandise. Si une part plus grande des risques était attribuée à la partie pour laquelle l'assurance est plus chère, le coût total de l'assurance augmenterait. Mais il est plus logique que les risques soient transférés au transporteur plutôt qu'au propriétaire de la marchandise et, de façon générale, le transporteur bénéficie de tarifs d'assurance moins élevés que ceux du propriétaire de la marchandise, ses valeurs assurées étant plus importantes. Dans ces conditions, il est très peu probable que le coût total de l'assurance augmente. Le transfert des risques au propriétaire de la marchandise aurait un avantage : le propriétaire, qui a sans doute une idée plus précise que l'armateur de la valeur de la cargaison, éviterait plus aisément des frais de « surassurance », comme ce pourrait être le cas si le chargeur souscrivait lui-même les assurances.

163. Le deuxième cas est celui où le transfert des risques pourrait avoir pour conséquence un montant accru d'assurances souscrites. On a supposé plus haut que tous les risques seraient exactement couverts. Actuellement, le propriétaire de la marchandise n'a à contracter d'assurance que pour le montant prévu dans le contrat de vente c.a.f. Si les responsabilités du transporteur sont accrues, il s'assurera en conséquence et l'élément assurance du taux de fret augmentera d'autant. Le propriétaire de la marchandise paiera donc plus cher qu'avant, puisque ses marchandises seront couvertes par cette assurance complémentaire — qu'il ne désirait pas, puisqu'il ne l'avait pas souscrite; mais il ne se trouvera dans cette situation que s'il est obligé d'accepter un contrat c.a.f. au lieu d'un contrat c. et f. Si, en cas de nouvelles répartition des risques, une disposition était prévue afin que le propriétaire de la marchandise ne soit pas obligé d'accepter un contrat c.a.f. stipulant un montant d'assurance plus

important qu'il ne le désire, il n'y aura pas d'augmentation du coût de l'assurance. Et même si le coût de l'assurance devait augmenter, il faut souligner que ce serait seulement parce que de plus grandes valeurs seraient couvertes.

164. Le troisième cas où les coûts pourraient augmenter est celui où les mutuelles de P. et I., craignant d'avoir un plus grand volume de réclamations à régler, relèveraient beaucoup les contributions de leurs membres. Les compagnies maritimes augmenteraient alors en conséquence leur taux de fret. Si ces mutuelles constataient, à la fin de l'exercice, qu'elles avaient fait payer à leurs membres des primes trop élevées, les compagnies maritimes n'abaisseraient pas forcément leurs taux de fret, et il est certain qu'elles ne rembourseraient pas aux chargeurs les montants excédentaires d'assurance qu'elles leur auraient fait payer. Mais il est peu vraisemblable que les choses se passeraient ainsi. Cela supposerait, en effet, que toutes les mutuelles exigent de leurs membres, au début d'un exercice, tous les fonds nécessaires pour régler toutes les réclamations susceptibles d'être présentées au cours de cet exercice. Si, en fait, elles recevaient une contribution de leurs membres au début de l'exercice et leur demandaient ensuite des contributions supplémentaires en fonction du volume des sinistres enregistrés pendant l'exercice, ce qui a été dit plus haut ne se produirait pas. De plus, il n'y aura pas, en fait, d'augmentation des coûts du point de vue économique, car le coût supplémentaire supporté par le propriétaire de la marchandise (sous la forme d'une augmentation du taux de fret) serait exactement contrebalancé par un gain supplémentaire allant au transporteur. Il y aurait un transfert de l'incidence du coût de l'assurance, mais aucun changement dans son total.

165. On voit donc que, si tous les risques étaient mis à la charge du transporteur, il ne résulterait de ce transfert aucune augmentation du coût global de l'assurance intégrale de ces risques. On peut dire, par conséquent, du point de vue économique, que le coût du système actuel est excessif, la mesure de l'excès de coût correspondant exactement à la double assurance qui résulte de l'incertitude dans la répartition des risques.

Retards dans le règlement des réclamations

166. Du point de vue économique, l'un des coûts résulte des retards dans le règlement des réclamations. S'il n'y avait pas d'incertitude concernant la partie responsable du risque, il n'y aurait aucune raison, une fois que la perte ou le dommage aurait été prouvé, pour que les demandes d'indemnité ne soient pas réglées immédiatement. Mais à cause de cette incertitude, le règlement des réclamations se fait souvent avec beaucoup de retard. C'est ainsi qu'une compagnie maritime a indiqué, dans sa réponse au questionnaire du secrétariat, qu'à la fin de 1969, plus du tiers des réclamations qui lui avaient été présentées en 1968 n'étaient pas encore réglées. Il en résulte de toute évidence un

coût supplémentaire, qui n'est compensé qu'en partie par les économies d'intérêt réalisées par le transporteur, qui a la jouissance des fonds appartenant au propriétaire de la marchandise jusqu'à ce que le règlement soit effectué.

Arbitrage et procès

167. Cette question présente deux aspects différents. Les complexités et les incertitudes font que le nombre des réclamations réglées par voie d'arbitrage ou donnant lieu à un procès est plus élevé qu'il ne le serait si les procédures de règlement étaient mieux définies. Manifestement, l'arbitrage ou un procès comportent des coûts, dont l'un, non remboursé, est celui du temps que le transporteur et le propriétaire de la marchandise passent à s'y préparer et à y assister. Les frais de déplacement de l'intéressé sont également élevés. Le transporteur stipule le plus souvent dans le contrat où auront lieu l'arbitrage ou un procès éventuels, et cela signifie en pratique que c'est le propriétaire de la marchandise qui aura à faire le déplacement. Mais nous ne considérons ici que la réalité des frais de déplacement, frais qui sont les mêmes quelle que soit la partie qui les supporte.

C. — Partie qui supporte les coûts

168. Il ne fait aucun doute que le coût de la double assurance retombe sur le propriétaire de la marchandise, qui doit souscrire et payer une assurance complémentaire pour ne pas courir le risque de ne pas être indemnisé, et ne peut faire supporter ce coût au transporteur. Il est évident aussi que la charge résultant de tout retard dans le règlement des réclamations retombe tout entière sur le propriétaire de la marchandise; le transporteur a même intérêt à retarder leur règlement. Enfin comme c'est en général le transporteur qui choisit le lieu d'un règlement par arbitrage ou celui d'un procès éventuel, il en résulte plus de frais pour le propriétaire de la cargaison que pour le transporteur.

Limitation de la responsabilité par colis ou unité

169. Même si le transporteur accepte la pleine responsabilité de la perte ou du dommage de la marchandise et règle la réclamation, il existe une disposition qui limite la responsabilité par colis ou unité¹³⁷. Le propriétaire de la marchandise reçoit du transporteur une indemnité ainsi limitée, que le transporteur se fait rembourser par sa mutuelle de protection et d'indemnisation, après déduction d'une franchise. Le

¹³⁷ Cette limitation, qui joue en vertu des Règles de La Haye, si elles sont applicables, ou d'autres dispositions limitatives, ne joue généralement pas si le transporteur a enfreint certaines des Règles; voir S. Dor, *op. cit.*, p. 49. En vertu des Règles de La Haye, la responsabilité par colis ou unité est limitée à 100 livres sterling, ou à l'équivalent de cette somme en d'autres monnaies.

seul cas où le propriétaire de la cargaison ne perd rien est celui où il a assuré lui-même la marchandise.

170. Quel est l'effet, en pratique, de cette limitation de la responsabilité ? Une grande compagnie maritime a indiqué, en réponse au questionnaire du secrétariat, que s'il n'y avait pas eu de limitation de la responsabilité par colis, elle aurait versé en 1965, pour une fraction des réclamations qu'elle n'a pas précisée, environ 6 millions de dollars d'indemnités, au lieu de 1,25 million. Par contre, une autre compagnie, qui avait reçu en 1962 près de 3 000 réclamations, a indiqué que la limitation n'avait joué que dans 12 cas. Ces deux réponses sont donc contradictoires. Les autres renseignements qu'a obtenus le secrétariat n'étaient pas assez probants pour résoudre cette contradiction. Ainsi, il n'a pas été possible de déterminer si la limitation de la responsabilité par colis constitue un grand problème ou un problème mineur.

171. Quelle que soit l'ampleur de ce problème, il a des incidences qui affectent le propriétaire de la marchandise, et non le transporteur. Si le problème est mineur, il serait possible de l'éliminer sans que cela présente des difficultés ou des inconvénients pour le transporteur. Si le problème est grave, il est d'autant plus nécessaire de le résoudre que ses répercussions ne sont pas partagées et affectent seulement le propriétaire de la marchandise.

D. — La position des pays en voie de développement

172. On a montré ce que sont les insuffisances du connaissance du point de vue du coût-efficacité. On a également montré que l'incidence des coûts du système actuel pèse lourdement sur le propriétaire de la marchandise, et il en est ainsi où qu'il se trouve. Il reste à voir si cette situation a des répercussions particulières qui soient fâcheuses pour les pays en voie de développement.

173. Lorsque l'incidence des coûts est inéquitablement répartie, il n'y a pas de transfert international de revenus si les deux parties se trouvent dans le même pays. Mais, si elles se trouvent dans deux pays différents, il y a un transfert de revenus réel entre les deux pays. Comme les pays en voie de développement sont plutôt des pays de chargeurs que des pays d'armateurs, le système actuel leur est défavorable, car il entraîne un transfert de revenus des pays pauvres vers les pays riches. Il est à noter qu'il présente exactement le même inconvénient pour les pays développés qui n'ont pas de marine marchande.

174. Le paiement des exportations se fait généralement après l'expédition et contre présentation d'un connaissance net, et toute réclamation relative à la marchandise est présentée par l'importateur au transporteur au lieu de destination. Ce sont donc les importateurs qui sont affectés par la situation actuelle. Pour ce qui est des exportations faites par les pays en voie de développement, dans la mesure où les importateurs

se trouvent dans des pays développés, ce sont eux qui supportent une perte. La situation juridique actuelle en matière de connaissements semble donc avoir assez peu d'incidences économiques directes sur les exportations des pays en voie de développement.

175. Pour ce qui est des importations des pays en voie de développement, les pertes auxquelles ces marchandises peuvent donner lieu sont constituées par la valeur monétaire des marchandises perdues ou endommagées et par la perte de l'usage de ces marchandises en attendant leur remplacement. Les effets de cette dernière perte sont, en général, plus marqués dans les pays en voie de développement que dans les pays développés. En effet, manquant de capitaux, les pays en voie de développement n'ont, en général, que des stocks minimales et, comme beaucoup d'entre eux sont très éloignés de leurs sources d'approvisionnement, le temps qu'il leur faut pour remplacer les marchandises perdues ou endommagées est un sérieux problème du point de vue économique aussi bien que pratique. Sauf dans les cas les plus simples, il faut aussi beaucoup de temps aux importateurs pour obtenir que les transporteurs et les assureurs les indemnisent¹³⁸. La nécessité de faire une nouvelle commande, la difficulté de trouver des devises pour la payer avant que l'indemnité ne soit versée et le temps du transport de la marchandise commandée en remplacement sont autant d'autres éléments qui entraînent une perte de plus sur le plan économique, aussi bien que de grands inconvénients. Outre que le montant de l'indemnité demandée pour la marchandise perdue ou avariée n'indique pas toute l'étendue de la perte subie, il ne faut pas négliger non plus, les répercussions économiques indirectes qui viennent s'ajouter à la perte.

E. — Conclusion

176. Les conclusions à tirer de l'étude qui constitue ce chapitre peuvent s'énoncer sous la forme de quatre propositions très simples :

a) Le connaissement, tel qu'il est actuellement conçu, laisse à désirer du point de vue du coût-efficacité;

b) Les coûts sont supportés surtout par le propriétaire de la marchandise et, dans une faible mesure seulement, par le transporteur;

c) Il a pour conséquence un transfert de revenu réel des pays qui sont plutôt des pays de chargeurs vers les pays qui sont des pays d'armateurs;

d) Les pays en voie de développement sont, en tant que groupe, parmi les perdants dans ce transfert de revenu.

¹³⁸ Alors que les indemnités en cas de perte d'un navire ou d'un avion sont rapidement versées, en général, par les grandes compagnies d'assurances, le règlement de la plupart des demandes d'indemnités pour perte ou dommage de marchandises peut prendre, sauf dans les cas les plus simples, de six mois à un an, voire davantage. Beaucoup de litiges traînent pendant des années.

CHAPITRE VI

ANALYSE DES ARTICLES PERTINENTS DES RÈGLES DE LA HAYE

A. — Introduction

177. Nous examinons ci-après les principaux articles des Règles de La Haye qui présentent de l'intérêt du point de vue du présent rapport, afin de déterminer quelles dispositions de ces articles ont donné lieu à des incertitudes ou des difficultés dans leur application ou leur interprétation. Si l'on a adopté cette méthode plutôt que d'analyser les lois nationales, c'est parce que les problèmes des transports maritimes sont fondamentalement les mêmes dans tous les pays et que les Règles de La Haye sont appliquées dans la plupart des pays commerçants maritimes¹³⁹.

178. Une des dispositions des Règles de La Haye mérite de retenir tout particulièrement l'attention. L'une des obligations essentielles imposées par la Convention de Bruxelles est celle que prévoit le paragraphe 2 de l'article 3, selon lequel le transporteur « procédera 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 ». Par elle-même, cette règle conciserait au transporteur des obligations extrêmement rigoureuses. Mais ce paragraphe commence par les mots « sous réserve des dispositions de l'article 4 » et la longue liste d'exonérations dont dispose le transporteur, la limitation de sa responsabilité pécuniaire, les règles concernant la charge de la preuve et d'autres dispositions de procédure ont pour effet de réduire les obligations énoncées dans ce paragraphe. La conséquence a été que ce paragraphe n'a pas constitué, pour le propriétaire de la marchandise, l'instrument de protection qu'il semblait pouvoir être à première vue.

179. On pourrait peut-être parvenir à plus d'équité entre le transporteur et le propriétaire de la marchandise si l'on renforçait le paragraphe 2 de l'article 3 en stipulant que le transporteur devra s'être conformé aux obligations que prévoit ce paragraphe pour pouvoir se prévaloir des exonérations qui lui sont accordées par les Règles¹⁴⁰. De plus, en cas de perte ou de dommage,

¹³⁹ En 1955, on estimait que les quatre cinquièmes environ du tonnage mondial, étaient constitués par des navires battant pavillon de pays qui avaient adhéré à la Convention de Bruxelles (Règles de La Haye) ou qui, sans y adhérer, appliquaient des lois incorporant lesdites règles; voir Stoldt, « Zur Statuten-Kollision im Seefrachtvertrag » dans le *Liber Amicorum of Congratulations to Algot Bagge*, 220, 225 (1955).

¹⁴⁰ Il ne s'agit pas de proposer un ordre d'administration des preuves en cas de litige, ce qui relève évidemment du code de procédure, mais de proposer que, du point de vue du fond,

il semblerait plus équitable que le transporteur soit initialement présumé ne pas avoir accompli les obligations prescrites au paragraphe 2 de l'article 3 et soit donc tenu de prouver qu'il a effectivement procédé « de façon appropriée et soignée », au chargement, à la manutention, etc., des marchandises transportées. D'une manière générale, le transporteur dispose plus facilement que le chargeur de renseignements concernant la cause de la perte ou du dommage; la présomption à son encontre l'obligerait à fournir tout élément de preuve en sa possession et l'empêcherait de pouvoir se soustraire à sa responsabilité si la cause de la perte est inexpliquée.

B. — Définitions. — Article premier

Article premier, alinéa a : « Transporteur », « Demise clause » (clause de dévolution du navire)

180. D'après la définition donnée dans cet article, le « transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur. Cette définition soulève deux questions : a) Une personne autre que le propriétaire du navire ou l'affréteur — par exemple un agent maritime ou un commissionnaire de transport — peut-elle être « transporteur » ? b) Qui est responsable en tant que « transporteur » quand le navire est affrété ?

181. Pour ce qui est du premier point, le terme « comprend » donne à penser que la mention du propriétaire du navire et de l'affréteur n'est pas exhaustive et que d'autres personnes pourraient être considérées comme des transporteurs. Afin de dissiper toute équivoque à ce sujet, on pourrait clarifier la définition du « transporteur » en confirmant que ce mot comprend le propriétaire du navire, l'affréteur ou toute autre personne, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

182. A propos du second point, une action peut être intentée contre un affréteur s'il y a eu charte-partie avec dévolution du navire ou si l'affréteur a passé un contrat en son nom personnel avec le chargeur et a délivré un connaissement. Il y a doute, toutefois, quand un navire est affrété à temps ou au voyage et qu'un connaissement est émis sous en-tête de l'affré-

l'accomplissement des obligations prévues au paragraphe 2 de l'article 3 soit, en tout cas une condition préalable à l'exonération de responsabilité du transporteur en vertu de toute autre disposition.

teur, contient la clause dite « demise », « identité du transporteur » ou « agent » et est signé par le capitaine du navire.

183. La plupart des connaissements d'aujourd'hui comportent des clauses de « demise » stipulant que, si le navire n'appartient pas à la compagnie qui émet le connaissement ou ne lui est pas frété avec dévolution¹⁴¹, le connaissement aura l'effet d'un contrat passé avec le propriétaire du navire ou l'affréteur en « demise », et non d'un contrat avec la compagnie qui traite directement avec le chargeur. La clause de dévolution typique est rédigée en ces termes¹⁴² :

Si le navire n'appartient pas à la compagnie qui a émis le présent connaissement ou s'il ne lui est pas frété avec dévolution, le connaissement n'aura d'effet, selon le cas, et nonobstant toute apparence contraire, que comme contrat avec le propriétaire du navire ou l'affréteur en dévolution passé par l'intermédiaire de ladite compagnie, qui n'intervient qu'en qualité de mandataire et n'assume aucune responsabilité au titre du présent connaissement.

La pratique consistant à insérer des clauses de dévolution dans les connaissements aurait eu pour but, dit-on, de faire que le contrat de transport ne soit qu'un contrat entre le propriétaire du navire et le détenteur du connaissement, dans le cas où le navire serait affrété et où le British Merchant Shipping Act de 1894 n'aurait pas permis à l'affréteur de limiter sa responsabilité.

184. Le chargeur ou le consignataire de la marchandise a souvent été victime d'une injustice lorsque les tribunaux de certains pays ont décidé que le chargeur ou consignataire ne pouvait poursuivre le propriétaire du navire, celui-ci n'étant pas considéré comme le « transporteur », et que l'affréteur a pu se dégager de toute responsabilité, parce qu'il n'était pas considéré, lui non plus, comme le « transporteur ». Les propriétaires des marchandises, qui attendent de la compagnie qu'elle en assure le transport, estiment que, par l'insertion d'une clause de « demise » le connaissement permet à la compagnie de substituer un nouveau transporteur. Pour eux, en pareil cas, la compagnie ne s'engage donc pas à transporter leurs marchandises, mais uniquement à trouver un transporteur convenable. Il s'ensuit que des compagnies émettant des connaissements sur leurs propres formules et sous leur en-tête échappent à toute responsabilité vis-à-vis des chargeurs ou consignataires, qui n'ont aucune raison de penser que le véritable transporteur de leurs marchandises ne sera pas la compagnie en question¹⁴³.

¹⁴¹ Une charte-partie avec dévolution du navire est une charte-partie par laquelle l'affréteur devient propriétaire du navire pendant la durée de la charte-partie, et le commandant et l'équipage deviennent en fait ses préposés; voir H. Holman, *op. cit.*, p. 123. Voir également R. Rodière, *op. cit.*, vol. I, par. 139, 270 et 289.

¹⁴² Voir le modèle de connaissement P et I, à l'annexe III au présent rapport.

¹⁴³ Par exemple, dans une affaire jugée devant la Cour suprême de Suède en 1960 (NJA 1960, 742), le *Lulu* (navire libanais) avait été affrété par la Swedish SVEA Line, qui avait fait charger sur ce navire des marchandises d'un chargeur suédois, le connaissement étant signé par l'agent de cette compagnie

185. On pourrait remédier aux contradictions et aux incertitudes que fait naître la clause de « demise » non seulement en élargissant la définition du transporteur comme il est suggéré ci-dessus, mais aussi en modifiant les Règles de La Haye de façon à affirmer sans équivoque l'invalidité de cette clause. La raison qui la justifiait au début a d'ailleurs disparu en grande partie, du fait des changements apportés à la réglementation concernant la limitation de la responsabilité¹⁴⁴. De plus, la limitation de responsabilité qui présente actuellement le plus d'intérêt pratique pour les propriétaires des marchandises n'est pas la limitation de la responsabilité totale de l'armateur, qui dépend du tonnage ou de la valeur du navire, mais la limitation de responsabilité pécuniaire par colis ou par unité de marchandise que prévoient les Règles de La Haye.

Article premier, alinéa b : « Contrat de transport »

186. Si l'on décidait d'étendre les Règles de La Haye à la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur avant leur chargement et après leur déchargement (voir par. 190 à 202), il faudrait modifier le membre de phrase « formant titre pour le transport des marchandises par mer ».

Article premier, alinéa c : « Marchandises »

187. Les chargements en pontée et les animaux vivants ne rentrent pas dans la définition actuelle des « marchandises »¹⁴⁵, et les transporteurs peuvent donc se dégager de toute responsabilité concernant ces chargements au moyen de clauses d'exonération. Comme de grandes quantités de marchandises sont transportées en pontée, les transporteurs tirent de grands avantages

« au nom du capitaine » sur une formule à en-tête de la compagnie. Les marchandises, achetées par un réceptionnaire néerlandais, arrivèrent à destination avec des manquant. Le tribunal suédois a décidé que la SVEA Line, n'étant que le transporteur, n'était pas responsable, bien qu'entre-temps un tribunal libanais ait déclaré que le propriétaire du navire libanais ne pouvait être poursuivi, parce qu'il n'était pas le transporteur.

¹⁴⁴ Aux termes de la Convention internationale d'octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires des navires de mer, le bénéfice de la limitation de cette responsabilité s'étend maintenant à l'affréteur. Pour le texte de la Convention, voir Nagendra Singh, « International Conventions of Merchant Shipping », dans *British Shipping Laws*, Londres 1963, vol. 8.

¹⁴⁵ A moins que certaines conditions ne soient remplies, à savoir :

a) Le transporteur doit être autorisé expressément par le chargeur à transporter ces marchandises en pontée. Si un transporteur arrime des marchandises sur le pont sans y être ainsi autorisé, il perd le bénéfice des clauses d'exonération figurant dans le connaissement.

b) Le contrat de transport doit indiquer que ces marchandises seront transportées en pontée.

Le connaissement doit stipuler expressément que ces marchandises seront transportées en pontée; voir la jurisprudence et des commentaires dans W. Tetløy, *op. cit.*, p. 192 à 197. Voir également R. Rodière, *op. cit.*, vol. II, par. 521.

de cette définition étroite¹⁴⁶. En outre, le développement qu'a pris le transport de containers en pontée accroît la réglementation applicable aux marchandises en pontée.

188. Pour éviter les conflits de lois entre pays différents et aussi par équité envers les propriétaires des marchandises, on pourrait faire rentrer les chargements en pontée et les animaux vivants dans la définition des « marchandises », de manière que les Règles de La Haye s'appliquent à eux comme à toute autre marchandise.

Article premier, alinéa d : « Navire »

189. Les Règles de La Haye disposent que « navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer, ce qui fait que la question se pose de savoir si les Règles s'appliquent aux chalands et allèges utilisés pour le chargement ou le déchargement des navires. Si les chalands et allèges ne sont pas considérés comme des « navires », au sens de l'alinéa d de l'article premier, les Règles de La Haye ne s'appliquent pas pendant la période où les marchandises sont à bord de ces embarcations¹⁴⁷. Or il semble qu'il serait souhaitable qu'elles s'appliquent aux opérations de chargement et de déchargement par chalands et allèges lorsque le transporteur est propriétaire de ces embarcations ou les emploie pour l'exécution du transport. La définition donnée à l'alinéa d pourrait donc être modifiée, de manière à comprendre ces embarcations.

*Article premier, alinéa (e) et article 7 :
« Transport des marchandises »*

190. L'interprétation donnée généralement à l'alinéa e de l'article premier est que les Règles de La Haye s'appliquent « depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire »¹⁴⁸. L'article 7 prévoit que les parties peuvent conclure tout contrat de leur convenance sur la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises « antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire ».

191. Les questions ci-après sont parmi celles qui ont principalement suscité des incertitudes¹⁴⁹ :

a) Quand commence le chargement et quand cesse le déchargement ?

¹⁴⁶ Des marchandises exportées par de nombreux pays en voie de développement, par exemple le bois et le bétail, sont nécessairement chargées sur le pont.

¹⁴⁷ Voir plus loin le commentaire relatif à l'alinéa e de l'article premier, qui prévoit que les Règles s'appliquent « depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire ».

¹⁴⁸ « ... Trois périodes sont à distinguer : la période antérieure au chargement des marchandises à bord, la période du transport par mer proprement dit, enfin la période postérieure au déchargement des marchandises »; voir S. Dor., *op. cit.*, p. 107. R. Rodière distingue cinq périodes, *op. cit.*, vol. II, par. 589. Voir également G. Schaps-Abraham, *Das Deutsche Seerecht*, Berlin, Walter de Gruyter, 1962, 2^e éd., vol. II, par. 606.

¹⁴⁹ Ces incertitudes viennent en grande partie des difficultés qu'ont souvent les tribunaux et les commentateurs à concilier

b) Quelle est la situation juridique avant le chargement et après le déchargement ?

192. « La pratique courante a consisté à appliquer les Règles de La Haye de sous palan à sous palan¹⁵⁰ », c'est-à-dire à partir du moment où la marchandise est accrochée au palan du navire, en un port de chargement, jusqu'à celui où elle est décrochée du palan du navire, en un port de déchargement¹⁵¹. Cette pratique ne pose pas de problèmes quand on peut pointer convenablement les marchandises le long du navire, mais la chose est rarement possible¹⁵².

193. Quand un palan du port est utilisé, on considère, dans la plupart des pays, que les Règles de La Haye s'appliquent à partir du moment où la marchandise passe la lisse du navire¹⁵³. Cependant, dans plusieurs cas, les tribunaux ont décidé que la règle « de sous palan à sous palan » s'applique aussi quand le transporteur s'est engagé à charger et à décharger les marchandises et qu'un palan du port est employé¹⁵⁴. Si des allèges sont utilisées pour le chargement ou le déchargement des marchandises, on estime, dans certains pays, que le chargement commence au moment où les marchandises sont accrochées au palan¹⁵⁵ et que

les termes « chargement... à bord » à l'article premier, alinéa e avec d'autres termes tels que « quant au chargement » (art. 2) et « le transporteur... procédera... au chargement » (art. 3, par. 2). La plupart de ces difficultés seraient résolues si l'une des deux solutions mentionnées au paragraphe 202 était adoptée.

¹⁵⁰ Voir W. Tetley, *op. cit.*, p. 159. Voir également R. Rodière, *op. cit.*, vol. II, par. 584.

¹⁵¹ Voir A. W. Knauth, *op. cit.*, p. 144 et 145, pour plus de détails sur les termes utilisés et des méthodes employées en ce qui concerne le chargement et le déchargement des marchandises. Voir aussi G. Schaps-Abraham, *op. cit.*, vol. II, par. 663, et R. Rodière, *op. cit.*, vol. II, par. 586.

¹⁵² La plupart des difficultés sont dues au fait que, le plus souvent, un dépositaire prend en charge les marchandises avant le chargement et après le déchargement. Les bordereaux de pointage sont souvent établis plusieurs jours avant le chargement ou après le déchargement. Il en résulte des incertitudes quant à l'état des marchandises et à leur quantité lorsque le chargement a commencé et que le déchargement a cessé. Les difficultés, toutefois, surviennent le plus souvent au port de déchargement. Au port de chargement, généralement, un « reçu de bord », ou un document analogue, est établi par ou au nom du transporteur et atteste l'état des marchandises lors du chargement.

¹⁵³ Voir W. Tetley, *op. cit.*, p. 159. Les tribunaux ont décidé plus rarement que le chargement ne commence que lorsque l'élingue entourant la marchandise se trouve à l'intérieur du navire, et que le déchargement n'est achevé que lorsque l'élingue est hissée de la cale ou du pont du navire. Voir également R. Rodière, *op. cit.*, vol. II, par. 584.

¹⁵⁴ Voir *Pyrene Company Ltd v. Scindia Steam Navigation Company Ltd* (1954), L1. Rp. 321, et *Hoegh Lines v. Green Truck Sales, Inc.* (1962) A.M.C. 431, affaires dans lesquelles les jugements rendus traitent longuement de la question.

¹⁵⁵ Dans l'affaire *Pyrene* (voir la note 154), le tribunal a décidé que, si le contrat exige que le transporteur assure toute l'opération de chargement, les Règles de La Haye s'appliquent à toute cette opération, que les marchandises aient ou non franchi la lisse du navire. Bien que les Règles de La Haye commencent à s'appliquer avec le chargement et cessent de s'appliquer après le déchargement, les parties sont libres de fixer par contrat le rôle que chacune jouera dans ces opérations. Le moment où commence, pour le transporteur, l'obligation de charger est aussi celui où les Règles de La Haye commencent

le déchargement cesse quand toutes les marchandises se trouvent sur l'allège¹⁵⁶.

194. Il y a tant de méthodes différentes de manutention qu'il est difficile de généraliser en la matière. Par exemple, si le chargement ou déchargement se fait au moyen d'un toboggan ou du tuyau, il semble que le chargement commence au moment où la marchandise arrive à l'extrémité du toboggan ou du tuyau, sur le navire, et que le déchargement est achevé au moment où elle est toute passée au point de raccordement du toboggan ou du tuyau avec le navire¹⁵⁷.

195. Comme on l'a noté, l'article 7 des Règles laisse jouer la liberté des contrats pour ce qui est de la période antérieure au chargement et de celle postérieure au déchargement¹⁵⁸. A moins que le droit interne ne le lui interdise¹⁵⁹, le transporteur peut insérer dans le connaissement des clauses l'exonérant largement de sa responsabilité en qualité de dépositaire des marchandises sous sa garde ou sous son contrôle pendant ces périodes.

à régir ses actes et à limiter sa responsabilité. Voir également *Renton v. Palmyra Trading Corporation of Panama* (1956), L.L.R. 379.

¹⁵⁶ Dans l'affaire *Goodwin, Ferreira and Co Ltd. v. Lamport and Holt Ltd.*, 34 L.L.R. 192, le tribunal a décidé que les marchandises n'étaient pas déchargées sur l'allège tant qu'elles n'y étaient pas déchargées tout entières. La même décision a été prise dans l'affaire des *Hoegh Lines* (voir la note 154), dans laquelle les marchandises, déjà chargées sur une allège avaient été heurtées et endommagées par d'autres marchandises qui y étaient déchargées. Il a été décidé que les Règles de La Haye s'appliquaient et que la responsabilité du transporteur était limitée à 500 dollars par colis.

¹⁵⁷ Cette interprétation semble impliquer un certain genre d'acte matériel de prise de possession, ou de dépossession, qui s'accompagne d'un transfert de risques entre le navire et le propriétaire de la marchandise; voir A. W. Knauth, *op. cit.*, p. 145, en ce qui concerne le chargement. Voir également R. Rodière, vol. II, par. 586.

¹⁵⁸ La clause suivante est une clause courante des connaissements de lignes régulières :

« Ni le transporteur... ni le navire ne sera responsable de la perte, du retard ou du dommage de marchandises, quelle qu'en soit la cause, pendant qu'elles se trouveront sous la garde du transporteur... avant leur chargement à bord du navire ou après leur déchargement du navire, même si cette perte, ce retard ou ce dommage sont dus à la négligence du transporteur... et même si les marchandises sont sous la garde du transporteur... en qualité d'entreposeur ou en quelque autre qualité, et les marchandises, avant leur chargement et après leur déchargement, sont aux risques du propriétaire. » Dans l'affaire *Anselme Demavrin v. Wilson's Shipping Co.*, 39 L. L. R. 289, le tribunal a jugé valable la clause suivante : « Quand les marchandises... sont en attente d'enlèvement après leur déchargement, ou sont transportés à des taux forfaitaires ou expédiés d'un endroit ou à un endroit situé au-delà du port de déchargement, l'armateur n'est pas responsable des dommages ou pertes qui pourraient survenir, même en cas de négligence ou de manquement fautif de la part d'une personne à son service. »

¹⁵⁹ Une loi française de 1966, par exemple, étend la responsabilité du transporteur « depuis la prise en charge jusqu'à la livraison des marchandises et lui interdit de passer tout contrat qui aurait pour effet de le soustraire à cette responsabilité ». (Voir loi 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transports, art. 27 et 29), *Journal Officiel* du 24 juin 1966.

196. Aux États-Unis d'Amérique, il semble qu'aux termes du *Harter Act*¹⁶⁰ la responsabilité du transporteur soit plus étendue pendant que les marchandises sont sous sa garde ou sous son contrôle avant le chargement et après le déchargement, qu'aux termes des Règles de La Haye. En effet, aux termes de ces dernières, il bénéficierait des exonérations et limitations prévues aux paragraphes 2 et 5 de l'article 4¹⁶¹. Le *Harter Act* exige aussi du transporteur la « délivrance appropriée » des marchandises¹⁶².

197. La question de savoir quand commence le chargement et quand cesse le déchargement est une question capitale du droit des transports par mer. Les incertitudes à ce sujet constituent le problème que l'on a appelé « ante palan et post palan »¹⁶³ : qui est responsable, et dans quelle mesure, des soins à donner à la marchandise avant le chargement et après le déchargement, étant entendu qu'après le chargement

¹⁶⁰ Voir par. 61; voir également A. W. Knauth, *op. cit.*, p. 163 à 169. Cette loi dispose notamment que « l'exploitant, l'agent, le capitaine ou le propriétaire d'un navire ne peut insérer dans un connaissement une clause l'exonérant de la responsabilité des pertes ou dommages résultant d'une négligence, d'une faute ou d'un manquement dans le chargement, l'arrimage, la garde, les soins ou la délivrance appropriés de toute marchandise licite qui lui a été confiée ».

¹⁶¹ On considère en général qu'après le déchargement, les obligations minimales du transporteur, sont les suivantes :

- a) Notifier au consignataire la date et le lieu de déchargement;
- b) Tenir les marchandises à disposition aux fins d'inspection;
- c) Choisir un entreposeur consciencieux;
- d) Prendre soin, ou veiller à ce qu'il soit pris soin, des marchandises pendant un temps raisonnable en attendant leur délivrance, de façon à laisser au consignataire un délai raisonnable pour en prendre livraison;
- e) Obtenir de l'entrepôt un reçu attestant la délivrance des marchandises, si l'entrepôt est géré par un organisme indépendant, par exemple l'administration du port, une entreprise privée, etc.

Voir W. Tetley, *op. cit.*, p. 177 et 178.

¹⁶² L'interprétation que les tribunaux des États-Unis ont donnée de cette obligation a pour effet qu'il est parfois difficile au transporteur de la remplir. Dans l'affaire *Tan Hi v. United States of America* (1951), A.M.C. 127, et dans des affaires antérieures, le tribunal a décidé que la « délivrance appropriée » est une délivrance conforme aux usages ou à la loi du port de destination et que la délivrance à une autorité, douanière ou autre, n'exonère pas le transporteur de sa responsabilité concernant la marchandise, à moins que la loi ou la coutume ne charge cette autorité de réceptionner la marchandise, à moins que la loi ou la coutume ne charge cette autorité de réceptionner la marchandise et de la remettre au consignataire, ou que cette autorité prenne possession de la marchandise parce que le transporteur a omis de se conformer à la réglementation douanière. Dans l'affaire *Caterpillar Overseas S.A. v. American Export Lines* (1963), A.M.C. 1662, la Court of Appeals a décidé qu'une telle clause était nulle en vertu du *Harter Act*, le transporteur n'ayant pas effectué une « délivrance appropriée », elle a estimé qu'un contrat de port à port imposait normalement au transporteur l'obligation de délivrer la marchandise au consignataire, ou du moins de la remettre à un entrepôt convenable au port de destination. Voir aussi l'affaire *Monsieur Henri Wines Ltd. v. S.S. Covadonga and Others* (1965), A.M.C. 740.

¹⁶³ Voir A. W. Knauth, *op. cit.*, p. 141, ainsi que R. Rodière, *op. cit.*, vol. II, par. 582 à 590.

et avant le déchargement, la marchandise est sous la garde et aux soins du transporteur maritime ¹⁶⁴.

198. Le transporteur s'occupe essentiellement de transporter la marchandise, disons d'un port A à un port B. S'il utilise son propre palan, il ne voit normalement aucun inconvénient à en être responsable depuis le moment où il enlève le colis au port A jusqu'à celui où il le dépose à terre au port B. C'est le cas « de sous palan à sous palan ». Les distinctions subtiles que l'on fait parfois — en proposant, par exemple, de limiter la responsabilité du transporteur en l'appliquant « de la lisse du navire à la lisse du navire » — ne semblent pas d'un grand intérêt pratique aujourd'hui et ne font que compliquer encore la question.

199. Si un engin terrestre est utilisé, le transporteur préférerait que sa responsabilité ne s'applique qu'à la période qui s'écoule entre le moment où le colis est déposé sur son navire — au port de chargement — et où ses préposés ou agents commencent à le manipuler et le moment où ils le disposent de manière qu'il puisse être hissé hors du navire par l'engin terrestre au port de destination. Il en serait ainsi dans le cas où le transporteur ne serait pas responsable, aux termes du contrat de transport, du chargement et du déchargement de la marchandise.

200. Mais, le plus souvent, et en particulier dans le trafic des lignes régulières, le transporteur facture, dans le taux de fret, le prix du chargement et du déchargement de la marchandise. Que l'engin de levage utilisé soit un engin terrestre ou un engin de bord, c'est du transporteur que le propriétaire de la marchandise attendra une indemnité si la marchandise est perdue ou endommagée après qu'il l'aura remise pour expédition. Cependant, et c'est de là surtout que provient la confusion, il est rare que le transfert de la marchandise se fasse directement du propriétaire au transporteur. Le plus souvent, la marchandise est remise à une autorité du port d'expédition, que la loi habilite à recevoir les marchandises, à les entreposer dans des locaux et à les charger ensuite à bord des navires. Dans les documents établis pour le chargement, les marchandises sont généralement consignées à l'ordre du transporteur ou de ses agents pour la période pendant laquelle elles seront sous la garde de l'entreposeur, qui a prévu des conditions de dépôt comportant des clauses d'exonération de responsabilité ¹⁶⁵. De même, au port

de destination, les marchandises sont généralement remises à un entrepôt désigné — habituellement un établissement public — qui les délivre aux réceptionnaires. Après déchargement, les marchandises sont consignées dans les documents de dépôt, tantôt aux soins des réceptionnaires, tantôt à ceux du transporteur ou de son agent ¹⁶⁶. Le transporteur n'a pas le contrôle de la sécurité des marchandises pendant qu'elles sont sous la garde de l'entreposeur, au port d'expédition ou de déchargement.

201. Il est donc bien évident, vu les dispositions de l'article 7, que le transporteur pourrait prétendre à juste titre qu'il ne saurait être responsable des pertes ou dommages survenant avant le chargement et après le déchargement, et qu'il a le droit de s'exonérer de toute responsabilité pour ces périodes. Il est évident aussi que le propriétaire de la marchandise est fondé à se plaindre de ne pouvoir, avec les réglementations et pratiques actuelles, déterminer avec précision qui est responsable de la perte ou du dommage des marchandises, expédiées et reçues de la manière qu'a indiquée le transporteur.

202. Cette situation sans issue tient à ce que les termes « chargement » et « déchargement », employés dans les Règles de La Haye, s'accordent mal avec la diversité des procédures suivies dans les ports. Le problème pourrait être résolu de deux façons. On pourrait, par exemple, modifier les Règles de manière à spécifier que le transporteur sera responsable à partir du moment où la marchandise est remise, conformément à ses instructions, au dépositaire compétent du port d'expédition jusqu'au moment où elle est délivrée à son propriétaire au port de destination; si cette solution était adoptée, les transporteurs concluraient, avec les dépositaires des deux ports, des arrangements en matière d'indemnisation, auxquels le propriétaire de la marchandise resterait étranger. On pourrait aussi clarifier les Règles en définissant le « chargement » et le « déchargement » comme désignant la manutention de la marchandise de sous palan, terrestre ou de bord, à sous palan, terrestre ou de bord, lorsque le transporteur assurerait le chargement et le déchargement de la marchandise ¹⁶⁷. Le risque de perte, avant le déchargement et après le déchargement, resterait à la charge du propriétaire de la marchandise mais, s'il avait à utiliser les services d'un dépositaire, dans le port, il serait logique que la loi interdise aux dépositaires, dans tous les pays, de limiter leur obligation de prendre soin de

¹⁶⁴ L'une des principales conclusions à laquelle la Chambre de commerce de Stockholm est parvenue, lors d'une enquête impartiale faite en 1959 sur la situation en Suède, s'appliquerait aujourd'hui à bien d'autres pays : « malgré la multiplicité des personnes intéressées, il y a des cas où personne n'est responsable des dommages causés aux marchandises ou de leur perte ». Voir la note de K. Grönfors, dans le *Journal of Business Law* (1960), p. 120.

¹⁶⁵ C'est souvent la réglementation locale, et non la loi maritime, qui détermine dans quelle mesure les dépositaires tels que les administrations des ports, les entrepôts, les agents en douane, les propriétaires de quais, etc., peuvent dégager leur responsabilité. Dans certains pays, le dépositaire de la marchandise peut s'exonérer de toute responsabilité; dans d'autres, il peut le faire partiellement ou ne pas assumer la charge de la

preuve; dans d'autres encore, il lui est interdit de limiter sa responsabilité. La doléance la plus grave des propriétaires des marchandises à l'égard des dépositaires a pour cause la brièveté du délai pendant lequel ils peuvent présenter une réclamation. Il y a souvent prescription quelques mois après le déchargement.

¹⁶⁶ Dans certains ports, le dépositaire est considéré comme l'agent du chargeur, dans d'autres comme l'agent du transporteur, dans d'autres encore comme l'agent de l'un et de l'autre.

¹⁶⁷ Si le transporteur n'assurait pas le chargement et le déchargement de la marchandise, on pourrait limiter sa responsabilité à la période comprise entre le moment où il délivrerait un reçu pour les marchandises et celui où il les livrerait à la personne devant les décharger.

la marchandise ou de se dégager, par contrat, de la responsabilité de toute la valeur de la marchandise. On devrait aussi fixer un délai raisonnable de prescription.

C. — Obligation du transporteur. — Article 3

Article 3, paragraphe 1 : navigabilité

203. Si un navire prend la mer en état d'innavigabilité¹⁶⁸, provoquant ainsi la perte ou le dommage de marchandises, le transporteur peut dégager sa responsabilité, aux termes des Règles de La Haye, en prouvant qu'il a exercé « avant et au début du voyage... une diligence raisonnable » pour mettre le navire en état de navigabilité. Il arrive parfois que le navire se trouve en état d'innavigabilité en raison d'un vice caché qu'une diligence raisonnable ne permet pas de déceler; en pareil cas, le propriétaire de la marchandise ne peut obtenir du transporteur aucune indemnité¹⁶⁹.

204. Dans certains pays, les décisions judiciaires récentes font que le transporteur a plus de difficulté qu'auparavant à prouver qu'il a exercé une diligence raisonnable, cette obligation étant considérée comme une obligation personnelle qui ne peut être déléguée¹⁷⁰; s'il y a eu négligence de la part d'une personne employée par le transporteur, y compris un entrepreneur indépendant, la jurisprudence actuelle tend à rendre le transporteur responsable¹⁷¹. Cette jurisprudence a

¹⁶⁸ Pour être en état de navigabilité, le navire doit être aussi en état de transporter la cargaison. La navigabilité ne se limite pas à la sécurité de la « coque » du navire; voir R. Rodière, *op. cit.*, vol. II, par. 619.

¹⁶⁹ L'arrêt rendu dans l'affaire *Union of India v. N.V. Reedery Amsterdam (The Amstelot)* [1963], 2 L.L.R. 223, est un bon exemple de ce cas. La Chambre des Lords a décidé que le navire était en état d'innavigabilité au début du voyage, mais que l'innavigabilité était due à une fissure par fatigue du démultiplicateur, qui était ignorée et indécélable à l'œil nu. Elle a estimé qu'il avait été procédé à une inspection appropriée et soignée, conforme aux normes du Lloyd's Register, et que le transporteur avait donc exercé une diligence raisonnable, non seulement parce qu'il avait employé des personnes qualifiées et compétentes mais parce que ces personnes avaient procédé avec soin et compétence à tous les examens nécessaires. A propos de l'absence de contrôle magnétoscopique par le transporteur (contrôle qui aurait révélé la fissure), elle a jugé que le transporteur n'était pas responsable si ces précautions qui auraient permis, comme l'expérience l'avait montré ultérieurement, de déceler ou éviter l'innavigabilité, n'avaient pas été prises.

¹⁷⁰ Voir W. Tetley, *op. cit.*, p. 100 : « Le transporteur peut employer une autre personne pour exercer la diligence raisonnable, si son délégué n'est pas diligent, le transporteur est alors responsable ». La question de savoir ce qu'il faut entendre par *due diligence*, dans la version anglaise des Règles de La Haye ou par « diligence raisonnable », c'est-à-dire non absolue, dans la version française, est affaire d'appréciation et est à trancher dans chaque cas en fonction des faits de la cause; voir *Schade v. National Surety Corp.* (1961), A.M.C. 1225. Voir aussi R. Rodière, *op. cit.* vol. II, par. 619.

¹⁷¹ Dans l'affaire *Riverstone Meat Co. Pty Ltd v. Lancashire Shipping Co. Ltd, (The Muncaster Castle)* [1961], A.C. 807, qui a ému de nombreux armateurs, le navire était entre les mains de réparateurs honorablement connus, en vue d'une inspection spéciale et de réparations. La Chambre des Lords a estimé que le transporteur n'avait pas prouvé qu'il avait exercé une diligence raisonnable pour mettre le navire en état

conduit le CMI à proposer, en 1963, de modifier les Règles de La Haye de façon à exonérer les transporteurs de leur responsabilité en cas d'innavigabilité, à condition qu'ils aient exercé une diligence raisonnable en choisissant des réparateurs honorablement connus (voir par. 69). Cette proposition n'a finalement pas abouti, faute d'appuis¹⁷².

205. Le principe posé par l'arrêt du *Muncaster Castle*, selon lequel le transporteur est responsable de l'innavigabilité due à la négligence de ses employés ou d'un entrepreneur indépendant, semble conforme aux arrêts de tribunaux de nombreux pays et semble aussi être équitable, car les transporteurs conservent le droit de réclamer des dommages-intérêts aux entrepreneurs indépendants auxquels ils ont fait appel¹⁷³. Ce principe ne s'applique pas, semble-t-il, à la négligence commise dans la construction du navire, et un transporteur n'est pas responsable d'un vice de construction s'il prend toutes mesures voulues pour s'assurer, par des visites et des inspections, que le navire est adapté à l'usage auquel il l'emploie¹⁷⁴.

206. De plus, l'interprétation des termes « avant et au début du voyage », employés au paragraphe 1 de l'article 3, a souvent provoqué des difficultés et causé des injustices. Dans beaucoup de pays, le mot « voyage » est pris dans le sens qu'il a dans les connaissements¹⁷⁵ et le principe du *common law* selon lequel le transporteur a l'obligation de fournir un navire en état de navigabilité au début de chaque partie du voyage ne s'applique donc pas. Les Règles de La Haye seraient plus rationnelles si l'obligation énoncée au paragraphe 1 de l'article 3 était maintenue pendant tout le voyage.

de navigabilité, qu'il n'était pas exonéré parce que la négligence dans la réparation avait été commise par un entrepreneur indépendant, et que l'obligation de diligence raisonnable était imposée au transporteur quelle que soit la personne qui effectue la réparation, même si le travail confié à l'entrepreneur indépendant exigeait des connaissances techniques et une expérience particulière et si la négligence n'était pas apparente pour l'armateur.

¹⁷² A la Conférence du Conseil maritime international, tenue à Stockholm, les représentants de nombreux pays ont déclaré que le droit jurisprudentiel et l'opinion de personnes autorisées tendaient, dans leurs pays, à concorder avec l'arrêt rendu dans l'affaire du *Muncaster Castle*. Ils ont « également fait valoir... que, pour des raisons d'ordre pratique, il était préférable que l'armateur soit responsable aussi de la négligence d'un entrepreneur indépendant » qu'il a désigné, car il serait difficile ou même impossible au chargeur de poursuivre un chantier avec lequel il n'aurait pas été antérieurement en rapport; voir O. Riska, « Shipowner's liability for damage caused by the negligence of an independent contractor performing work for the ship », dans *Six lectures on the Hague Rules, op. cit.*, 88, p. 95.

¹⁷³ Depuis l'affaire du *Muncaster Castle*, les transporteurs ont souvent prétendu que, pour ce qui est de la navigabilité, les Règles de La Haye ne les avantagent pas plus que ne le faisait le *common law*, qui leur imposait l'obligation absolue de fournir un navire en état de navigabilité.

¹⁷⁴ Telle a été la décision dans l'affaire *Angliss v. P. and O. S.N. Co.* (1927), 2 K.B. 456, et cette décision ne semble pas avoir été infirmée dans l'affaire du *Muncaster Castle*.

¹⁷⁵ Voir l'affaire *The Makedonia* (1962), 7 L.L.R. 316; 190.

Article 3, paragraphe 2 :
Soins apportés aux marchandises

207. Cette règle dispose que « sous réserve des dispositions de l'article 4 » (ces termes ont été exclus de la législation des États-Unis) le transporteur « procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées ».

208. Dans certains pays, l'interprétation de l'expression « de façon appropriée et soigneuse » a donné lieu à des incertitudes. On a estimé qu'« appropriée » avait un sens légèrement différent de « soigneuse », et que la formule signifiait qu'outre les « soins » qu'il devait apporter aux marchandises¹⁷⁶, le transporteur devait adopter un système adéquat, compte tenu de tout ce qu'il savait ou devait savoir quant à la nature des marchandises. L'expression « de façon appropriée » a été considérée comme équivalant à « de façon efficace »¹⁷⁷.

209. Dans un cas qui a montré la force du principe posé par le paragraphe 2 de l'article 3, bien que le tribunal ait été d'avis que l'état de la mer était de nature à constituer un « péril » (exonération dont le transporteur peut se prévaloir aux termes du paragraphe 2 de l'article 4), l'armateur a été jugé responsable du dommage causé aux marchandises, parce que l'arrimage était défectueux au sens du paragraphe 2 de l'article 3¹⁷⁸.

210. Si l'on pouvait modifier les Règles de façon à conférer tout son poids à l'interprétation que ces décisions ont donnée de l'expression « de façon appropriée et soigneuse », on ferait beaucoup pour les chargeurs¹⁷⁹. Cela est particulièrement important en ce qui concerne le transport de produits dont la manutention et l'arrimage exigent une attention particulière (une aération ou des soins spéciaux, par exemple).

211. Le paragraphe 2 de l'article 3 soulève aussi le problème de la charge de la preuve¹⁸⁰. Il semble, à ce sujet, que la principale question soit de savoir si « les dispositions de cette règle... imposent au transporteur l'obligation absolue de satisfaire les exigences qu'elle stipule » ou si cette obligation est « modifiée ou limitée par les exonérations accordées par le paragraphe 2 de l'article 4 »¹⁸¹. En d'autres termes, les cas d'exonération ne devraient pas être considérés « comme des excuses pour l'exécution incorrecte des opérations prescrites »¹⁸¹, mais comme des incidents « fondamenta-

lement sans rapport avec l'obligation générale de prendre soin de la marchandise. Elles visent des éventualités dans lesquelles le transporteur ne manque pas à ses obligations et où, tout bien considéré, il serait injuste de le rendre responsable des pertes ou des dommages. »

Article 3, paragraphe 6 : Délai de prescription

212. Ce paragraphe dispose qu'« en tout cas », l'action doit être intentée « dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû avoir été délivrées ». Cette disposition a soulevé les questions suivantes :

a) En quoi consiste la « délivrance », point de départ du délai d'une année¹⁸² ?

b) Par « intentée dans l'année », entend-on que l'action peut être intentée, dans ce délai, devant n'importe quel tribunal ou devant un tribunal déterminé ?

c) Le terme « action » comprend-il l'arbitrage ?

d) Que signifient les mots « en tout cas » ?

e) Les parties peuvent-elles convenir de prolonger le délai ?

213. Le délai commence à courir à « la délivrance des marchandises » ou à « la date à laquelle elles eussent dû être délivrées ». Il semble que l'emploi du terme « délivrance », au lieu de « déchargement », soit intentionnel, car « déchargement » est le terme employé ailleurs dans les Règles (par exemple, à l'article 2 et au paragraphe 2 de l'article 3). La délivrance devrait signifier normalement le moment où le consignataire reçoit la marchandise de la partie ayant qualité pour la délivrer¹⁸³, mais certains tribunaux ont été d'avis que le délai commençait à courir avant ce moment¹⁸⁴. Il serait peut-être bon de modifier le paragraphe 6 de l'article 3 de manière à confirmer que, par « délivrance », on entend le moment où le consignataire reçoit, ou devrait recevoir, la marchandise.

214. Il y a aussi incertitude sur le point de savoir si l'action intentée dans un pays interrompt le cours du délai d'une année dans d'autres pays. Dans une

¹⁸⁰ Dans certains pays, cette période n'est pas d'une année.

¹⁸² Voir Tribunal de commerce de Marseille (*Loch Dee*, 3 février 1948), D.M.F. (1949), 485 : le Tribunal a posé en principe qu'il y a délivrance le jour où le dernier colis de la marchandise est déchargé, détaché du palan et prêt à être livré.

¹⁸¹ Dans l'affaire *C. Tennant Sons and Co. v. Norddeutscher Lloyd*. (1964), A.M.C. 754, le tribunal a estimé que le délai commençait à courir au moment où le déchargement était achevé, « que ce soit par le transfert total de la possession et de la surveillance des marchandises au consignataire ou... par tradition théorique à l'agent dûment autorisé du consignataire ». Dans l'affaire *Automatic Tube Co. Pty Ltd. v. Adelaide Steamship Company Ltd.* (1967), 1 Ll. L. R. 531, la Cour suprême d'Australie occidentale a estimé que la délivrance est effectuée quand les marchandises sont débarquées sur le quai et détachées du palan du navire ou, au plus tard, quand elles se trouvent dans les locaux du dépositaire, à la disposition immédiate du consignataire. Voir aussi Cour de cassation, *Matelots Pillier et Peyrot*, 20 juillet 1959, D.M.F. (1959), p. 661.

¹⁷⁶ *Albacora S.R.L. v. Westcott and Laurance Linde Ltd.* (1966), 2 Ll. L. R. 58, déclaration de Lord Pearce, p. 62.

¹⁷⁷ *Ibid.*, p. 64.

¹⁷⁸ *Blackwood Hodge Limited v. Ellerman Lines Ltd.* (1963), Ll. L. R. 454.

¹⁷⁹ Dans certains pays, les chargeurs se heurtent à une interprétation moins sévère de ces termes par les tribunaux.

¹⁸⁰ On trouvera un bon résumé de ce problème dans « Care of Cargo under the Hague Rules », par F.J.J. Cadwallader, dans *Current Legal Problems*, Londres, 1969, p. 41.

¹⁸¹ *Ibid.*

affaire au moins, en Angleterre, l'action a été déclarée irrecevable parce que n'ayant pas été intentée en Angleterre dans le délai d'une année, bien qu'elle ait été entamée auparavant dans un autre pays¹⁸⁵. Cet arrêt a été critiqué¹⁸⁶.

215. Si le but du délai de prescription est d'obliger les propriétaires de marchandises à présenter rapidement leurs réclamations aux transporteurs, on pourrait atteindre ce but, sans s'exposer aux anomalies actuelles, en permettant que l'action soit entamée devant toute juridiction ayant un lien raisonnablement étroit avec le contrat de transport.

216. La question s'est aussi posée de savoir si, pour l'application du délai d'une année, le terme « action »¹⁸⁷ comprend les procédures d'arbitrage. Dans l'affirmative, cela pourrait avoir de graves conséquences pour les consignataires lorsque le connaissement est émis en vertu d'une charte-partie contenant une clause d'arbitrage. En pareil cas, le connaissement fait généralement référence à la charte-partie, mais le consignataire ne connaît pas la teneur de cette dernière. Le consignataire pourrait donc engager une procédure judiciaire dans le délai d'une année et constater ensuite, une fois ce délai expiré, qu'il ne dispose d'aucune voie de recours : il serait débouté de sa demande en justice parce qu'il n'aurait pas préalablement fait appel à l'arbitrage et sa demande d'arbitrage serait rejetée parce qu'il n'aurait pas désigné un arbitre dans le délai d'une année¹⁸⁸. Afin de clarifier la situation et d'éviter les conséquences décrites ci-dessus, on pourrait préciser que le mot « action » exclut les procédures d'arbitrage.

217. Il faudrait éclaircir aussi un autre point : si le terme « action » exclut l'arbitrage et si les parties recourent à l'arbitrage, cela signifie-t-il que les parties renoncent, par là-même, à ce que s'applique la règle stipulant qu'une « action » doit être engagée dans un délai d'une année¹⁸⁹.

¹⁸⁵ *Compañia Colombiana de Seguros v. Pacific S.N. (The Salaverry) Co.* (1963), 2 Ll. L. R. 479. Le connaissement prévoyait la compétence exclusive des tribunaux anglais, mais l'action avait été entamée d'abord à New York.

¹⁸⁶ Voir la note intitulée « The Time Bar of the Hague Rules », par R.P. Colinvaux, dans le *Journal of Business Law* (1963/64), p. 171. L'arrêt a infirmé la thèse figurant dans T.E. Scrutton *op. cit.* : « Si une action est intentée devant un tribunal dans le délai d'une année, cela devrait suffire pour satisfaire aux dispositions du paragraphe 6 de l'article 3 des Règles de la Haye et le propriétaire de la marchandise devrait pouvoir poursuivre devant une autre juridiction, au-delà du délai d'une année, la procédure déjà engagée. »

¹⁸⁷ La formule du texte français des Règles « à moins qu'une action ne soit intentée » semble exclure l'arbitrage. Le mot anglais *suit* n'est pas un terme de l'art en droit anglais et a diverses acceptions techniques. Dans les dictionnaires et du point de vue dont il s'agit ici, il semble ne désigner qu'une procédure judiciaire.

¹⁸⁸ C'est ce qui s'est passé, semble-t-il dans l'affaire du *Merak* (1964), 2 Ll. L. R. 527.

¹⁸⁹ Les remarques de R. P. Colinvaux dans *The Carriage of Goods by Sea Act, 1924*, Londres, 1954, p. 176, sont très pertinentes à ce sujet :

« ... Si l'éminent magistrat avait raison dans l'affaire du *Salaverry*, il serait impossible de se conformer à cette

218. Il y a divergence d'avis entre les pays à *common law* quant aux effets de l'expression « en tout cas ». En droit anglais, un déroutement injustifiable entache le contrat de transport de nullité et les Règles de La Haye, y compris la disposition relative au délai d'une année, cessent de s'appliquer¹⁹⁰. Mais, aux États-Unis, le délai d'une année continue de s'appliquer même en cas de déroutement injustifiable, en raison de l'emploi de l'expression « en tout cas »¹⁹¹. On pourrait mettre fin à cette divergence en précisant si le délai d'une année s'applique quand le contrat de transport est frappé de nullité.

219. Il est assez courant que les parties prolongent le délai¹⁹². L'article 5 permet, en effet, au transporteur d'abandonner tout ou partie de ses droits et d'augmenter ses responsabilités, pourvu que cet abandon de droits ou cette augmentation de responsabilités soit indiqué dans le connaissement, mais la question de savoir si l'article 5 peut s'appliquer à une convention prolongeant le délai en question a suscité des doutes. Afin de clarifier la situation, le Protocole portant modification des Règles de La Haye (« Règles de Visby ») adopté en 1968¹⁹³ — mais qui n'est pas encore en vigueur — prévoit que ce délai peut être prolongé par accord entre les parties, intervenant même après que soit survenu le fait qui motive l'action.

D. — Droits et exonérations du transporteur. — Article 4

Article 4, paragraphe 2 : « Catalogue des exonérations »

220. Ce paragraphe 2 a une extrême importance, car il contient le « catalogue »¹⁹⁴ des exonérations dont peut bénéficier le transporteur. Il commence par les mots « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant », et il énumère, aux alinéas a à q, les exonéra-

exigence (c'est-à-dire d'intenter une « action » dans un délai d'une année) dans le cas où les parties auraient décidé tout d'abord de recourir à l'arbitrage. Il serait inutile que le demandeur (propriétaire de la marchandise) fasse délivrer une citation à comparaître dans un délai d'une année, cette procédure ne se déroulant pas devant l'arbitre. On ne pourrait pas dire que le transporteur se serait dérobé, puisque le différend devait être réglé par arbitrage. Ce résultat surprenant, à savoir que le demandeur d'arbitrage serait inévitablement perdant *in limine*, découle inexorablement de l'arrêt rendu dans l'affaire du *Salaverry*. Aussi, à mon avis, cet arrêt ne peut-il être approuvé. »

¹⁹⁰ C'est alors le délai de six ans, prévu par le *common law*, qui s'applique.

¹⁹¹ Voir *Atlantic Mutual Insurance Company v. Poseidon Schiffahrt* (1963), A.M.C. 655. Cette question se pose aussi à propos de la limitation de responsabilité prévue au paragraphe 5 de l'article 4; voir ci-après par. 265 à 284.

¹⁹² Cette prolongation semble être considérée comme valable par la plupart des tribunaux; voir *Benz Kid Co. v. Kawasaki Kisen Kaisha* (1954), A.M.C. 130, 403, 2236; *Cour-de-cassation, Ligne Scandinave c. London Assurance*, D.M.F. (1959), 34, et les affaires citées dans W. Tetley, *op. cit.*, par. 198 à 202.

¹⁹³ Le texte du protocole figure à l'annexe II, au présent rapport.

¹⁹⁴ Voir S. Brackhus, « The Hague Rules Catalogue », dans *Six lectures on the Hague Rules*, *op. cit.*, p. 15.

tions expressément prévues. Nous examinerons, en analysant ce paragraphe, les points suivants :

- a) L'usage fait de plusieurs des exonérations;
- b) La charge de la preuve;
- c) La situation des agents et préposés en ce qui concerne les exonérations.

221. Certaines des exonérations sont superflues, car elles rentrent dans le cadre de l'exonération au titre des « périls de la mer » ou de l'exonération « fourre-tout » que constitue l'alinéa *q*. Telles sont, par exemple, les exonérations prévues en cas d' « acte de Dieu » (alinéa *d*), de « faits de guerre » (alinéa *e*), de « fait d'ennemis publics » (alinéa *f*), d' « arrêt de prince » ou d'autorités, ou de saisie judiciaire (alinéa *g*), de restriction de quarantaine (alinéa *h*), d'émeutes ou de troubles civils (alinéa *k*), de sauvetage ou de tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer (alinéa *l*). Nous n'examinerons donc pas ces exonérations une à une. Nous laisserons de côté l'exonération pour « insuffisance ou imperfection de marques » (alinéa *o*), vu qu'aucune difficulté à ce sujet n'a été signalée au secrétariat.

Paragraphe 2, alinéa a : Négligence dans la navigation ou dans l'administration du navire

222. C'est là sans doute la plus importante des exonérations du « catalogue », puisqu'elle exonère le transporteur de responsabilité pour perte ou dommage résultant ou provenant des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire¹⁹⁵.

223. Cette exonération a été vivement critiquée par les chargeurs. Certains tribunaux l'ont interprétée de façon si large que les transporteurs ont pu dégager leur responsabilité même dans des cas où l'arrimage défectueux des marchandises, dû à une faute technique du capitaine, avait compromis la stabilité du navire. L'acte du capitaine a été interprété comme une faute dans la navigation et l'administration du navire, et non comme une faute dans le soin et la garde de la marchandise¹⁹⁶.

224. La distinction à faire entre « l'administration du navire » et les soins à donner à la marchandise, prévus à l'article 3, paragraphe 2, donne lieu à beaucoup d'incertitudes. Dans une certaine affaire, la distinction a été faite de la manière suivante :

Si le dommage résulte uniquement, ou même essentielle-

¹⁹⁵ En 1969, 1 624 navires de 500 tonneaux de jauge brute ou plus ont été impliqués dans des abordages, et 854 se sont échoués. Dans la plupart de ces cas, le transporteur aurait pu rejeter la réclamation du chargeur en invoquant l'exonération pour négligence dans la navigation du navire.

¹⁹⁶ Voir S. Dor, *op. cit.*, p. 126. Dans certains pays, des lois ont été votées pour mettre fin aux jugements exonérant les transporteurs de responsabilité dans le cas d'arrimage défectueux, mais l'expression « administration du navire », laisse subsister encore des possibilités de favoriser le transporteur. Voir aussi G. Schaps-Abraham, *op. cit.*, vol. II, par. 607, Ann. 15, 16, 17 et R. Rodière, *op. cit.* vol. II, par. 620 à 625.

ment, d'une négligence dans les soins qu'il convient raisonnablement de donner à la marchandise, le navire est responsable, mais s'il résulte d'une négligence dans les soins qu'il convient raisonnablement de donner au navire ou à une de ses parties, par opposition à la marchandise, le navire est exonéré de responsabilité; si la négligence n'est pas une négligence à l'égard du navire, mais seulement le fait d'avoir négligé d'utiliser l'équipement du navire pour protéger la marchandise, le navire n'est pas exonéré¹⁹⁷.

225. Dans la plupart des cas limites, le critère a été le suivant : « Y a-t-il eu un manque de soins à l'égard de la marchandise ou un manque de soins à l'égard du navire qui avait affecté indirectement la marchandise ? » Dans le premier cas, le transporteur est responsable parce qu'il a enfreint les dispositions de l'article 3, paragraphe 2 et, dans le second, les dispositions de l'article 4, paragraphe 2 a l'exonèrent. Si la perte ou le dommage résulte à la fois de l'innavigabilité et de l'administration du navire, le transporteur est responsable, à moins de pouvoir séparer les pertes¹⁹⁸.

226. On peut résumer comme suit la tendance qui se dégage de la jurisprudence :

Une erreur dans la navigation ou dans l'administration du navire est une erreur qui affecte surtout, au début, le navire. L'erreur dans la navigation et l'administration du navire pourrait être définie comme un acte ou une omission qui affectent surtout, initialement, le navire, sa sécurité et son bon état et l'aventure maritime en général. Une erreur dans les soins à donner à la cargaison est un acte ou une omission fautifs concernant surtout la marchandise¹⁹⁹.

Le transporteur est souvent exonéré quand la même erreur a affecté à la fois le navire et la marchandise, même dans le cas où une manœuvre défectueuse est considérée comme équivalant à des erreurs de navigation et d'administration²⁰⁰. Il semble aussi que des transporteurs ont été exonérés de responsabilité pour des avaries causées à la marchandise lors de manœuvres ordinaires comme l'accostage des navires²⁰¹, et que les dommages ou retards causés par le soutage puissent, dans certains cas, être couverts par l'exonération relative à « l'administration du navire ».

227. Chaque cas doit être jugé en fonction des faits

¹⁹⁷ *Gosse Millard Ltd v. Canadian Government Merchant Marine* (1929), A.C. 223. Opinion dissidente émise à la Court of Appeal, confirmée par la Chambre des Lords. La distinction faite dans l'affaire *Gosse Millard* figure dans les codes de certains pays de droit écrit, comme la République fédérale d'Allemagne (art. 607, Al. 2 H.G.B.), la Grèce (art. 138, Al. 2, C.M.H.).

¹⁹⁸ *The Walter Raleigh* (1952), A.M.C. 618; Cour de cassation, *Oceanic* (1951), D.M.F. 1951, 533. Toutefois, si une erreur unique est à la fois une erreur dans l'administration du navire et une erreur dans les soins à donner à la marchandise, le transporteur n'est pas considéré, en règle générale, comme responsable, parce que l'erreur concerne, en fait, l'ensemble de l'aventure maritime; voir Tetley, *op. cit.*, p. 104. Mais s'il y a eu deux erreurs distinctes, il faut que le transporteur puisse séparer les dommages causés par chacune, faute de quoi il est responsable de tous les dommages; voir Tribunal de commerce de la Seine, *Sainte Mère l'Église*, 30 avril 1952, D.M.F. 1952, 488.

¹⁹⁹ Voir W. Tetley, *op. cit.*, p. 103.

²⁰⁰ *Hershey Chocolate Corp. v. Mars* (1959), A.M.C. 2035.

²⁰¹ Tribunal de commerce de Sète, *Prosper-Schiaffino*, 19 juillet 1960, D.M.F. 1961, 45.

de la cause. Mais la règle en question est une source d'incertitudes et de grande confusion si l'on cherche à formuler des conclusions pour aider le transporteur et le propriétaire de la cargaison à tracer une ligne de démarcation entre ce qui constitue et ce qui ne constitue pas une erreur dans la navigation et l'administration du navire, au sens de l'exonération prévue. Les chargeurs de la plupart des pays considèrent cette règle comme un anachronisme; il vaudrait mieux supprimer une des deux parties de cette exonération ou les deux, ou les redéfinir avec plus de précision ²⁰².

Paragraphe 2, alinéa b : Incendie

228. Aux termes de cet alinéa, le transporteur est exonéré de responsabilité pour perte ou dommage résultant d'un incendie, à moins qu'il n'ait été causé par le fait ou la faute du transporteur. L'expression « le fait ou la faute du transporteur » est interprétée dans certains pays comme signifiant la faute du transporteur lui-même et non pas simplement celle d'un de ses préposés ou agents.

229. Les principales questions qui se posent semblent être les suivantes :

a) Faut-il maintenir cette exonération bien que les transporteurs soient tenus d'installer un équipement moderne de communications et de protection ainsi que de lutte contre l'incendie ?

b) Si cette exonération est maintenue, peut-on coordonner son application avec celle des règlements sur l'incendie qui existent dans certains pays, afin d'éviter les incertitudes pouvant résulter d'un chevauchement ?

c) Les Règles devraient-elles préciser que le transporteur est tenu de démontrer la cause de l'incendie ? (Si cette cause ne peut être établie, il conviendrait peut-être de maintenir la responsabilité du transporteur).

Paragraphe 2, alinéa c : Périls, dangers ou accidents de la mer

230. Cette clause est peut-être celle que les transporteurs invoquent le plus souvent pour leur défense, et ils soutiennent généralement qu'elle englobe les accidents résultant de l'action des vagues ou d'autres dangers inhérents à la navigation, tels que de violentes tempêtes, le brouillard, des bancs de sable, les abordages et les obstacles, immobiles ou mobiles, rencontrés

²⁰² Il existe deux précédents de suppression de cette exonération. En premier lieu, au moins une grande puissance maritime l'a supprimée dans sa navigation nationale. En second lieu, les articles 3 et 4 de la Convention internationale de 1967 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer disposent que le transporteur est responsable de la perte ou du dommage « imputable à la faute ou négligence du transporteur ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions ». Voir la *Convention sur le droit maritime*, Ministère des affaires étrangères et du commerce extérieur de Belgique, Service des traités (1968), p. 80. Sauf en ce qui concerne le transport de véhicules, cette convention ne prévoit aucune exonération pour des erreurs commises dans la navigation ou l'administration du navire.

par le navire. Tout navire doit être construit assez solidement pour pouvoir résister à ces dangers, mais si le transporteur peut prouver ²⁰³ que le dommage ou la perte subie par le navire ou par la marchandise ont été causés par des risques de mer sur lesquels il ne pouvait rien, il peut alors dégager sa responsabilité ²⁰⁴. La définition des « périls de la mer » est d'une importance capitale, car il s'agit « davantage d'une affaire d'appréciation que de droit ²⁰⁵ ». Certains tribunaux ont interprété cette clause de façon très stricte, en ce sens que le péril doit avoir été « catastrophique au point de l'emporter sur les sauvegardes grâce auxquelles des marins habiles et vigilants conduisent généralement à bon port le navire et la marchandise ²⁰⁶. Il faut aussi que ce péril soit de ceux auxquels on ne pouvait s'attendre dans la zone du voyage à cette époque de l'année ²⁰⁷. »

231. Dans d'autres pays, les tribunaux ont interprété de façon large cette exonération. Selon l'un d'eux, par exemple, « pour constituer un péril de la mer, il n'est pas nécessaire que le phénomène ait un caractère exceptionnel ou soit causé par une force irrésistible. Il suffit qu'il soit la cause d'un dommage des marchandises en mer sous l'effet de la violence du vent et des vagues, à condition que le dommage ne puisse être attribué à la négligence de qui que ce soit ²⁰⁸. »

232. Cette exonération qui est l'une des plus anciennes de tout l'arsenal des transporteurs, est peut-être anachronique aujourd'hui, pour les mêmes raisons que celles évoquées aux paragraphes 222 à 227 en ce qui concerne la négligence dans la navigation. Elle pourrait être supprimée, ou modifiée conformément aux interprétations judiciaires les plus strictes indiquées ci-dessus.

Paragraphe 2, alinéa i : Acte ou omission du chargeur

233. Cette exonération n'a pas soulevé de grandes difficultés. Cependant, les transporteurs qui en ont réclamé le bénéfice ont parfois eu gain de cause parce que le chargeur avait fait une description inexacte des marchandises en les donnant à expédier, même si cette description n'avait eu aucun rapport avec la cause de la perte ou du dommage de la marchandise. Il conviendrait donc peut-être de définir cette exonération d'une manière plus précise.

²⁰³ C'est à lui qu'il incombe de prouver qu'il peut bénéficier de l'exception. Même si le temps a été assez mauvais pour constituer un péril de la mer, le transporteur ne peut bénéficier de l'exonération s'il a contrevenu aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 3 des Règles et si cela a causé la perte ou le dommage ou y a contribué.

²⁰⁴ Voir S. Dor, *op. cit.*, p. 119. On trouvera des exemples de la jurisprudence française dans R. Rodière, *op. cit.*, vol. II, par. 631.

²⁰⁵ Voir W. Tetley, *op. cit.*, p. 117.

²⁰⁶ *The Rosalia*, 264 Fed. Rep. 285.

²⁰⁷ Tribunal de commerce de la Seine, *Hildegard-Doerenkamp*, 25 février 1965, D.M.F. 1966, p. 225.

²⁰⁸ *Keystone Transports Ltd. v. Dominion Steel and Coal Corp.* (1942), S.C.R. 495, p. 505.

Paragraphe 2, alinéa j : Grèves

234. Aux termes de cet alinéa, le transporteur n'est pas responsable pour perte ou dommage provenant de grèves²⁰⁹ ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement²¹⁰. Cette exonération est d'un usage fréquent et est souvent la cause de doléances des chargeurs. Elle est souvent invoquée en liaison avec les dispositions de l'article 4, paragraphe 4, quand le transporteur change les ports d'escale pour éviter un port paralysé par une grève ou quitte un tel port pour décharger la marchandise dans un autre. Si le transporteur peut prouver que le déroutement était raisonnable, les tribunaux de la plupart des pays lui reconnaissent le droit à cette exonération et ne considèrent pas qu'il a manqué à son obligation envers le propriétaire de la marchandise²¹¹ de ne pas dévier de la route prévue par le contrat. On dit alors qu'il n'y a pas eu « déroutement », mais simplement « changement dans le voyage »²¹². Des désaccords se produisent très souvent entre le transporteur et le propriétaire de la marchandise au sujet du temps que met le transporteur pour juger de la situation et au sujet de la justesse de son appréciation. En général, le propriétaire de la marchandise trouve que le transporteur ne devrait pas décider aussi vite qu'il le fait que la situation est assez grave pour justifier le choix d'un autre port ou décharger la marchandise en un endroit peu approprié, aux risques et frais du propriétaire de la marchandise. La tendance qui se dégage de la plupart des arrêts des tribunaux, dans les cas où il y a eu à la fois grève et déroutement, est que le transporteur doit, pour pouvoir bénéficier de l'exonération en cas de grève (et de déroutement raisonnable), s'assurer que la décision qu'il prend est dans l'intérêt de toutes les parties, et aussi tenir compte de toutes les circonstances, des termes du contrat, des avantages qui résulteront de sa décision et des risques accrus qu'elle pourra entraîner²¹³. Cela

²⁰⁹ On trouvera d'utiles définitions des grèves dans T.G. Carver, *op. cit.*, par. 645; T.E. Scrutton, *op. cit.*, p. 230 à 231, et C. Smeesters et G. Winckelmolen, *Droit maritime et droit fluvial*, Bruxelles, 1938, 2^e éd., N° 700.

²¹⁰ Il en est ainsi, bien entendu, à moins qu'il n'ait contrevenu aux dispositions des paragraphes 1 ou 2 de l'article 3 et que cela ait été la cause du dommage ou y ait contribué. Un transporteur peut perdre le bénéfice de cette exonération s'il n'exerce pas son droit de dérouter le navire pour éviter un port paralysé par une grève (afin d'atténuer le dommage, car, en règle générale, le transporteur est toujours tenu d'atténuer la perte); voir W. Tetley, *op. cit.*, p. 204.

²¹¹ Voir les cas cités dans S. Dor, *op. cit.*, p. 46.

²¹² *Renton v. Palmyra* (1955), 2 Ll L. R. 722, jugement confirmé par la Chambre des Lords (1956), 2 Ll. L. R. 379. Ce jugement a clarifié la règle selon laquelle le transporteur, étant réputé avoir exécuté le contrat de transport, n'est pas responsable pour le coût du transport de la marchandise du port où il a dû la décharger au port indiqué dans le connaissement.

²¹³ *The West Point* (1951), A.M.C. 1505, jugement confirmé en 1952, A.M.C. 942; *The Manx Fisher* (1954), A.M.C. 177. Selon le jugement rendu dans l'affaire *The Wilwood* (1943), A.M.C. 320, le propriétaire de la marchandise est en droit d'attendre du transporteur une décision, non pas infaillible, mais bien pesée et motivée.

pourrait être spécifié à l'occasion d'une révision des Règles.

235. Les propriétaires des marchandises se plaignent aussi d'avoir à supporter les risques et frais du transport, jusqu'à destination, des marchandises qui ont été déchargées (ou abandonnées) pour cause de grève dans un port différent de celui mentionné dans le connaissement. C'est ce qui résulte, en effet, des arrêts des tribunaux permettant au transporteur d'y décharger la marchandise lorsqu'une grève l'oblige à dérouter le navire. Il faudrait qu'il soit précisé que le transporteur, bien qu'autorisé à s'écarter, dans certaines circonstances, de l'itinéraire prévu, doit continuer, en vertu de l'article 3, paragraphe 2, à prendre soin de la marchandise pendant son transport au nouveau port de déchargement.

236. Il semble aussi qu'il y ait quelque incertitude au sujet de ce que le transporteur est tenu de faire après avoir déchargé les marchandises dans le nouveau port de déchargement. S. Dor déclare à ce sujet que « le capitaine devra prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver et faire acheminer les marchandises qu'il a déchargées²¹⁴ », et cite une affaire où la COGSA des États-Unis a été interprétée comme obligeant le transporteur à assurer la marchandise débarquée au nouveau port de déchargement²¹⁵. Mais il cite aussi d'autres affaires qui semblent donner une impression différente. Les Règles étant muettes sur ce point, il semble qu'il conviendrait de tirer la question au clair.

Paragraphe 2, alinéa m : Vice propre

237. Aux termes de cet alinéa, le transporteur n'est pas responsable pour perte ou dommage provenant « de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise »²¹⁶. Cette exonération est souvent appliquée lorsque des marchandises périssables sont détériorées et « que les altérations résultent de processus normaux qui s'opèrent dans ces produits, sans l'intervention de causes qui soient le fait de l'armateur »²¹⁷. Parfois l'insuffisance de l'emballage accroît le vice propre de la marchandise; dans les cas de ce genre, le transporteur a été déclaré non responsable²¹⁸. Il existe des incertitudes en ce qui concerne

²¹⁴ *Op. cit.*, p. 69.

²¹⁵ *Ibid.*, note 2.

²¹⁶ Cette exonération est fréquemment invoquée par les transporteurs depuis un certain temps. Par l'intermédiaire de leurs mutuelles *P et I*, ils ont recours, à grands frais, à des biochimistes pour démontrer que des avaries de marchandises résultent du vice propre de ces marchandises, et non pas d'une faute quelconque de leur part.

²¹⁷ Plusieurs cas sont cités dans T.G. Carver, *op. cit.*, p. 15; W. Tetley, *op. cit.*, p. 136 et R. Rodière, *op. cit.*, vol. II, par. 635, note 6. L'exonération a été appliquée notamment pour la perte ou l'avarie d'importants produits d'exportation de pays développés tels que des marchandises périssables et des produits de base.

²¹⁸ Voir Cour d'appel d'Alger, *Lilois*, 20 décembre 1968, D.M.F. (1960), p. 473. Lorsque le connaissement émis est « net », le transporteur peut se trouver empêché (c'est-à-dire se voir opposer une fin de non-recevoir) s'il veut prouver,

à la fois la preuve du vice propre et la méthode à suivre pour l'administrer, et ces deux questions pourraient être clarifiées par un amendement ²¹⁸.

238. De plus, beaucoup de différends se produisent parce que des propriétaires des marchandises ne se rendent pas compte qu'il est normal que certains produits — surtout s'ils sont expédiés en vrac — subissent une légère détérioration pendant leur transport sans que ce soit la faute du transporteur. On pourrait éviter des pertes de temps et d'argent en citant dans les Règles ces tolérances habituelles, comme un exemple de « vice propre » dont le transporteur n'est pas responsable. Il faudrait aussi préciser dans quelle mesure le transporteur serait censé connaître la nature de la marchandise et l'arrimage qui lui convient.

Paragraphe 2, alinéa n : Insuffisance d'emballage

239. C'est là aussi une exonération extrêmement importante ²²⁰. L'emballage normal ou habituel du commerce — « qui ne laisse subsister que des risques de dommage négligeables dans des conditions normales de soins et de transport » ²²¹ — est généralement considéré comme un emballage suffisant ²²².

240. On peut s'attendre à certains dommages même si l'emballage est normal. Un emballage capable d'empêcher jusqu'au moindre dommage n'est ni possible, ni escompté dans le transport de certains produits, de même que les soins du transporteur ne peuvent, et ne sont pas censés, éviter jusqu'au moindre dommage dans le cas de certains produits. Il doit donc juger de manière raisonnable des besoins du transporteur et du propriétaire de la marchandise pour déterminer le degré d'emballage nécessaire, les soins à assurer et le minimum de dommages à attendre ²²³.

contre un tiers lui opposant, ce connaissance net, que l'emballage était défectueux. Le cas se présente surtout à propos de l'exonération pour « insuffisance d'emballage ».

²²⁰ En d'autres termes, il faudrait démontrer que la perte ou le dommage sont dus à la nature spéciale ou au vice propre de la marchandise, et que le transporteur a pris toutes mesures raisonnables pour le soin de la marchandise.

²²⁰ Voir W. Tetley, *op. cit.*, p. 140, et aussi R. Rodière, *op. cit.*, vol. II, par. 643.

²²¹ *Ibid.*

²²² Dans l'affaire *Continex Inc. v. S. S. Flying Independent* (1952), A.M.C. 1499, p. 1503, des tôles d'acier avaient été emballées dans des enveloppes en acier, et le transporteur avait invoqué l'exonération pour cause d'emballage insuffisant. Le tribunal a jugé que le transporteur était responsable : « La question ne se pose pas de savoir si cette exonération peut s'appliquer, car il a été démontré que l'emballage était bien celui que l'on utilise habituellement. »

²²³ *Bache v. Silver (Silversandal)* [1940], A.M.C. 731, p. 734. Arrêt rendu par le juge Learned Hand : « Arrimer la marchandise comme les requérants prétendent qu'on aurait dû faire aurait signifié une perte pour le navire; les mettre en caïsses, une perte pour le chargeur. En outre, le navire est en droit de répondre au chargeur que, s'il remet les balles en sachant que l'arrimage habituel peut les endommager, il ne peut prétendre que l'arrimage est défectueux; de même, le chargeur est en droit de répondre au navire que, s'il accepte les balles sans caissage, c'est mal les arrimer que de ne pas limiter les rangées en hauteur. La plus grande partie du droit consiste en compromis

241. Les transporteurs font souvent figurer dans le connaissance des clauses telles que les suivantes : « responsabilité déclinée en cas de détérioration de la marchandise insuffisamment emballée », ou « colis à nu, responsabilité déclinée en cas de casse ». Certaines juridictions ont admis la validité de ces deux clauses, mais la première ²²⁴ a été considérée comme relevant de l'exonération prévue à l'article 4, paragraphe 2, et la seconde ne l'a pas été ²²⁵.

242. La valeur de ces clauses relatives à l'« insuffisance d'emballage » est incertaine. On ne peut dire exactement quel est l'effet de ces types de clauses, dans quelle mesure elles dégagent la responsabilité du transporteur, affectent la charge de la preuve, ou sont nulles en vertu de l'article 3, paragraphe 8 ²²⁶. Les arrêts des tribunaux sont déroutants, surtout lorsqu'ils essaient d'établir des distinctions quant aux réserves portées sur les connaissances, considérés comme valables en tant que mentions signalant l'insuffisance d'emballage, mais sans valeur en tant que clauses « exonératoires ».

243. D'autre part, malgré la similitude générale qui existe entre l'exonération pour vice propre et l'exonération pour insuffisance d'emballage, la charge de la preuve n'est pas la même dans les deux cas. Dans le cas de l'insuffisance d'emballage, il est souvent difficile au transporteur de contester l'exactitude d'un connaissance net ²²⁷, mais il n'en va pas de même dans le cas du vice propre.

244. Les transporteurs invoquent souvent cette exonération quand le dommage ou la perte sont dus à l'usure qui résulte de l'arrimage ou aux tensions que provoque le transport ²²⁸. Cela peut paraître raisonnable, mais il arrive souvent aussi que les transporteurs essaient d'invoquer cette exonération pour se justifier lorsque des marchandises ont été dérobées, cas dans lesquels l'exonération a été jugée inapplicable ²²⁹.

245. Beaucoup de confusion a aussi résulté du fait

conciliant des intérêts divergents, et il n'y a pas là une exception. Dans le transport des marchandises, il faut toujours se résigner à un compromis entre un arrimage théoriquement parfait et un mépris total de la sécurité de la marchandise; une fois trouvée, la solution devient la norme pour le genre de marchandises dont il s'agit. En général, elle ne sera pas de nature à prévenir absolument tout dommage et les deux parties savent que la marchandise sera exposée à certains dommages. Si le chargeur désire quelque chose de mieux, il doit prendre des dispositions spéciales. » Voir aussi Cour d'appel de Rouen, *Herenger*, 30 octobre 1959, D.M.F. 1960, p. 481, et Cour d'appel d'Aix, *Saint-Tropez*, 24 février 1960, D.M.F. 1960, p. 406, pour des exemples de cas d'application de cette règle de raison en ce qui concerne l'emballage et le soin de la marchandise.

²²⁴ Cour d'appel d'Abidjan, *Saint Marc*, 6 et 27 juillet 1956, D.M.F. 1957, p. 358.

²²⁵ Cour d'appel de Paris, *Quiberon*, 31 mai 1958, D.M.F. 1958, p. 725.

²²⁶ Tribunal de commerce du Havre, *Ville de Fort Dauphin*, 7 décembre 1956, D.M.F. 1957, p. 547.

²²⁷ *Silver v. Ocean Steamship Co.*, 35 L.L. R. 48, p. 55.

²²⁸ Cour d'appel d'Aix, *Saint-Tropez*, 24 février 1960, D.M.F. 1960, p. 406.

²²⁹ *A.E. Potts and Co. Ltd. v. Union Steamship Co. of New Zealand Ltd.* (1946), N.Z.L.R. 276.

que des transporteurs ont essayé de faire jouer l'exonération dans le cas des marchandises emballées dans des cartons, ou dans des cas usagés, et la situation juridique est assez obscure. Pour prévenir cette exonération, le propriétaire de la marchandise doit veiller à ce qu'elle soit convenablement emballée, soit parce qu'« il doit savoir que la marchandise sera endommagée »²³⁰, soit parce que « les expéditeurs ont pris l'habitude d'emballer de telles marchandises »²³¹ ou qu'« il devait tenir compte de la nature du voyage entrepris et des moyens de chargement et de déchargement utilisés dans les ports »²³².

246. Dans la plupart des cas, les problèmes des chargeurs tiennent à l'effet incertain des réserves pour insuffisance d'emballage, que les transporteurs font figurer sur le connaissement, et à la charge de la preuve. Il semble qu'il conviendrait de clarifier la question de la charge de la preuve et celle de la valeur exacte des réserves concernant l'emballage portées sur les connaissements.

247. Il semble aussi qu'il conviendrait de préciser que le transporteur ne peut bénéficier de cette exonération que s'il démontre que la perte ou le dommage ont été causés uniquement par l'insuffisance de l'emballage et ne sont pas dus ni en partie attribuables à une faute, un défaut ou une négligence du transporteur, de ses agents ou de ses préposés.

Paragraphe 2, alinéa p : Vices cachés

248. Cet alinéa, qui exonère le transporteur de responsabilité pour perte ou dommage résultant de vices cachés du navire échappant à une diligence raisonnable, est à étudier en le rapprochant de l'article 3, paragraphe 1 et de l'article 4, paragraphe 1. Il semble que le degré de diligence raisonnable requis pour cette exonération est le même que celui de la diligence requise en vertu des articles 3, paragraphe 1, et 4, paragraphe 1, avec cette différence qu'en l'absence des mots « avant et au début du voyage », la diligence raisonnable doit être exercée en toute occasion où il serait raisonnable de procéder à une inspection²³³. Le vice caché est généralement un défaut de construction et résulte rarement de l'usure²³⁴.

249. Selon une définition qui fait généralement autorité dans les pays à *common law*, un vice caché est « un défaut que ne pourrait pas découvrir une personne compétente en la matière et faisant preuve d'une attention normale²³⁵ ». Selon une définition typique des pays à droit écrit, c'est un défaut « qu'un examen

attentif ne permet pas de déceler »²³⁶. La nature complexe de cette exonération et de la charge de la preuve explique peut-être qu'on ait écrit que c'est là « une des moins bien comprises parmi les exceptions exonératoires »²³⁷.

250. Dans la plupart des systèmes juridiques, le transporteur doit d'abord prouver que c'est un vice caché qui a causé la perte, et ensuite, comme dans le cas des autres exonérations, qu'il a exercé une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité — du point de vue de la cause de la perte — et que le vice était de ceux qui échappent à une diligence raisonnable ou à un examen attentif. Comme il n'est pas fait mention de diligence « avant et au début du voyage », il semblerait que cette diligence doive être exercée en toute occasion où il serait raisonnable de procéder à une inspection.

251. Bien souvent, l'interprétation restrictive que les tribunaux²³⁸ font de cette exonération sert la cause du requérant, mais ce n'est pas toujours le cas. Le règlement des réclamations est souvent longuement retardé, pendant que le transporteur essaie de prouver l'existence de vices cachés, la diligence raisonnable, etc. Cette exonération, motivée par un défaut insoupçonnable de la construction ou du matériau de construction du navire, est si essentiellement liée aux responsabilités propres du transporteur et si peu à celles du propriétaire de la marchandise qu'elle pourrait sans doute être supprimée plus facilement que les autres. La législation nationale de beaucoup d'États ne mentionne pas le vice caché parmi les périls qui donnent lieu à une exonération. Il conviendrait donc d'envisager de supprimer cette exonération.

Paragraphe 2, alinéa q : Toute autre cause

252. Le caractère « fourre-tout » de cette exonération a amené certains à se demander quelles intentions se cachaient derrière les mots « toute autre cause », mais « il semble n'y avoir aucun doute que les auteurs des Règles ont voulu exonérer le transporteur dans les cas de perte ou de dommage, de quelque nature que ce soit, qui ne seraient pas expressément visés par les Règles et où la perte ou dommage ne proviendrait pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute de ses agents ou préposés²³⁹ ». L'exonération n'est pas invoquée aussi fréquemment que son libellé pourrait le laisser penser. Les raisons en sont essentiellement les suivantes :

a) Les transporteurs préfèrent invoquer, chaque fois que possible, les exonérations prévues aux alinéas a à

²³⁰ Cour d'appel de Paris, *Port-Navalo et Pont-Aven*, 27 novembre 1959, D.M.F.

²³¹ Cour d'appel de Rouen, *Ile Maurice*, 15 janvier 1960, D.M.F. 1960, p. 669.

²³² Tribunal de commerce de Marseille, *Estrella*, 22 avril 1953, D.M.F. 1953, p. 576.

²³³ Voir W. Tetley, *op. cit.*, p. 150. Voir aussi R. Rodière, *op. cit.*, vol. II, par. 648 à 650.

²³⁴ *The Walter Raleigh* (1952), A.M.C. 618, p. 637.

²³⁵ Voir Dimitrios N. Rallias, 13 L. L. R. 363, p. 366.

²³⁶ Cour d'appel de Rouen, *Guinée*, 8 novembre 1952, D.M.F. 1953, p. 84.

²³⁷ Voir W. Tetley, *op. cit.*, p. 150.

²³⁸ Voir Tribunal de commerce du Havre, *Paul-Émile Javary*, mai 1953, D.M.F. 1953, p. 707.

²³⁹ Voir W.E. Astle, *Shipowners' Cargo Liabilities and Immunities*, Londres, 1954, 2^e éd., p. 161 et 162. Voir aussi l'explication de cette exonération donnée dans R. Rodière, *op. cit.*, vol. II, par. 767.

p du paragraphe 2 de l'article 4, car la charge de prouver qu'il y a eu faute ou négligence de la part du transporteur incombe alors au propriétaire de la marchandise, tandis que, pour bénéficier de l'exonération « fourre-tout », c'est au transporteur qu'il appartient de montrer²⁴⁰ que ni sa propre faute ou son propre fait, ni la négligence de ses agents ou préposés, n'ont contribué à la perte ou au dommage²⁴¹.

b) Les autres exonérations (alinéas a à p du paragraphe 2 de l'article 4) étant très nombreuses, il y a, en pratique, très peu d'« autres causes ». Le chapardage en est une²⁴².

253. La jurisprudence sur la question de savoir si le transporteur doit établir la cause de la perte a été qualifiée de « vague et apparemment mal fondée, en particulier parce que presque tous les éléments d'information, s'il en existe, sont connus du seul transporteur. Exonérer le transporteur lorsque la cause de la perte est inconnue revient à encourager les transporteurs à ne pas s'efforcer de découvrir cette cause²⁴³ ».

254. Le bénéfice des exonérations prévues au paragraphe 2 de l'article 4 n'a pas été étendu aux agents et préposés du transporteur dans les pays où le droit pose en principe que seule une partie à un contrat peut se prévaloir de ses dispositions. Dans ces pays, les agents et préposés du transporteur peuvent faire l'objet d'actions en justice pour négligence, et leurs responsa-

bilités sont plus étendues que celles du transporteur²⁴⁴, mais il est rare que les propriétaires des marchandises trouvent un avantage véritable dans cette faculté qui leur est laissée. Il arrive souvent que les transporteurs inscrivent dans les connaissements des clauses étendant à leurs agents ou préposés les exonérations prévues au paragraphe 2 de l'article 4, mais on ne peut encore dire si la jurisprudence reconnaît la validité de telles clauses²⁴⁵.

255. L'amendement apporté aux Règles sur ce point (article 4 bis, adopté en 1968 et qui figure dans le Protocole de Bruxelles) étend aux préposés ou agents du transporteur le bénéfice des mêmes exonérations et limitations que celles qui sont reconnues au transporteur.

Article 4, paragraphe 4 : Déroutement

256. Ce paragraphe stipule : « Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens de mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant. »

257. La version américaine des Règles ajoute ce qui suit : « Étant entendu toutefois que, si le déroutement a pour but de charger ou de décharger des marchandises ou des passagers, il sera considéré, sauf preuve du contraire, comme non raisonnable²⁴⁶ ».

258. On définit généralement le déroutement (*dévi-ation*) comme le fait de s'écarter de l'itinéraire habituel ou fixé par le contrat, ou tout retard « ayant pour effet de modifier le caractère et les modalités du voyage²⁴⁷ ». Le navire doit s'être écarté à la fois de l'itinéraire habituel et de l'itinéraire fixé par le contrat, si les deux sont différents²⁴⁸. Les Règles ne définissent pas le déroutement en tant que tel, pas plus qu'elles n'indiquent quelles conséquences doit avoir un déroutement pour être non raisonnable²⁴⁹. Les propriétaires des marchandises n'ont cessé de se plaindre de l'incertitude qui en résulte.

²⁴⁴ Voir *Adler v. Dickson* (1955), 1 Q.B. 158; *Scruttons v. Midland Silicones* (1962), A. C. 446; *Herd v. Krawill*, 359 US 297; *Wilson v. Darling Island Stevedoring Co.*, (1956), 1 Ll. L. R. 346.

²⁴⁵ Une telle clause a été reconnue valable aux États-Unis d'Amérique dans l'affaire *Carle and Montari Inc. v. American Export Isbrandtsen Lines and John McGrath Corporation* (1968), 1 Ll. L. R. 260.

²⁴⁶ Selon la jurisprudence américaine, c'est au transporteur qu'il appartient de faire la preuve du contraire.

²⁴⁷ Voir H. Holman, *op. cit.*, p. 170; certains tribunaux des États-Unis ont considéré que le terme s'appliquait aussi à des faits comme l'excès de charge, l'erreur de livraison, le transport en pontée lorsqu'il n'est pas autorisé par le contrat ou par les règlements douaniers, etc.

²⁴⁸ *Ibid.*, p. 169.

²⁴⁹ La Convention prévoit seulement qu'aucun détournement ayant pour objet de sauver ou de tenter de sauver des vies ou des biens ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme « une infraction... au contrat ».

²⁴⁰ Voir *Pendle and Rivet Ltd. v. Ellerman Lines Ltd.*, 29 Ll. L.R. 133, p. 136. Tout ce que le transporteur doit prouver pour bénéficier de cette exception est bien résumé dans *W. Tetley, op. cit.*, p. 154 à 158.

²⁴¹ Bien qu'étant des entrepreneurs indépendants, les manutentionnaires ont été considérés comme des « préposés » du transporteur dans l'affaire *Hourani v. T. and J. Harrison*, 28 Ll. L. R. 120, ainsi que dans l'affaire *Heyn v. Ocean S.S. Co.*, 27 Ll. L. R. 334.

²⁴² *The City of Baroda* (1926), 25 Ll. L. R. 437 et *Leesh River Tea Co. Ltd v. British India S.N. Co. Ltd (The Chyebassa)* [1966], 2 Ll. L. R. 193. Dans la dernière de ces deux affaires, des marchandises avaient été avariées par de l'eau de mer parce que des débardeurs employés par le transporteur avaient dérobé un couvercle de clapet pendant les opérations de chargement et de déchargement à Port Soudan. Le tribunal a admis à l'unanimité que l'enlèvement du couvercle ne se rattachait d'aucune manière aux opérations de déchargement et de chargement et que l'acte de vol était le fait d'un tiers qui ne s'acquittait d'aucune tâche pour le compte du transporteur. Comme le débardeur avait agi en dehors de ses attributions et que l'armateur n'aurait pu empêcher le vol par une diligence raisonnable, le droit au bénéfice de l'exonération a été reconnu au transporteur. Ce jugement a été fondé, semble-t-il, sur une règle du *common law* selon laquelle le capitaine n'a pas à répondre des faits et gestes d'un préposé qui se livre à quelque « incartade ». Quant à savoir en quoi peut consister une telle « incartade », c'est une affaire d'appréciation. Mais on pourrait soutenir que le propriétaire de la marchandise ne devrait pas avoir à souffrir de ce que le transporteur a employé un voleur et l'a introduit dans le navire. Il semble donc qu'il conviendrait de modifier le libellé de cette exonération de façon que les actes de personnes employées par le transporteur ne puissent porter atteinte aux intérêts du propriétaire de la marchandise ou, du moins, que le bénéfice du doute soit laissé au propriétaire de la marchandise, qui n'est pas à même de surveiller ce qui se passe.

²⁴³ Voir *W. Tetley, op. cit.*, p. 155 et 156. Il semble que, selon les affaires, les transporteurs aient été soit favorisés, soit pénalisés.

259. Selon un arrêt qui a fait jurisprudence²⁵⁰, le critère permettant de juger si un déroutement est raisonnable ou non est le suivant²⁵¹ :

Le véritable critère semble être la déviation, par rapport à l'itinéraire fixé par le contrat, que toute personne avisée ayant alors la charge du navire déciderait de faire, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes à ce moment, y compris les conditions fixées par le contrat et les intérêts de toutes les parties, mais sans obligation de considérer les intérêts de l'une ou de l'autre comme impératifs.

260. La charge de la preuve est un autre point incertain dans les cas de déroutement. Les tribunaux considèrent généralement que, comme le transporteur connaît le mieux tous les faits, c'est à lui qu'il incombe de prouver que l'itinéraire était conforme au contrat²⁵² et que la perte s'est produite alors que le navire suivait cet itinéraire. Le réclamateur doit prouver, de son côté, qu'il y a eu déroutement et que l'itinéraire a été modifié sans raison valable²⁵³.

261. Une troisième cause d'incertitude réside dans le fait qu'à la suite d'un déroutement, la marchandise est souvent déchargée dans un port autre que son port de destination. On ne sait pas bien, en pareil cas, aux frais et aux risques de qui la marchandise doit être acheminée à son port de destination²⁵⁴.

262. Qui plus est, dans les systèmes de *common law* où le déroutement injustifié est considéré comme frappant de nullité le contrat de transport et où, par suite, les responsabilités ne sont plus régies par les Règles de La Haye mais par les principes du *common law*, on ne sait plus bien si toutes les Règles sont affectées, ou seulement certaines. Il semble qu'il conviendrait que ce point aussi soit clarifié.

²⁵⁰ *Foscolo, Mango and Co. Ltd. v. Stag Line Ltd.*, 41 Ll. L. R. 165.

²⁵¹ S. Dor est d'avis qu'il est impossible, dans ce contexte, de donner une définition précise du mot « raisonnable ». « Comme il n'y a aucune indication du critère à appliquer », dit-il, « les tribunaux de pays différents peuvent donner une solution différente à un même cas, bien qu'on puisse penser que les intérêts du propriétaire de la marchandise seront considérés comme prédominants; *op. cit.*, p. 48.

²⁵² Le connaissance n'indique normalement que les ports de chargement et de déchargement; s'il mentionne un itinéraire précis ou d'autres ports d'escale, ce serait là l'itinéraire convenu. Le véritable itinéraire géographique ne peut sans doute être déterminé qu'à partir : a) de l'itinéraire habituellement suivi jusqu'alors par les navires de la compagnie; b) des avis et annonces ayant précédé le voyage; c) de l'engagement de fret; et d) du connaissance lui-même.

²⁵³ « Néanmoins, la charge de la preuve, dans les cas de déroutement, n'incombe de façon très nette à aucune des deux parties. Avec le déroutement, il semble plutôt qu'on se trouve en présence de l'une de ces questions juridiques dans laquelle chaque partie doit, pour sauvegarder ses intérêts, mettre tout en œuvre pour faire la preuve de ce qu'elle avance. Dans la mesure où il existe une règle régissant la charge de la preuve en cas de déroutement, c'est sans doute que le transporteur doit établir quel était l'itinéraire géographique conforme au contrat et que la perte s'est produite alors que le navire suivait cet itinéraire. Le demandeur doit alors prouver qu'il y a eu déroutement, et ensuite, il appartient au transporteur de prouver que le déroutement était raisonnable. » Voir W. Tetley, *op. cit.*, p. 209.

²⁵⁴ Ce problème est aussi évoqué au paragraphe 235, sous la rubrique « Grèves ».

263. Tous ces problèmes pourraient être éclaircis et simplifiés si le déroutement était, jusqu'à preuve du contraire, considéré comme injustifié et si la marchandise devait être acheminée jusqu'au port de destination aux frais et risques du transporteur, à moins que ce dernier ne puisse prouver qu'il a été obligé de la dérouter pour des raisons impérieuses dans l'intérêt tant du navire que des marchandises.

264. Ou bien encore, on pourrait assurer l'uniformité en suivant la pratique des États-Unis, c'est-à-dire en posant en principe que tout déroutement ayant pour but de charger ou décharger des marchandises ou des passagers sera considéré, sauf preuve du contraire, comme non raisonnable.

Article 4, paragraphe 5 : limitation de la responsabilité

265. Ce paragraphe fixe à 100 livres sterling par colis ou unité la limite de la responsabilité du transporteur. La jurisprudence montre qu'en général « ce montant n'est pas à la mesure du dommage subi par le propriétaire de la marchandise ».

266. La limitation de responsabilité a revêtu diverses formes depuis qu'elle est apparue au XVI^e siècle, en Europe occidentale, dans des lois qui visaient à l'origine à encourager les investissements dans des navires marchands. Elle a été énoncée sous sa forme actuelle dans les Règles de La Haye afin d'imposer au transporteur une responsabilité minimale et de l'empêcher de « limiter sa responsabilité à des montants ridiculement faibles » en faisant valoir qu'il ne voulait pas être tenu pour « responsable des colis contenant des marchandises d'une valeur insoupçonnée »²⁵⁵.

267. A la Conférence de La Haye de 1921, les représentants des armateurs ont souligné qu'il convenait de protéger le transporteur contre « les prétentions excessives et inattendues des propriétaires de marchandises ». L'idée que le droit de limitation de la responsabilité ne devrait s'appliquer qu'aux colis de grande valeur a été écartée à la conférence finale au cours de laquelle les Règles de La Haye ont été adoptées, et le paragraphe 5 de l'article 4 a été inséré pour rendre nulles les clauses de connaissances qui en étaient venues à limiter la responsabilité des transporteurs à « des montants presque... modiques »²⁵⁶.

268. Les mots « ou unité » ont été ajoutés pour étendre la limitation de responsabilité aux marchan-

²⁵⁵ Voir E. Selvig, « Unit Limitation and Alternative Types of Limitation of Carrier's Liability » dans *Six lectures on the Hague Rules*, *op. cit.*, p. 120. La clause 3 de la formule de connaissance de Liverpool (1882) prévoyait que le transporteur n'était « pas responsable des marchandises, de quelque nature que ce soit, d'une valeur supérieure à 100 livres par colis, à moins que la valeur n'en soit déclarée sur le connaissance et qu'une convention spéciale ne soit conclue à ce sujet ». Cette limitation « par colis » a été insérée dans le Canadian Water Carriage of Goods Act de 1910, et utilisée ensuite comme modèle pour les Règles de La Haye mais, au paragraphe 5 de l'article 4, on a ajouté les mots « ou unité ».

²⁵⁶ Voir E. Selvig, *Unit Limitation of Carrier's Liability*, Oslo, Oslo University Press, 1960, p. 28.

dises qui ne sont pas expédiées en colis²⁵⁷. Les auteurs des Règles ont rendu le paragraphe 5 de l'article 4 applicable quelle que soit « la nature ou la valeur » de la marchandise, et cet aspect de la règle a pu être considéré comme « risquant de donner lieu, dans son application, à d'incontestables difficultés et à de l'arbitraire, et d'aboutir souvent, en pratique, à des résultats qui seront jugés injustes ou déraisonnables »²⁵⁸.

269. La limitation de responsabilité comporte deux éléments :

a) le montant stipulé;

b) l'unité quantitative de marchandise servant à calculer la responsabilité maximale du transporteur.

270. A propos du premier élément, une question vient immédiatement à l'esprit : le niveau actuel de la limitation n'est-il pas trop bas, et ne faudrait-il pas le relever ? Mais la base de calcul pose des questions plus complexes, les termes « colis » et « unité » n'ayant pas été interprétés de façon uniforme. Cela tient en partie à ce que, dans plusieurs pays, la loi sur les transports par mer est loin de soumettre la limitation de responsabilité aux mêmes règles que les Règles de La Haye. C'est ainsi que la version des Règles adoptée par les États-Unis dit « par colis ou, dans le cas des marchandises expédiées autrement qu'en colis, par unité de fret habituelle »²⁵⁹. L'article 158 du Code maritime polonais emploie l'expression « colis ou autre unité habituellement utilisé dans le commerce », et la loi maritime tchécoslovaque dit « par colis ou unité de fret habituelle ».

271. Une deuxième cause de difficultés dans le calcul de la limitation de responsabilité est que les termes « colis »²⁶⁰ et « unité » ne sont pas assez précis pour

s'appliquer à certains modes d'expédition. Le terme « unité », en particulier, a été qualifié de « manifestement ambigu »²⁶¹. Il peut désigner l'unité à expédier proprement dite (par exemple une voiture ou une machine non emballée), une balle, un tonneau ou un sac, etc.), c'est-à-dire « l'unité de marchandise »²⁶², ou bien s'appliquer à l'unité sur la base de laquelle le fret est calculé, c'est-à-dire « l'unité de fret »²⁶³.

272. Le montant du fret étant généralement calculé d'après le poids ou le volume de la marchandise (même si cette dernière est composée de plusieurs unités), le montant total recouvrable en cas de dommage variera selon que la limitation de responsabilité s'appliquera à l'unité de marchandises (colis) ou à l'unité de fret. Le plafond de la responsabilité est généralement plus élevé lorsqu'elle est calculée d'après l'unité de fret que lorsqu'elle est calculée, d'après l'unité de marchandise.

273. On peut aussi se demander si la limitation de responsabilité du transporteur s'applique aux marchandises en vrac²⁶⁴. L'opinion générale semble être que la règle vaut pour tous les types, de marchandises²⁶⁵, mais il ne serait pas mauvais de préciser, dans de futurs amendements, s'il faut appliquer, dans le cas des marchandises en vrac, l'unité de fret (qu'elle soit de poids ou de volume) ou l'unité de poids ou de volume utilisée pour la description des marchandises sur le connaissement.

274. Des arrêts divergents ont aussi été rendus dans des affaires où le fret avait été coté forfaitairement, dans un cas pour une seule unité de marchandise et, dans un autre cas, pour un envoi composé de plusieurs unités de marchandises²⁶⁶.

²⁵⁷ *Ibid.*, p. 38. Les mots « ou unité » ont remplacé les mots « par pied cube... ou par cwt... le montant le moins élevé étant retenu », qui figurent dans un premier projet de Règles.

²⁵⁸ *Ibid.*, p. 29.

²⁵⁹ Par exemple, dans l'affaire *Gulf Italia v. American Export Lines* (1958), A.M.C. 439, un tracteur, d'un poids de 43 319 livres, qui avait été expédié sans patins mais avec la superstructure recouverte en partie d'un coffrage de bois, avait été livré endommagé. Le transporteur aurait voulu limiter sa responsabilité à 500 dollars, en alléguant que ce tracteur était un « colis », mais le tribunal a jugé que la responsabilité du transporteur ne pouvait être limitée qu'à 500 dollars par tonneau d'encombrement (base sur laquelle le fret avait été calculé) et que, comme le tracteur représentait 34,6 tonneaux d'encombrement, la responsabilité s'élevait à 34,6 × 500, soit 17 300 dollars. Ainsi, lorsque le nombre d'unités de fret dépasse l'unité de marchandise, la règle américaine est plus favorable au propriétaire de la marchandise que ne l'est celle des autres pays à *common law*. En revanche, elle lui est défavorable si l'unité de fret et l'unité de marchandise coïncident. Dans l'affaire de l'*Edmund Fanning* (1953), A.M.C. 86, concernant la perte de dix locomotives avec tenders qui n'avaient pas été emballées et ne pouvaient donc pas être considérées comme des colis, le tribunal a jugé que, puisque le taux du fret avait été de 10 000 dollars par unité de locomotive avec tender, la responsabilité du transporteur se limitait à 500 dollars par unité de locomotive avec tender, soit 5 000 dollars en tout. On voit par ce jugement à quel point le paragraphe 5 de l'article 4 peut avantager le transporteur.

²⁶⁰ Par exemple, on s'est heurté à des difficultés pour déterminer dans quelle mesure la marchandise doit être emballée ou couverte pour être réputée constituer un « package ». La

notion de *package* ne correspond pas exactement au « colis » français et au *kollo* scandinave, qui s'appliquent à des marchandises expédiées dans des enveloppes ou récipients qu'on ne peut, à proprement parler, désigner sous le nom de *package*. Les arrêts des tribunaux américains semblent confirmer que, dans les Règles, la désignation de *package* n'implique pas nécessairement que la marchandise est entièrement couverte, enveloppée ou emballée. Voir E. Selvig, dans *Six Lectures on the Hague Rules*, *op. cit.*, p. 116.

²⁶¹ Voir E. Selvig, *Unit Limitation of Carrier's Liability*, *op. cit.*, p. 42.

²⁶² Code maritime italien, art. 423, S.M.C. 122, et Code maritime de l'Union soviétique, art. 118.

²⁶³ COGSA des États-Unis, art. 4, par. 5, et Code maritime suisse, art. 105.

²⁶⁴ Tribunal de commerce d'Oran, 10 août 1950, D.M.F. 1951, p. 444.

²⁶⁵ Voir E. Selvig, *Unit Limitation of Carrier's Liability*, *op. cit.*, p. 36 à 39, et Schlegelberger et Liesecke, art. 660, note 4. Un tribunal de Gênes a reconnu au transporteur le droit de limiter sa responsabilité en cas de dommage subi par du poisson congelé transporté en vrac; *Le Tamesis*, Dir. Mar. 1960, 523, Gênes, 29 juillet 1959.

²⁶⁶ Voir les affaires citées dans les notes 20 et 21 de E. Selvig, *Six Lectures on the Hague Rules*, *op. cit.*, p. 115. Lorsque le fret est coté forfaitairement pour une seule unité de marchandise, il ne saurait y avoir d'anomalies puisque l'unité de marchandise sont une seule et même chose. A ce sujet, voir l'affaire de l'*Edmund Fanning* (1953), A.M.C. 86, 2 CCA, exposée dans la note 259.

275. — L'application de cette Règle aux containers et aux palettes, qui n'existaient pas au moment où les Règles de La Haye ont été élaborées²⁶⁷, pose aussi des problèmes. On ne voit pas bien si un container ou une palette constitue un « colis », à l'égard duquel la responsabilité du transporteur est limitée à 100 livres, quel que soit le nombre de colis plus petits placés à l'intérieur du container ou fixés à la palette.

276. Dans une affaire, 54 cartons contenant chacun 40 convertisseurs de fréquences pour téléviseurs étaient fixés sur 9 palettes, et le tribunal a dû décider si le nombre de colis était de 9 ou de 54. Il a jugé que, comme chaque palette constituait une unité en soi, qui pouvait être manutentionnée et était conçue pour l'être, il n'y avait que 9 colis, et que le transporteur pouvait limiter sa responsabilité à 500 dollars par palette²⁶⁸.

277. Toutefois, il n'en va pas de même lorsque le transporteur groupe dans un même container des marchandises appartenant à des personnes différentes et qu'il émet des connaissements distincts pour chacun des envois. En ce cas, le container ne peut manifestement pas être considéré comme un colis unique.

278. La limitation de responsabilité ne s'applique qu'« à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement ». Mais cette possibilité offerte aux chargeurs de s'assurer une protection plus complète n'est guère utilisée, par eux en pratique. Il est rare, en effet, qu'ils déclarent la valeur de la marchandise sur les connaissements²⁶⁹, car ils risqueraient alors d'avoir à payer un taux de fret *ad valorem*, qui serait plus élevé. Les transporteurs soutiennent que la taxe *ad valorem* les protège contre les déclarations de valeur excessives que pourraient faire les propriétaires des marchandises. Le taux de fret *ad valorem* étant généralement fixé à un pourcentage élevé de la valeur, les propriétaires trouvent, le plus souvent, moins onéreux de prendre une assurance que de déclarer la valeur de la marchandise²⁷⁰. Comme les propriétaires des marchandises ne déclarent pas souvent la valeur de la marchandise, c'est normalement la limitation de responsabilité du transporteur qui se trouve jouer.

279. Il existe une incertitude quant aux types de pertes auxquelles s'applique la limite de responsabilité par unité. L'opinion générale semble être que cette limitation de responsabilité s'applique au préjudice

indirect aussi bien que direct²⁷¹. Mais il semble que parfois, « la responsabilité du transporteur en cas de perte due à une livraison irrégulière sans présentation du connaissement, ou à la remise de la marchandise à une personne qui n'est pas habilitée par le connaisseur à en prendre livraison, ne soit pas une responsabilité soumise à la limitation prévue au paragraphe 5 de l'article 4²⁷² », et qu'il n'y ait pas non plus de limite à la responsabilité du transporteur en cas de description erronée de la marchandise sur le connaissement, s'il est établi qu'il n'y a eu ni perte ni dommage tant que la marchandise était sous la garde du transporteur²⁷³. Cette question a certainement besoin d'être clarifiée, la jurisprudence étant souvent confuse.

280. Les mots « en aucun cas », qui figurent au paragraphe 5 de l'article 4 et qui semblent avoir une valeur catégorique, ont besoin aussi d'être clarifiées; car « on a jugé plutôt injuste que le transporteur soit protégé par cette limitation de responsabilité, quelle que soit la nature de l'infraction ou des fautes qui ont causé la perte ou le dommage »²⁷⁴. Dans certains pays, le transporteur semble pouvoir bénéficier de la limitation de responsabilité lorsqu'il y a infraction de sa part aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 3, même si la faute — acte ou omission — a été commise inconsidérément, ou avec l'intention de nuire. Dans d'autres pays, on semble considérer que le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions du paragraphe 5 de l'article 4 lorsque le dommage est imputable à des fautes graves de sa part. Dans les amendements de 1968, le nouvel article stipule que ni le transporteur ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité si le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

281. Le paragraphe 5 de l'article 4 est inséparable de l'article 9 des Règles, qui le complète, dans les pays qui appliquent l'article 9 ou l'ont incorporé dans leur législation nationale. L'article 9 prévoit que les unités monétaires dont il s'agit dans les Règles s'entendent « valeur or »²⁷⁵, et l'ambiguïté de la formule en a

²⁶⁷ Le Protocole de 1968 traite de cette question (voir ci-après, par. 283). Un projet de convention spéciale sur le contrat de transport combiné de marchandises est aussi à l'étude.

²⁶⁸ *Standard Electrica S.A. v. Hamburg Sudamerikanische and Columbus Lines* (1967), 2 Ll. L. R. Le tribunal semble avoir été fortement influencé par le fait que tous les documents de transport mentionnaient 9 colis et que le chargeur aurait pu être entièrement couvert s'il avait simplement déclaré, sur le connaissement, la valeur de la marchandise.

²⁶⁹ Ils hésitent apparemment à le faire parce qu'ils craignent que cela ne les expose à payer des droits supplémentaires; voir la note 9 de E. Selvig, *Unit Limitation of Carrier's Liability*, *op. cit.*, p. 197.

²⁷⁰ Voir E. Selvig, *op. cit.*, p. 200.

²⁷¹ *Ibid.*, p. 97. Voir aussi l'exemple que donne l'arrêt de la Cour de cassation (*Kopajtic*, 4 janvier 1950), D.M.F. 1950, p. 167 (voir G. Ripert, *Droit maritime*, Paris, Dalloz, 1950, 4^e éd., p. 226). L'affaire *Renton v. Palmyra* (1956), 2 Ll. L. R. 379, semble confirmer qu'en vertu des Règles de La Haye, la perte ou le dommage va au-delà de la perte physique de la marchandise ou du dommage matériel qui lui est causé; voir à ce sujet E. Selvig, *Unit Limitation of Carrier's Liability*, *op. cit.*, p. 96.

²⁷² Voir E. Selvig, *Unit Limitation of Carrier's Liability*, *op. cit.*, p. 100.

²⁷³ *Ibid.*, p. 101 et 102.

²⁷⁴ *Ibid.*, p. 107.

²⁷⁵ Voir T. G. Carver, *op. cit.*, par. 306 : « En 1924, la valeur or de 100 livres sterling signifiait manifestement la valeur intrinsèque des pièces d'or auxquelles le porteur de 100 livres sterling en billets avait théoriquement droit en vertu de la loi, c'est-à-dire 100 souverains or, ce qui constituait à l'époque, la Grande-Bretagne envisageant un retour à l'étalon-or, une norme tout indiquée pour fixer sur le plan international l'étendue de la responsabilité du transporteur... »

rendu difficile l'interprétation exacte, bien des monnaies s'étant fortement dépréciées par rapport à l'or²⁷⁶. Mais cette question perdra toute pertinence lorsque le Protocole de 1968 sera en vigueur.

La limitation de responsabilité du transporteur dans le Protocole de 1968

282. Le nouveau paragraphe 5 de l'article 4, élaboré en février 1968, améliore considérablement la situation des propriétaires de marchandises en ce qui concerne la limitation de responsabilité du transporteur. Non seulement il relève le plafond de cette dernière, mais il prévoit une règle spéciale pour les containers et autres engins similaires. La nouvelle règle porte la limitation à 10 000 francs Poincaré (soit environ 276 livres sterling au taux de change actuel) par colis ou unité ou à 30 francs Poincaré par kilogramme (soit environ 842 livres sterling par tonne) de poids brut des marchandises, la limite la plus élevée étant applicable. La première limite est destinée à s'appliquer aux marchandises légères de grande valeur, et la seconde aux marchandises lourdes. La limitation par unité de poids semble avoir amélioré les choses pour les propriétaires de marchandises, mais il y a lieu de souligner que le chiffre retenu est bien en-deça de ceux adoptés dans d'autres conventions internationales sur les transports. Il serait souhaitable qu'à cet égard, le paragraphe 5 de l'article 4 se rapproche davantage de ces conventions.

283. Le nouveau paragraphe 5 de l'article 4 prévoit aussi que, lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité pour le calcul de la limitation de responsabilité. Il est bien évident qu'un tel amendement améliore la situation des propriétaires de marchandises²⁷⁷.

284. On voit par les paragraphes qui précèdent que l'actuel paragraphe 5 de l'article 4 n'est pas satisfaisant et a grand besoin d'être modifié, bien que les amendements de 1968 l'aient quelque peu amélioré. De l'avis d'un auteur qui a consacré des études spéciales à la limitation de responsabilité par unité, l'idée que les transporteurs ne pourraient plus obtenir des taux compétitifs d'assurance « protection et indemnisation » si les règles concernant la limitation de responsabilité étaient assouplies en faveur du propriétaire de la marchandise est une idée « difficilement soutenable »²⁷⁸.

²⁷⁶ « ... Le montant prévu semble aujourd'hui ridiculement bas », voir E. Selvig, *Unit Limitation of Carrier's Liability*, *op. cit.*, p. 34.

²⁷⁷ Ainsi, à supposer qu'un container contienne 100 caisses de marchandises, évaluées à 60 000 livres et pesant 10 tonnes et qu'il tombe à la mer pendant la traversée, la limite de responsabilité sera de 100×276 livres, soit 27 600 livres, si les 100 caisses ont été énumérées au connaissement. Dans le cas contraire, c'est le container qui devient le colis ou l'unité, mais le propriétaire de la marchandise peut se prévaloir de la limite par unité de poids, de sorte que la limite de responsabilité sera de 10×842 livres, soit 8 420 livres.

²⁷⁸ Voir E. Selvig, dans *Six lectures on the Hague Rules*, *op. cit.*, p. 122. Selvig estime que c'est la limitation globale de responsabilité qui doit régir à cet égard la clause de « protection et indemnisation ». Voir aussi par. 164.

E. — Article 5

285. L'article 5 prévoit que les dispositions des Règles ne s'appliquent pas aux chartes-parties, mais il ajoute qu'elles s'appliquent aux connaissements émis en vertu de chartes-parties. On examine aux paragraphes 310 à 324 (chapitre VII) les difficultés qu'éprouvent les affréteurs, les chargeurs, les transporteurs et les réceptionnaires à déterminer leurs responsabilités lorsque les conditions de chartes-parties sont incorporées aux connaissements.

F. — Conditions particulières. — Article 6

286. L'article 6 est ainsi conçu :

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

287. Les Règles ne s'appliquent donc pas aux récépissés non négociables dans certaines conditions. L'une de ces conditions est qu'il ne doit pas s'agir d'un transport de « cargaisons commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires ». Ce membre de phrase est assez vague, et il serait bon qu'un amendement en précise le sens.

G. — Dommages-intérêts

288. On a passé en revue les principaux articles des Règles de La Haye présentant un intérêt du point de vue du présent rapport. Une question qui n'est pas expressément visée dans les Règles mais que pose leur application est celle des dommages-intérêts. Elle a été introduite dans les Règles par le Protocole de 1968 et est examinée ci-dessous.

289. Une fois établie la responsabilité du transporteur en vertu des Règles de La Haye, le problème est de savoir quelle est la méthode à suivre pour calculer le montant des dommages-intérêts qu'il doit verser. Les Règles ne prévoyaient aucune méthode particulière

pour ce calcul, mais la pratique a consisté à calculer la différence entre « la valeur marchande de la marchandise parvenue en bon état » et la « valeur marchande de la marchandise parvenue en mauvais état »²⁷⁹, et à appliquer ensuite la limitation de responsabilité par unité.

290. L'article 2 du Protocole de 1968 prévoit ce qui suit :

La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées. La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse ou à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.

La nouvelle règle a pour effet de codifier des principes couramment appliqués depuis des années, mais la difficulté de déterminer la valeur de la marchandise subsiste. Un règlement qui serait fondé, soit sur la valeur c.a.f. majorée d'un pourcentage de bénéfice, soit sur le prix facturé majoré du fret, de l'assurance et d'un pourcentage de bénéfice assurerait sans doute une plus grande certitude en la matière et épargnerait aux parties de longs procès²⁸⁰.

²⁷⁹ Voir *Empresa Central Mercantil v. Brasileiro* (1957), A.M.C. 218, p. 220; Tribunal de commerce de Rouen (*Nido*, 23 février 1962), D.M.F. 1962, p. 294. Les tribunaux ont souvent tenu à préciser qu'il s'agissait là seulement d'une règle d'usage, ne pouvant correspondre qu'avec de nombreuses exceptions au principe fondamental de la *restitutio in integrum*. Il est difficile de déterminer la valeur marchande de la marchandise parvenue en bon état s'il n'existe pas de marché avec des prix cotés au lieu du déchargement. La valeur C. et F. ou c.a.f. est plus facile à déterminer, mais ne donne pas la vraie mesure des dommages-intérêts, car la valeur marchande de la marchandise parvenue en bon état comprend les droits de douane et le bénéfice, en plus du coût, de l'assurance et du fret. La pratique qui consiste à retrancher de la valeur c.a.f. facturée la valeur de la marchandise sauvée (c'est-à-dire la valeur marchande de la marchandise parvenue en mauvais état) permet d'obtenir immédiatement un chiffre, mais elle avantage le transporteur, puisque la valeur C. et F. ou c.a.f. n'est pas la valeur marchande de la marchandise parvenue en bon état, bien que la valeur de la marchandise sauvée soit la valeur marchande de la marchandise parvenue en mauvais état.

²⁸⁰ Voir, par exemple, *Copiapo* (1943), A.M.C. 412, pour ce

Dommages-intérêts en cas de retard

291. Dans certains pays, les tribunaux ont jugé que, dans les Règles, les mots « perte ou dommage » s'entendent aussi du préjudice causé par un retard, de sorte que le propriétaire de la marchandise peut demander des dommages-intérêts en cas de retard dû à la faute du transporteur²⁸¹. Il est fréquent que les connaissements de lignes régulières excluent ou limitent la responsabilité en cas de retard; ces clauses semblent être normalement frappées de nullité par le paragraphe 8 de l'article 3²⁸², mais elles continuent d'être utilisées.

292. En pratique, les propriétaires de marchandises ont le plus grand mal à obtenir réparation pour les pertes subies du fait d'un retard, ces pertes étant difficiles à prouver et à évaluer. Les Règles sont muettes à ce sujet, et les différends ne peuvent généralement être réglés que par voie d'arbitrage ou par un procès. Toutefois, certaines législations nationales contiennent des dispositions à ce sujet²⁸³, et les Règles pourraient être modifiées dans ce sens, afin de bien préciser la situation, étant donné que la question revêt une grande importance pour les propriétaires des marchandises.

qui est des difficultés d'ordre général auxquelles donne lieu le calcul des dommages-intérêts.

²⁸¹ Voir *Renton v. Palmyra* (1956), 2 L.I. L. R. 379; *Anglo Saxon Petroleum v. Adamastos Shipping Co.* (1958), 1 L.I. R. 73; *The Main* (1940), A.M.C. 1299. Dans l'affaire *Comm. Trans. Internat. v. Lykes Bros* (1957), A.M.C. 1188, la Cour d'appel des États-Unis a jugé que « les dispositions du COGSA s'appliquent à la perte ou au dommage causé par un retard, même si la marchandise n'a subi aucun dommage matériel ». Voir aussi *The Ardennes*, 84 L.I. L. R. 340. Dans beaucoup de pays, la question de la responsabilité en cas de retard à la livraison est souvent soumise au droit commun; voir « *Technica à Gospodorka Morska* », 1/1968, p. 551. Voir aussi R. Rodière, *op. cit.*, vol. II, par. 608.

²⁸² Voir Cour d'appel de Madagascar, *Lionel*, 19 mars 1952, D.M.F. 1952, p. 599. Voir aussi S. Dor, *op. cit.*, p. 165.

²⁸³ Par exemple, le COGSA du Japon, art. 3. La législation de certains autres pays contient des dispositions analogues, mais il ne ressort pas clairement de la jurisprudence si les dommages non matériels sont couverts par ces dispositions.

ANALYSE DES CLAUSES DE CONNAISSEMENT QUI NE SONT PAS EXPRESSÉMENT
VISÉES PAR LES RÈGLES DE LA HAYE

A. — Introduction

293. « Les dispositions de la Convention internationale de Bruxelles ne prétendent pas régir tous les aspects du transport par mer. Bien des points peuvent être réglés par l'accord mutuel entre les parties, à condition que ces clauses ou conventions ne contreviennent pas au principe énoncé à l'article 3, paragraphe 8, de la Convention de Bruxelles ²⁸⁴. » Il existe, en dehors des dispositions des Règles de La Haye, un certain nombre de clauses courantes de connaissance type qui posent des problèmes et méritent d'être étudiées. Ce sont notamment *a*) les clauses relatives aux facultés reconnues au transporteur (*liberty clauses*); *b*) les clauses attributives de juridiction, qui indiquent en quel pays ou selon la loi de quel pays sera tranché tout litige relatif au connaissance; *c*) les clauses de transbordement, par lesquelles le transporteur se réserve le droit d'opérer un transbordement et dégage sa responsabilité pour les phases ultérieures du transport; et *d*) les clauses qui incorporent dans un connaissance les dispositions d'une charte-partie. On étudiera ces clauses en fonction de deux normes : d'une part, de l'article 3, paragraphe 8, des Règles de La Haye, qui rend nulle et de nul effet toute clause atténuant la responsabilité du transporteur autrement que ne le prescrivent ces Règles, et d'autre part, des considérations générales d'équité en ce qui concerne la répartition des droits et obligations entre les parties au contrat d'affrètement.

B. — Clauses relatives aux facultés reconnues
au transporteur (*liberty clauses*)

294. L'expression « clauses relatives aux facultés » ou « au voyage » a été utilisée tout d'abord pour désigner les clauses qui ont été conçues et améliorées ensuite pour permettre, à l'armateur de faire ce qui, autrement, aurait été considéré, en droit, comme un « déroutement » ²⁸⁵. Strictement parlant, cette expression s'applique toujours aux clauses qui visent à autoriser le transporteur à s'écarter de l'itinéraire ²⁸⁶. Mais elle est souvent utilisée dans un sens plus large, pour

désigner toute une série de clauses visant à accorder au transporteur des droits et exonérations dont il ne pourrait autrement se prévaloir ²⁸⁷. Dans ce sens plus large, ces clauses peuvent comprendre les clauses relatives au fret, à la réfrigération, à la possibilité de transporter la marchandise en pontée, de mettre le navire en cale sèche avec la marchandise à bord, de laisser la marchandise sur le quai en cas d'absence du destinataire, et de retarder le départ du navire et la date de livraison de la marchandise ²⁸⁸. C'est dans ce sens plus large que l'expression « clause relative aux facultés » est utilisée dans le présent rapport ²⁸⁹.

295. Certaines de ces clauses sont manifestement nulles parce que contraires aux Règles de La Haye, et continuent pourtant à encombrer les connaissances où elles sont des motifs d'incertitude et des causes de procès. Leur élimination serait une bonne chose pour le commerce, car *a*) elles induisent en erreur les chargeurs et peuvent leur faire abandonner des réclamations parfaitement valables; *b*) elles servent de prétexte pour différer le règlement de réclamations qui pourraient être rapidement réglées; et *c*) elles sont des occasions de procès inutiles.

296. Deux exemples de clauses de ce genre qui ont souvent été déclarées nulles par les tribunaux sont les clauses « de fret » et « de réfrigération ». La clause « de fret » vise souvent à atténuer la responsabilité du transporteur, et est donc nulle en vertu de l'article 3, paragraphe 8, des Règles de La Haye. La clause de fret suivante figure dans presque tous les connaissances de lignes régulières : « Le fret est réputé acquis dès le chargement, quel que soit le sort du navire ou de la marchandise. » En cas de perte dont le transporteur est considéré comme violant l'article 3, paragraphe 8, des Règles; le transporteur doit donc rembourser le fret

²⁸⁷ « Les armateurs ont cherché à s'assurer, par ces clauses, un maximum de droits et de facultés... Le but de la Convention a été précisément de limiter, dans une certaine mesure, ces tentatives »; voir S. Dor., *op. cit.*, p. 41.

²⁸⁸ *Ibid.*, p. 51 à 64.

²⁸⁹ Dans de nombreuses réponses au questionnaire de la CNUCED, on se plaint que des transporteurs refusent de charger des marchandises pour lesquelles la place a été retenue ferme, en invoquant des clauses du même genre, figurant sur les formules d'engagement de fret, par lesquelles le transporteur se réserve le droit de le faire, aux risques et aux frais du chargeur. Il semble que ce problème pourrait être plus facilement résolu sur le plan local que sur le plan international.

²⁸⁴ Voir S. Dor., *op. cit.*, p. 11.

²⁸⁵ Voir H. Holman, *op. cit.*, p. 402. Voir également à l'annexe III du présent rapport, les clauses 7 à 12 du modèle de connaissance P et I, qui sont des clauses types.

²⁸⁶ Voir les paragraphes 256 à 264, relatifs au déroutement.

s'il a déjà été payé ou s'abstenir de le réclamer s'il est payable à destination ²⁹⁰.

297. La clause « de réfrigération » vise souvent à exonérer le transporteur de sa responsabilité en cas de mauvais fonctionnement du dispositif de réfrigération. Elle est généralement déclarée nulle par les tribunaux en vertu de l'article 3, paragraphe 8, des Règles, car elle atténuerait la responsabilité du transporteur aux termes des paragraphes 1 c et 2 de l'article 3.

298. D'autres clauses prévoient que le certificat d'inspection délivré au port de chargement par le représentant d'une société de classification prouvera de façon concluante que le transporteur a exercé une diligence raisonnable pour approprier et mettre en bon état les chambres froides et frigorifiques pour la conservation des marchandises. Or, dans la plupart des pays, ce certificat d'inspection n'est pas considéré par les tribunaux comme suffisant, s'il n'est pas prouvé que le transporteur a effectivement exercé une diligence raisonnable, et ce certificat est généralement sans valeur dans ce cas pour le transporteur. Un auteur a écrit : « Pour éviter toute incertitude, il conviendrait d'insérer dans les Règles davantage d'exemples de clauses contraires aux dispositions du paragraphe 8 de l'article 3 ²⁹¹ ». L'insertion, dans les Règles, de plus nombreux exemples de clauses fréquemment utilisées qui sont contraires aux Règles, pourrait être, en effet, un bon moyen de résoudre le problème.

C. — Clause attributive de juridiction ²⁹²

299. Il n'est pas rare que les tribunaux interprètent de façon différente d'un pays à un autre les principes qui figurent dans les Règles de La Haye. Aussi les transporteurs cherchent-ils souvent à éviter de se trou-

²⁹⁰ Cette clause est valable, cependant, si le transporteur n'est pas légalement responsable de la perte (par exemple, en cas de négligence dans la navigation, aux termes de l'article 4, paragraphe 2).

²⁹¹ Voir E.R.H. Hardy-Ivamy, « The Carriage of Goods by Sea » dans *Current Legal Problems*, Londres, 1960, p. 216 et 217. Le seul exemple de « clause non valable » cité à l'article 3, paragraphe 8, est celui de la clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur, laquelle est « considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité ».

²⁹² Les deux types les plus courants de clause attributive de juridiction figurant dans les connaissements sont les suivants :

a) « Tout litige survenant à propos du présent connaissement sera réglé dans le pays où le transporteur a le siège principal de ses affaires, et la loi de ce pays s'appliquera. »

b) « Le contrat constaté dans le présent connaissement est régi par la législation... et tout différend y relatif sera tranché en... (ou, au choix du transporteur, au port de destination) conformément à la législation..., à l'exclusion de la juridiction des tribunaux de tout autre pays. »

Le type b est le plus courant dans les connaissements de lignes régulières. Le type a a été très critiqué par de nombreux tribunaux et par beaucoup d'auteurs, qui ont estimé qu'« il était inconcevable » que le réceptionnaire ait à rechercher où un transporteur inconnu (ce qui peut arriver en cas de charte-partie) a le siège principal de ses affaires pour pouvoir intenter une action contre lui; voir A.G. Vaes, *The Identity of the Hague Rule Carrier*, Göteborg, Akademiförlaget-Gumperts, 1968, p. 18.

ver exposés au jugement d'un tribunal ou à une jurisprudence qui risquerait de leur donner tort en insérant dans les connaissements une clause attributive de juridiction qui indique quel tribunal sera seul compétent pour trancher les litiges auxquels le connaissement pourrait donner lieu, ou quel sera le pays dont la loi sera applicable. « Le choix du tribunal peut avoir plus d'importance que beaucoup des dispositions expresses du contrat; l'issue d'une affaire peut même en dépendre ²⁹³. »

300. La Convention de 1924 ne parle pas des clauses attributives de juridiction mais en reprenant les dispositions de la Convention, certains pays y ont inséré des dispositions spéciales qui rendent ces clauses nulles et non avenues ²⁹⁴. Dans la plupart des pays, la loi est muette au sujet de ces clauses et les tribunaux peuvent donc se déclarer compétents ou non. S'ils se déclarent compétents, ils peuvent invoquer l'article 3, paragraphe 8, des Règles de La Haye et tenir la clause attributive de juridiction comme nulle au cas où elle pourrait avoir pour effet de réduire les droits du propriétaire de la marchandise.

301. Entre les pays dont la loi est muette au sujet des clauses attributives de juridiction, on constate des différences dans la façon dont les tribunaux usent de leur pouvoir de se déclarer compétents ou non. Certains tribunaux ne reconnaissent pas les clauses qui tendent à attribuer une compétence exclusive à un tribunal étranger. En rejetant une telle clause, un tribunal a récemment considéré qu'exiger d'un consignataire, demandant une indemnité de 2 600 dollars, qu'il fasse un voyage de 6 700 kilomètres pour se présenter devant un tribunal d'un pays à système juridique différent et utilisant une autre langue, équivaldrait, en pratique, à atténuer la responsabilité du transporteur, et le tribunal a donc invoqué le paragraphe 8 de l'article 3 ²⁹⁵. Ce tribunal a fait observer qu'en de tels cas la clause attributive de juridiction permettrait au transporteur d'obtenir un règlement à meilleur compte que si le pro-

²⁹³ Le juge Learned Hand, dans *The Tricolor* (1933), A.M.C. 919.

²⁹⁴ Par exemple, le COGSA australien stipule :

« Les parties à un connaissement pour le transport de marchandises d'un lieu quelconque d'Australie à un lieu quelconque situé hors d'Australie seront réputées avoir eu l'intention de contracter conformément à la loi du pays de chargement, et toute stipulation ou convention contraire, ou tendant à exclure ou à réduire la compétence des tribunaux du Commonwealth ou d'un État en ce qui concerne le connaissement, sera illégale, nulle, non avenue et sans effet.

« Toute stipulation ou convention, prévue dans le Commonwealth ou hors du Commonwealth, qui tendrait à exclure ou à réduire la compétence des tribunaux du Commonwealth ou d'un État en ce qui concerne un connaissement pour le transport de marchandises d'un lieu quelconque situé hors d'Australie à un lieu quelconque en Australie, sera illégale, nulle, non avenue et sans effet. »

²⁹⁵ Voir *Indussa Corporation v. The Ranborg* (1967), A.M.C. 589. Les circonstances de l'affaire survenue dans un pays développé sont très analogues à certains des motifs de doléances figurant dans de nombreuses réponses au questionnaire de la CNUCED reçues de pays en voie de développement, et la décision du tribunal correspond à ce qui est souhaité dans ces réponses.

propriétaire de la marchandise avait la possibilité de l'actionner devant le tribunal qui lui conviendrait le mieux. D'autres tribunaux ont tendance à ne reconnaître les clauses attributives de juridiction insérées dans les connaissements que s'ils sont convaincus que les tribunaux étrangers appliqueront les Règles de La Haye, reprises dans leur loi maritime, et les interpréteront comme ils le font eux-mêmes ²⁹⁶.

302. Mais de nombreux tribunaux sont plus disposés à admettre les clauses attributives de compétence, en raison du principe de la liberté des contrats. Ils suspendent généralement l'instance si le connaissement contient une clause attribuant la compétence à un tribunal étranger et ne permettent de la reprendre que s'ils jugent qu'il y a lieu ²⁹⁷.

303. Si la clause de juridiction prévoyait que le tribunal compétent sera celui du pays de chargement ou celui du pays de livraison, au choix du plaignant ²⁹⁸, les choses seraient nettes aussi bien qu'équitables pour le propriétaire de la marchandise. Cela serait équitable aussi pour le transporteur, car on peut prétendre qu'en acceptant de commercer entre les deux ports, il aurait implicitement admis que tout litige pourrait être porté devant le tribunal de l'un ou l'autre port.

304. L'article 5 des amendements de 1968 aux Règles de La Haye n'a pas résolu les problèmes sérieux que posent les clauses attributives de juridiction, car il n'a pas étendu l'application des Règles aux expéditions faites de l'étranger aussi bien que vers l'étranger, comme il avait été proposé antérieurement (voir par. 70).

D. — Clauses de transbordement

305. Presque tous les connaissements des lignes régulières contiennent des clauses de transbordement, qui stipulent que chaque transporteur n'est responsable des marchandises au cours du voyage que pendant qu'il les détient. Ces clauses, pour autant qu'elles soient valables, posent certains problèmes, car : a) il est difficile de déterminer avec exactitude la responsabilité des divers transporteurs; b) les marchandises peuvent se trouver transbordées dans un port où les Règles de La Haye ne sont pas en vigueur, de sorte que les Règles risquent de ne pas s'appliquer à la période pendant laquelle il n'y a pas effectivement transport; c) la clause de transbordement peut prévoir que chaque connaissement ne s'appliquera, pour chaque transporteur, que pendant la durée du temps où les marchandises seront entre ses mains. Il se pose également la question de la validité des clauses attributives de juridiction de chaque connaissement tout au long du parcours, un chargeur pouvant avoir à actionner plusieurs transporteurs devant différentes juridictions.

²⁹⁶ Voir Tribunal de commerce d'Anvers, J.P.A. 1968, p. 484.

²⁹⁷ Voir *The Eleftheria* (1969), 1 Ll. L. R. 237.

²⁹⁸ Voir l'opinion exprimée dans l'affaire *Koster v. (American) Lumbermen's Mutual Casualty Co.* 330, US 518, 524 (1947). « Si les deux parties invoquent des raisons de commodité, les justifications avancées par le plaignant qui aura intenté une action devant un tribunal de son pays l'emportent normalement sur celles qu'aura avancées le défendeur. »

306. On pourrait résoudre tous ces problèmes en modifiant les Règles de façon à rendre le premier transporteur responsable de bout en bout du transport. Tel est le but de la section 3 d du *Transatlantic/Australian Homeward Bill of Lading*, conçue comme suit :

La marchandise pourra être transportée en totalité ou en partie par le navire désigné ou par d'autres navires, appartenant ou non à la compagnie et, si le transporteur, le capitaine ou l'agent le jugent souhaitable ou opportun en raison des circonstances, elle pourra être transbordée en quelque(s) port(s) ou lieu(x) que ce soit et, à l'occasion des transbordements être placée ou entreposée sur des embarcations ou à terre, puis être réembarquée et acheminée ou retournée par voie de terre, par voie d'eau ou par voie aérienne au choix et aux frais du transporteur, le tout au titre du contrat de voyage et toutes les dispositions du connaissement continuant à s'appliquer ²⁹⁹.

307. De plus, si l'on pouvait préciser, même lorsque la clause du transbordement est valable, les conditions que le transporteur devrait satisfaire pour assurer le transport des marchandises « de façon appropriée et soigneuse » au sens du paragraphe 2 de l'article 3, cela contribuerait à introduire un facteur de sécurité dans les opérations de transbordement. Ces conditions devraient être notamment les suivantes ³⁰⁰ :

a) Le transbordement devrait être, en la circonstance, raisonnable et justifié;

b) Le transporteur devrait, toutes les fois qu'il le pourrait, aviser du transbordement le propriétaire de la marchandise, pour lui permettre de s'assurer contre les nouveaux risques pouvant résulter du remplacement du premier navire par un autre navire;

c) Le transporteur devrait prendre soin de façon appropriée de la marchandise au cours du transbordement;

d) Le transporteur devrait, chaque fois, continuer d'apporter à la marchandise les soins voulus et exercer une diligence raisonnable pour l'acheminer dans les plus brefs délais, et il ne serait pas excusable s'il retardait le transbordement pour éviter de payer un taux de fret plus élevé pour son acheminement;

e) Le transporteur devrait livrer la marchandise à ses propres risques et frais dans des cas déterminés et pourrait, dans certains cas, partager les risques et frais avec le propriétaire de la marchandise.

308. Il serait peut-être bon également que les Règles, ainsi modifiées de façon à rendre le premier transporteur responsable pendant toute la durée du transport, précisent qu'il appartiendrait au premier transporteur de chercher à se faire indemniser par le transporteur suivant, en cas de perte ou de dommage de la marchandise survenant au moment où elle ne se trouverait plus sous sa garde. C'est d'ailleurs ce que font aujourd'hui de nombreux armateurs qui exploitent des containers.

²⁹⁹ D'après plusieurs auteurs, l'emploi de cette clause ne causerait pas de problèmes économiques risquant de susciter une réaction défavorable de la part des assureurs; voir K. Grönfors, « On carriage in Swedish Maritime Law », dans *Six lectures on the Hague Rules*, op. cit., p. 53, selon lequel les assureurs P et I se sont « peu émus » de l'emploi de cette clause.

³⁰⁰ Voir S. Dor, op. cit., p. 67.

309. Le propriétaire de la marchandise désire que le connaissement lui garantisse que, sauf accord de sa part, le transport de la marchandise par transbordement ne sera pas effectué dans des conditions moins favorables que celles prévues par le contrat de transport initial. De son côté, le transporteur tient à être protégé contre les risques et les dépenses qu'impliqueraient les soins à donner à la marchandise et son acheminement dans des conditions qui pourraient être déraisonnables. Il est peut-être possible de trouver un moyen équitable de concilier les intérêts contradictoires du propriétaire de la marchandise et du transporteur.

E. — Clauses incorporant à un connaissement les conditions d'une charte partie

310. Les Règles de La Haye ne s'appliquent à un connaissement émis en vertu d'une charte-partie qu'à partir du moment où il régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement. Il faut donc que l'affréteur ait transmis le connaissement à une autre personne³⁰¹. Les Règles prévoient également que les connaissements émis en vertu d'une charte-partie sont soumis aux termes de la Convention³⁰². Bien que l'article 5 stipule qu'aucune disposition des Règles ne s'applique aux chartes-parties, il arrive souvent que les Règles soient expressément incorporées dans une charte-partie ce qui crée des problèmes³⁰³, car la charte-partie n'a d'effet juridique qu'entre le propriétaire du navire et le réceptionnaire de la marchandise.

311. Les Règles ne visent pas les dispositions du connaissement concernant l'arbitrage, le droit de gage, les surestaries, le faux fret, etc.³⁰⁴. La question se pose donc de savoir si les dispositions de la charte-partie sont opposables au réceptionnaire de la marchandise qui n'en a, en général, aucune connaissance. La plupart des chartes-parties contiennent une clause (*cesser and lien clause*) qui limite la responsabilité de l'affréteur et prévoit, pour le propriétaire du navire, un droit de gage, clause qui est en général la suivante : « La responsabilité de l'affréteur cessera dès l'embarquement des marchandises; le propriétaire du navire aura alors un droit de gage sur les marchandises pour le fret, le faux fret, les surestaries et les contrestaries. » Dans la plupart des pays, l'effet de cette clause est de relever l'affréteur de sa responsabilité dès que le transporteur a un droit de gage sur les marchandises, l'exonération de responsabilité et le droit de gage étant concomitants. Lorsque les conditions d'une charte-partie sont incorporées à un connaissement, la clause a pour effet que

le propriétaire du navire peut faire payer au réceptionnaire des marchandises les surestaries encourues au port de chargement et le faux-fret³⁰⁵. Comme on le voit, les conditions d'une charte-partie peuvent, si elles sont opposées au porteur du connaissement, jouer contre lui en tant que réceptionnaire des marchandises³⁰⁶.

312. Deux questions se posent lorsqu'on examine les effets juridiques des clauses incorporant dans un connaissement les conditions d'une charte-partie :

a) Quel est le genre de clause d'incorporation qui a le plus de force du point de vue juridique ?

b) Même dans le cas d'une clause d'incorporation très large, quelles sont les conditions de la charte-partie qui se trouvent insérées dans le connaissement et celles qui ne le sont pas ?

313. Les clauses les plus typiques d'incorporation sont actuellement les suivantes : « ... les conditions, clauses et cas exceptés étant ceux prévus dans la charte-partie », ou « les conditions, facultés et cas exceptés prévus dans la charte-partie sont incorporés au présent connaissement ». Ces clauses sembleraient avoir pour effet d'incorporer dans le connaissement toutes les dispositions de la charte-partie, comme si elles y étaient reproduites. Mais les tribunaux de certains pays n'ont jamais considéré comme opposables à l'acqureur d'un connaissement les clauses inhabituelles d'une charte-partie qu'il n'avait pas eu l'occasion de voir et, en général, les clauses d'une charte-partie qui modifieraient des dispositions expresses d'un connaissement ou qui ne concernent pas ce que le réceptionnaire doit faire dans un cas donné ne sont pas considérées comme opposables au porteur du connaissement³⁰⁷.

314. Le principal argument en faveur de ces clauses d'incorporation est que leur utilisation contribuerait à simplifier la documentation. Il faut que le connaissement corresponde à la charte-partie et il est facile, à cette fin, de spécifier, en employant ces mots ou d'autres, que « toutes les conditions de la charte-partie » seront considérées comme faisant partie du connaissement. Le connaissement devient ainsi un document plus court que le connaissement habituel des lignes régulières. On a dit souvent aussi que le connaissement doit comporter toutes dispositions pertinentes et qu'il est pratiquement impossible d'établir un connaissement de *tramping* satisfaisant tant que l'on ne connaît pas la teneur de la charte-partie. On gagne évidemment du

³⁰¹ Article 1, alinéa b lu conjointement avec l'article 5. Voir W. Tetley, *op. cit.*, p. 12.

³⁰² Voir article 5, deuxième paragraphe.

³⁰³ Il arrive parfois que des chartes-parties se réfèrent expressément aux Règles de La Haye dans une clause *paramount*, ce qui peut avoir pour effet de rendre nulles toutes les clauses de la charte-partie qui se trouvent contraires aux Règles; voir *Anglo Saxon Petroleum Co. v. Adamastos Shipping Co.* (1957), 1 Ll. L. R. 79.

³⁰⁴ Les clauses relatives au faux fret et aux surestaries sont examinées aux paragraphes 323 et 324.

³⁰⁵ Le réceptionnaire désire être assuré, en devenant porteur du connaissement, qu'il n'aura pas, sauf accord de sa part, à assumer des responsabilités découlant d'une charte-partie, qu'il serait anormal pour lui de supporter dans la transaction à laquelle il est partie. En fait, il est souvent déçu, par suite de l'état incertain de la réglementation.

³⁰⁶ La clause de cessation de responsabilité *cesser clause* ne sera pas étudiée ici plus avant, mais il faut dire que ses effets ne peuvent être décrits en termes généraux, car « ils dépendent, dans chaque cas, de la façon dont sont interprétées les autres parties du contrat », voir T. G. Carver, *op. cit.*, par. 1313.

³⁰⁷ Les décisions des tribunaux n'ont pas toujours été uniformes et ont souvent différé de la doctrine. Elles ont aussi différé selon le système juridique du pays.

temps en utilisant ces clauses d'incorporation, et les parties ne risquent pas de se faire du tort comme ce serait le cas si elles devaient décider à l'avance quelles conditions de la charte-partie elles devraient reproduire dans le connaissement. Mais, comme on va le voir, l'incorporation des conditions d'une charte-partie dans un connaissement présente aussi certains inconvénients.

315. Les principaux inconvénients sont les suivants :

a) Les parties au connaissement peuvent avoir de la difficulté à déterminer quelle est leur situation du point de vue juridique. Il peut être difficile, en effet, de savoir quelles clauses d'une longue charte-partie s'y trouvent en fait incorporées et, très souvent, les parties n'ont pas la charte-partie sous les yeux lorsque le connaissement est établi, ou même lorsqu'il est ensuite transmis;

b) Le connaissement régit les droits et obligations du propriétaire du navire et du porteur du connaissement, et le propriétaire du navire ne devrait donc pas pouvoir se prévaloir de droits ou d'exonérations qui n'y soient pas énoncés sous une forme ou une autre;

c) L'acheteur de la marchandise peut être contraint par le contrat de vente d'accepter un connaissement. Le contrat de vente peut prévoir, en effet, que l'acheteur paiera la marchandise sur présentation du connaissement et, même en l'absence d'une telle disposition, le vendeur peut, dans certains cas obliger l'acheteur à la payer sur présentation du connaissement. Si les « Incoterms » s'appliquent, la charte-partie doit être présentée en même temps que le connaissement, mais tel n'est pas toujours le cas³⁰⁸. Lorsque la marchandise est vendue en mer, l'acheteur éventuel peut refuser de s'en rendre acquéreur s'il estime qu'une référence du connaissement à une charte-partie risque de lui être préjudiciable, et l'on peut donc soutenir que la clause d'incorporation réduit la transférabilité du connaissement;

d) Aux termes des « Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires »³⁰⁹, les connaissements émis en exécution de chartes-parties et soumis à leurs conditions ne sont acceptés par les banques que sur autorisation spéciale, de sorte que la clause d'incorporation a pour effet de restreindre l'utilité de ces connaissements comme instruments de crédit.

316. Si l'on considère le connaissement en tenant compte des besoins auxquels doit répondre un contrat de vente, la clause d'incorporation des conditions d'une charte-partie peut donc avoir des effets restrictifs. Mais, si on le considère uniquement comme un contrat de transport, cette clause est intéressante pour les transporteurs qui tiennent naturellement à ne pas assumer plus de risques par le connaissement que par la charte-partie.

317. Il conviendrait donc d'améliorer la situation de

³⁰⁸ Dans l'affaire *Finska Cellulosaföreningen v. Westfield Paper Co.* (1940), 4 All E.R. 473, il a été statué que, même si un connaissement fait référence à une charte-partie, l'acheteur n'a pas nécessairement le droit de recevoir une copie de la charte-partie si les conditions de cette dernière sont bien connues des milieux professionnels.

³⁰⁹ Voir la brochure n° 222 (1963) de la Chambre de commerce internationale.

façon à faire en sorte que le réceptionnaire des marchandises ne soit pas victime d'une injustice et que les transactions commerciales ne subissent pas de retards. Dans les conventions futures, on pourrait s'inspirer des suggestions suivantes :

a) Lorsque le connaissement est émis par le transporteur, une copie de la charte-partie devrait être jointe au connaissement;

b) Lorsque le connaissement est émis en exécution d'un contrat de vente, une copie de la charte-partie devrait être portée sur le connaissement prévu par les « Incoterms ».

c) Les surestaries encourues dans le port de chargement devraient être portées sur le connaissement;

d) Lorsqu'un temps total de chargement et de déchargement a été fixé, le temps pris par le chargement devrait être porté sur le connaissement;

e) Tout faux fret, ou faux fret présumé, devrait être porté sur le connaissement;

f) Les clauses de cessation de responsabilité (*cesser clauses*) ne devraient plus être admises;

g) Pour ce qui est des clauses d'arbitrage que contiennent les chartes-parties, on pourrait modifier le paragraphe 6 de l'article 3 des Règles de La Haye de façon à stipuler que l'« action » en question ne comprend pas l'arbitrage ou de façon à préciser que l'arbitrage n'empêcherait pas le propriétaire de la marchandise de poursuivre une action s'il a, en fait, déjà entamé une procédure judiciaire dans le délai prescrit d'un an;

h) Les « Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires » devraient être modifiées de façon à prévoir que les connaissements soumis aux conditions d'une charte-partie seront valables s'ils remplissent les conditions énoncées aux alinéas a à e ci-dessus.

318. Presque toutes les chartes-parties contiennent des clauses d'arbitrage, alors que presque aucun connaissement émis en vertu d'une charte-partie n'en contient. La question s'est donc posée de savoir dans quelle mesure les clauses d'arbitrage figurant dans une charte-partie ont force obligatoire pour le réceptionnaire de la marchandise du fait que les conditions de la charte-partie sont incorporées au connaissement.

319. Le plus souvent, les tribunaux examinent de près le libellé des clauses d'arbitrage pour décider si elles ont ou non force obligatoire pour le réceptionnaire de la marchandise. Ainsi, une clause comme « tous les différends qui surviendraient à propos de la présente charte-partie seront soumis à l'arbitrage » a été jugée insuffisante pour lier le réceptionnaire³¹⁰, mais une

³¹⁰ Voir *Hamilton v. Mackie* (1889), 5 T.L.R. 677. Voir également *Thomas v. Portsea Steamship Co.* (1912), A.C. 1, où les faits et la décision ont été presque les mêmes. Dans l'affaire *The Phonizien* (1966), 1 Ll. L. R. 150, le tribunal a considéré que la formule « tout différend qui surviendrait à propos de la présente charte-partie sera soumis à l'arbitrage » ne s'appliquait pas à un différend survenant à propos du connaissement, bien que le différend dont il s'agissait ait opposé l'affréteur et le propriétaire du navire, et non le tiers porteur du connaissement et le propriétaire du navire.

clause comme « tout différend qui surviendrait à propos de la présente charte-partie ou d'un connaissement émis en vertu de ladite charte-partie sera soumis à l'arbitrage » a été jugée suffisante, parce qu'elle faisait référence au connaissement ³¹¹.

320. Un autre problème se pose si le délai prévu dans la clause d'arbitrage de la charte-partie est plus court que celui prévu par les Règles de La Haye, si l'on a affaire à un connaissement auquel ces Règles s'appliquent ³¹². Un délai plus court contrevient aux dispositions du paragraphe 8 de l'article 3, car il atténue la responsabilité du transporteur, mais il existe une incertitude sur le point de savoir s'il rend nulle toute la clause d'arbitrage, ou seulement la disposition prévoyant un délai plus court ³¹³.

³¹¹ Voir *The Merak* (1964), 2 Ll. L. R. 527. Aux États-Unis, la jurisprudence semble avoir été un peu moins uniforme. La formule « toute contestation ou tout différend, quelle qu'en soit la nature, survenant à propos de la présente charte-partie sera soumis à l'arbitrage dans la ville de New York » a été jugée suffisante pour lier le réceptionnaire, voir *Son Shipping Company v. de Fosse and Tanghe* (1952), A.M.C. 1931; mais la formule « en cas de différend entre le propriétaire cédant et l'affréteur » a été jugée insuffisante à cette fin; voir *Import Export Steel Corp. v. Mississippi Valley Barge Line Company* (1966), A.M.C. 237.

³¹² Les Règles de La Haye ne s'appliquent à un connaissement émis en vertu d'une charte-partie que si l'affréteur a transmis ce connaissement à une autre personne.

³¹³ Il semble qu'un tribunal anglais ne déclarerait nulle que la disposition prévoyant un délai plus court et reconnaîtrait la validité de la clause d'arbitrage; voir *Svenska Traktor Aktiebolaget v. Maritime Agencies* (1953), 2 A.M.C. 1217. Aux États-Unis, il a été décidé qu'un tel conflit relevait des arbitres, et non des tribunaux; voir *Lowry and Co v. SS Le Moyne d'Iberville* (1966), A.M.C. 2195. En République fédérale

321. Dans certains pays, il a été décidé qu'une clause de charte-partie accordant au propriétaire du navire un droit de gage pour le faux fret est opposable au réceptionnaire de la marchandise si les conditions de la charte-partie sont incorporées au connaissement. Il est assez difficile, cependant, de considérer que le réceptionnaire doit payer parce que l'affréteur n'a pas livré toute la marchandise à bord.

322. Tout droit de gage pour surestaries prévu dans une charte-partie est opposable au réceptionnaire si le connaissement contient la clause habituelle y incorporant les conditions de la charte-partie ³¹⁴. Ce droit lui est opposable pour les surestaries au port de chargement aussi bien qu'au port de déchargement, même si le montant des surestaries au port de chargement n'est pas porté sur le connaissement.

323. On voit donc que les problèmes que soulève l'incorporation des conditions d'une charte-partie à un connaissement méritent d'être étudiés avec beaucoup d'attention, car ils affectent aussi les conditions de vente et la liberté des contrats.

324. Il semble, d'une manière générale, qu'il convienne de considérer séparément les effets des deux documents — charte-partie et connaissement — et que le porteur du connaissement, à moins qu'il ne soit également l'affréteur, ne devrait pas avoir de responsabilités résultant de la charte-partie, qu'il ne s'est pas expressément engagé à assumer.

d'Allemagne, toute disposition prévoyant un délai plus court est considéré comme nulle; voir G. Schaps — Abraham, *op. cit.*, vol. II, Ann. 9, par. 612.

³¹⁴ Voir *Fidelitas Shipping Co. v. V/O Exportchleb* (1963), 2 Ll. L. R. 113.

ANNEXES

ANNEXE I

Les Règles de La Haye, 1924

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES EN MATIÈRE DE CONNAISSEMENT, SIGNÉE A BRUXELLES LE 25 AOUT 1924 *

Article premier

Dans la présente convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

a) « Transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affrètement, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

b) « Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement 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 connaissement.

c) « Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

d) « Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Article 2

Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

Article 3

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

a) Mettre le navire en état de navigabilité;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;

c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.

* Pour le texte de cette Convention, voir aussi : Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXX, 1931-1932, n° 2764.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

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

a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

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

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

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

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au paragraphe 3, alinéas a, b, et c.

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

6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes et dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que

les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

En tout cas, le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

En cas de pertes ou dommages certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour inspection de la marchandise et de la vérification du nombre de colis.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « Embarqué », pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises il restitue ce document contre remise d'un connaissement « Embarqué ». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement et, lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3, paragraphe 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé « Embarqué ».

8. 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.

Article 4

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, paragraphe 1. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

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

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;

d) D'un « acte de Dieu »;

e) De faits de guerre;

f) Du fait d'ennemis publics;

g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;

h) D'une restriction de quarantaine;

i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;

j) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

k) D'émeutes ou de troubles civils;

l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;

n) D'une insuffisance d'emballage;

o) D'une insuffisance ou imperfection de marques;

p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. 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.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. Le transporteur comme le navire ne seront tenus responsables en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximale différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fautive de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelque-une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

Article 5

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissance délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissances sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissance d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

Article 6

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissance n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

Article 7

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

Article 8

Les dispositions de la présente convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire de mer.

Article 9

Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente convention s'entendent valeur or.

Ceux des États contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente convention.

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.

Article 10

Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissance créé dans un des États contractants.

Article 11

A l'expiration du délai de deux ans, au plus tard, à compter du jour de la signature de la convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre lesdits gouvernements. Le premier dépôt de ratification sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des États qui y prendront part et par le ministre des affaires étrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, de notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratifications qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux États qui ont signé la présente convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, ledit gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

Article 12

Les États non signataires pourront adhérer à la présente convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence internationale de Bruxelles.

L'État qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives dudit gouvernement.

Le Gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les États signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification, ainsi que de l'acte d'adhésion en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

Article 13

Les Hautes Parties contractantes peuvent, au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente convention ne s'applique pas soit à certains, soit à aucun des

dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou de l'autre de ces dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente convention séparément pour l'un ou plusieurs des dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

Article 14

A l'égard des États qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux États qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi que dans les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 13, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 11, alinéa 2, et à l'article 12, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement belge.

Article 15

S'il arrivait qu'un des États contractants voulût dénoncer la présente convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres États, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'État seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

Article 16

Chaque État contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente convention.

Celui des États qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres États, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.
(*Suivent les signatures*)

PROTOCOLE DE SIGNATURE

En procédant à la signature de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, les plénipotentiaires soussignés ont adopté le présent protocole qui aura la même force et la même valeur que si ces dispositions étaient insérées dans le texte même de la convention à laquelle il se rapporte.

Les Hautes Parties contractantes pourront donner effet à cette convention, soit en lui donnant force de loi, soit en introduisant dans leur législation nationale les règles adoptées par la convention sous une forme appropriée à cette législation. Elles se réservent expressément le droit :

1. De préciser que, dans les cas prévus par l'article 4, alinéa 2, de *c* à *p*, le porteur du connaissance peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non couverts par le paragraphe *a*;

2. D'appliquer, en ce qui concerne le cabotage national, l'article 6 à toutes catégories de marchandises, sans tenir compte de la restriction figurant au dernier alinéa dudit article.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.
(*Suivent les signatures*)

ANNEXE II

Protocole de Bruxelles, 1968

PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES EN MATIÈRE DE CONNAISSEMENT, SIGNÉE A BRUXELLES, LE 25 AOUT 1924

Les Parties contractantes,

Considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1921.

Sont convenues des dispositions suivantes :

Article premier

1. A l'article 3, paragraphe 4, il y a lieu d'ajouter le texte suivant :

« Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi. »

2. A l'article 3, paragraphe 6, le quatrième alinéa est remplacé par la disposition suivante :

« Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 *bis*, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, 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. »

3. A l'article 3, il y a lieu d'ajouter après le paragraphe 6 un paragraphe 6 *bis* libellé comme suit :

« Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du Tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation. »

Article 2

L'article 4, paragraphe 5, sera supprimé et remplacé par le texte suivant :

« a) A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissance, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10 000 Frs par colis ou unité ou 30 Frs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. »

« b) La somme totale due sera calculée par référence à la

valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées. La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en Bourse, ou, à défaut, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité.

« c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissance comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

« d) Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

« e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

« f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a de ce paragraphe, insérée dans le connaissance constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

« g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maximales que celles mentionnées à l'alinéa a de ce paragraphe, peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximal conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximal correspondant mentionné dans cet alinéa.

« h) Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissance le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur. »

Article 3

Entre les articles 4 et 5 de la Convention, est inséré un article 4 *bis* libellé comme suit :

« 1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

« 2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

« 3. L'ensemble des montants mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente Convention.

« 4. Toutefois, le préposé ne pourra pas se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. »

Article 4

L'article 9 de la Convention est remplacé par la disposition suivante :

« La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires. »

Article 5

L'article 10 de la Convention est remplacé par la disposition suivante :

« Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissance relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux États différents, quand :

« a) Le connaissance est émis dans un État contractant; ou

« b) Le transport a lieu au départ d'un port d'un État contractant; ou

« c) Le connaissance prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation 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.

« Chaque État contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissances mentionnés ci-dessus.

« Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un État contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissances non visés par les alinéas précédents. »

Article 6

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

Une Partie au présent Protocole ne se verra pas obligée d'appliquer les dispositions du présent Protocole aux connaissances délivrés dans un État Partie à la Convention mais n'étant pas Partie au présent Protocole.

Article 7

Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 15 de celle-ci ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent Protocole.

Article 8

Tout différend entre des Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la Convention, qui ne peut pas être réglé par voie de négociation, est soumis à l'arbitrage à la demande de l'une d'entre elles. Si dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

Article 9

1. Chaque Partie contractante pourra, au moment où elle signera ou y adhérera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 8 du présent Protocole. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe précédent pourra, à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au gouvernement belge.

Article 10

Le présent Protocole sera ouvert à la signature des États qui, avant le 23 février 1968, ont ratifié la Convention ou qui y ont adhéré, ainsi qu'à tout État représenté à la douzième session (1967-1968) de la Conférence diplomatique de droit maritime.

Article 11

1. Le présent Protocole sera ratifié.
2. La ratification du présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 12

1. Les États Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres des institutions spécialisées des Nations Unies, non représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de droit maritime, pourront adhérer au présent Protocole.
2. L'adhésion au présent Protocole emporte adhésion à la Convention.
3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 13

1. Le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de dix instruments de ratification ou d'adhésion, dont au moins cinq émanant d'États qui possèdent chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonneaux de jauge brute.
2. Pour chaque État ratifiant le présent Protocole ou y adhérant après la date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au paragraphe 1 du présent article, le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après le dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 14

1. Chacun des États contractants pourra dénoncer le présent Protocole par notification au Gouvernement belge.

2. Cette dénonciation emportera dénonciation de la Convention.

3. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification par le Gouvernement belge.

Article 15

1. Tout État contractant pourra, au moment de la signature de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires qui sont soumis à sa souveraineté ou dont il assure les relations internationales ceux auxquels s'applique le présent Protocole. Le Protocole sera applicable auxdits territoires trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet État.

2. Cette extension vaudra également pour la Convention si celle-ci n'est pas encore applicable à ces territoires.

3. Tout État contractant qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe 1 du présent article, pourra, à tout moment aviser le Gouvernement belge que le Protocole cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation : elle vaudra également pour la Convention.

Article 16

Les Parties contractantes peuvent mettre le présent Protocole en vigueur soit en lui donnant force de loi, soit en incorporant dans leur législation de la manière propre à celle-ci les règles adoptées aux termes du présent Protocole.

Article 17

Le Gouvernement belge notifiera aux États représentés à la douzième session (1967-1968) de la Conférence diplomatique de droit maritime, aux États qui adhèrent au présent Protocole, ainsi qu'aux États liés par la Convention :

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles 10, 11 et 12;

2. La date à laquelle le présent Protocole entrera en vigueur en application de l'article 13;

3. Les notifications au sujet de l'application territoriale faites en exécution de l'article 15;

4. Les dénonciations reçues en application de l'article 14.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Bruxelles, le 23 février 1968, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

(Suivent les signatures)

ANNEXE III

EXEMPLES DE CONNAISSEMENTS

A. — Le connaissance ALAMAR

Connaissance unique de l'Association latino-américaine d'armateurs

D'un commun accord entre les deux parties, le transporteur et le chargeur, le contrat de transport constaté par le présent connaissance est régi par les stipulations et conditions énoncées au verso et par les clauses ci-après :

1. Définition des termes employés dans le présent connaissance

a) Par « Transporteur », on entend la personne physique ou morale mentionnée au verso du présent connaissance comme recevant les marchandises, qu'elle soit ou non le propriétaire et /ou l'armateur du navire ou l'affrèteur et/ ou l'armateur du navire sur lequel les marchandises ont été embarquées ou que ledit navire ait été mis à sa disposition en vertu de quelque autre contrat de droit maritime.

b) Par « Chargeur », on entend la personne physique ou morale, la société ou entreprise commerciale désignée au verso du présent connaissance comme étant le chargeur ainsi que la personne pour le compte de qui les marchandises sont chargées, le propriétaire des marchandises, le destinataire ou consignataire ou tout endossataire ou détenteur légitime du connaissance, ou quiconque possède un intérêt à prendre livraison des marchandises.

c) Par « Destinataire », on entend, outre la personne ainsi dénommée au verso du présent connaissance, quiconque prend livraison ou est habilité à prendre livraison des marchandises y mentionnées, soit directement du navire soit dans des entrepôts, ou le détenteur légitime du présent connaissance ou quiconque possède un intérêt légitime à prendre livraison des marchandises.

d) Par « Frais », on entend le fret ainsi que toute autre obligation d'acquitter des sommes d'argent pour le compte des marchandises, du chargeur, du destinataire ou du propriétaire des marchandises, de l'endossataire ou du détenteur légitime du connaissance, ou de quiconque possède un intérêt à prendre livraison des marchandises.

e) Par « Navire », on entend non seulement le navire mentionné au verso du présent connaissance mais aussi tout autre navire sur lequel les marchandises sont transbordées avant de parvenir à destination.

2. Règles applicables.

a) Les clauses du présent contrat de transport s'inspirent de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 relative à l'unification de certaines règles en matière de connaissances, ci-après dénommée « la Convention ».

b) Pour toutes matières non régies par les clauses du présent connaissance sont applicables les lois, usages et coutumes du lieu où doit être exécutée l'obligation dont il s'agit.

c) Au cas où un tribunal écarterait l'application de l'une des

règles susmentionnées ou la déclarerait nulle ou inexistante, les autres règles conserveraient leur pleine validité et seraient applicables.

3. Compétence judiciaire.

Ont compétence pour connaître de tout litige résultant du présent connaissance les tribunaux du lieu où l'obligation dont l'exécution est réclamée doit être exécutée, à moins que le demandeur n'opte pour les tribunaux du domicile du défendeur ou pour ceux du lieu où le voyage a pris fin.

Responsabilité du transporteur

4. Responsabilité du transporteur en cours de transport.

La responsabilité du transporteur commence à l'instant où le crochet du palan de chargement du navire accroche les marchandises à charger et se termine à l'instant précis où elles sont dégagées du crochet du palan après déchargement. Si les opérations de chargement ou de déchargement du navire se font à l'aide de crochets, grues, mâts de charge ou autres appareils n'appartenant pas au navire, le transporteur n'est responsable d'aucun dommage ou perte que peuvent subir les marchandises en cours de manutention, à moins que lesdits treuils, grues, mâts de charge ou autres appareils n'aient été utilisés volontairement par le transporteur dans son intérêt exclusif.

5. Responsabilité du transporteur avant et après le transport proprement dit.

a) Avant le chargement et après le déchargement des marchandises, dans les conditions précisées à la clause 4 qui précède, et jusqu'au moment où le destinataire en a pris livraison, sous réserve que ce destinataire s'acquitte de toutes les obligations qu'il assume en vertu du présent connaissance, le transporteur est responsable des marchandises aussi longtemps qu'elles se trouvent effectivement sous sa garde et son contrôle matériels.

b) Toute délivrance des marchandises en entrepôts de douane ou entrepôts privés, ou sur allèges ou autres embarcations portuaires met fin à la responsabilité du transporteur et, à partir de ce moment, les marchandises sont considérées comme ayant été livrées à leurs destinataires, à moins que cette délivrance n'ait été effectuée volontairement par le transporteur dans son intérêt exclusif.

c) Si, toutefois, il conserve les marchandises sous sa garde et son contrôle matériels effectifs, comme il est dit plus haut, le transporteur est responsable des avaries, dommages ou pertes qu'elles peuvent subir en raison des faits et/ou des circonstances énumérés au paragraphe 2 de l'article 4 de la Convention qui sont, d'un commun accord des parties, considérés comme des cas de force majeure, et le transporteur peut se

prévaloir, le cas échéant, de la limite fixée au paragraphe 5 dudit article 4.

d) Lorsqu'il est contraint de conserver les marchandises sous sa garde parce que le destinataire ne s'est pas acquitté de son obligation d'en prendre possession, le transporteur peut, sous réserve du droit de rétention, soit entreposer ou emmagasiner les marchandises soit les laisser à l'endroit où elles ont été déchargées aux frais et risques du destinataire.

6. Diligence raisonnable.

Si le transporteur est en possession de certificats des autorités maritimes et/ou des sociétés internationales de classification attestant l'état de navigabilité du navire, le bon état et fonctionnement de ses machines, il est réputé avoir satisfait aux conditions relatives à la diligence raisonnable en matière de navigabilité imposées par le présent contrat et par l'article 4 de la Convention, avoir doté le navire d'un équipage conforme aux règles établies par les autorités maritimes et/ou les conventions internationales pour l'armement, l'équipement et l'approvisionnement complets, appropriés et nécessaires, et avoir mis les cales, chambres froides et frigorifiques et les autres endroits du navire destinés au transport des marchandises en état de les recevoir, transporter et préserver. Par conséquent, le transporteur ne sera pas responsable des avaries, dommages et/ou pertes subis par les marchandises du fait de l'état du navire.

7. Erreurs de navigation.

Le transporteur n'est pas responsable des conséquences d'actes, de négligences ou de défauts du capitaine, du pilote ou d'autres membres de l'équipage dans la navigation ou dans l'administration du navire ou de l'un quelconque des actes et circonstances énumérés à l'article 4 de la Convention.

8. Pilotes et timoniers.

Le capitaine peut sortir des ports, rades ou fleuves sans pilotes ou timoniers, en se faisant ou non remorquer, et le transporteur n'est pas responsable des accidents qui résulteraient desdites circonstances.

9. Le capitaine en tant que représentant des pouvoirs publics.

Le transporteur n'est pas responsable des actes du capitaine quand ce dernier agit en qualité de représentant des pouvoirs publics, ni des conséquences dommageables que ces actes peuvent avoir pour le chargeur, sans préjudice du droit qu'a le transporteur d'agir en justice en recouvrement des contributions aux avaries communes conformément à la clause 45 de ce connaissance.

10. Substitution de navire.

Comme il est stipulé au verso du présent connaissance, le navire sur lequel les marchandises ont été chargées peut, sans préavis, être remplacé par un autre, à tout moment et en tout lieu où le transporteur juge bon de le faire; le navire remplaçant peut être la propriété du transporteur ou d'une autre entreprise ou personne et il n'importe pas qu'il arrive ou parte ou soit présumé arriver ou partir plus tôt ou plus tard que le navire qu'il remplace, pourvu toutefois, que ledit navire remplaçant réponde à toutes les prescriptions de la Convention.

11. Durée du voyage.

Le transporteur ne garantit ni la date de départ ni celle d'arrivée du navire; il ne prend pas l'engagement de terminer le voyage dans un délai déterminé et il n'est pas responsable

du dommage que peut subir le chargeur, que ce soit à propos des marchandises ou pour une autre raison, du fait que le navire ne part pas ou n'arrive pas aux dates où l'on pouvait normalement supposer qu'il le ferait ou du fait d'une prolongation exceptionnelle du voyage.

12. Déroutement raisonnable.

Pourvu que le transporteur agisse d'une façon raisonnable, le navire peut revenir au port de départ ou à tout port d'escale, changer les escales normales ou annoncées, ajouter des escales, que ce soit pour charger ou décharger des marchandises ou pour tout autre raison. Il peut s'écarter de la route prévue, changer l'ordre géographique des escales prévu à l'origine, interrompre ou suspendre le voyage pour procéder à des réparations et à des inspections, se ravitailler en combustible et en provisions, prêter assistance ou sauver des vies ou des biens.

Marchandises

13. Livraison de la cargaison.

Le présent contrat de transport a été formellement conclu dès la présentation par le chargeur d'une demande de réservation d'espace, acceptée par le transporteur et la conclusion d'un accord sur le fret correspondant. En conséquence, s'il ne livre pas les marchandises aux flancs du navire au lieu, date, heure et temps fixés par le transporteur ou ses représentants, en état d'être immédiatement embarquées, le chargeur reste tenu d'acquitter l'intégralité du fret pour les marchandises non chargées, en totalité ou en partie.

14. Identification des marchandises.

Le chargeur est tenu de pourvoir les marchandises d'un emballage approprié à la nature de leur contenu et du voyage et d'y apposer les marques, numéros, indications de poids et autres détails mentionnés dans le présent connaissance, d'une manière claire et indélébile et de telle façon qu'ils restent lisibles jusqu'à la délivrance des marchandises à leur destinataire.

15. Inexactitudes, insuffisances et défauts relatifs au contenu, aux marques, nombre, quantité des colis ou des pièces, aux poids, volume et dimensions.

Tous les détails concernant les marchandises qui sont mentionnés dans le présent connaissance sont réputés avoir été fournis exclusivement par le chargeur, qu'ils soient ou non écrits de sa main. Par conséquent, le chargeur est responsable de toute inexactitude, insuffisance ou illisibilité desdites déclarations et il est tenu d'indemniser le transporteur de tout dommage ou préjudice résultant directement ou indirectement de ces défauts, conformément aux dispositions du paragraphe 5 de l'article 3 de la Convention.

16. Certificats à fournir par le chargeur.

Le chargeur est responsable de tout dommage ou préjudice que pourrait subir le transporteur du fait que le chargeur aurait omis de fournir ou de remettre toutes les pièces exigées par les lois et règlements des pays où le navire fait relâche au cours du voyage.

17. Détention du navire par la faute du chargeur.

Le chargeur est responsable de toutes pertes et tous dommages subis par le transporteur dans les cas où les autorités

d'un pays retiendraient le navire ou mettraient l'embargo sur lui en raison de l'absence de l'un des certificats mentionnés à l'article précédent, du défaut d'acquitter une taxe grevant les marchandises ou de se conformer à une loi ou à un règlement concernant les marchandises ou en raison de tout autre acte imputable au chargeur.

18. *Reconditionnement des marchandises.*

S'il s'avère nécessaire de procéder, en raison d'une insuffisance d'emballage ou d'une faute ou négligence du chargeur, à un reconditionnement ou au remballage des marchandises, à leur réparation, à l'emballage ou à l'assemblage de marchandises chargées en vrac ou du contenu de colis, le chargeur est tenu de rembourser au transporteur tous les frais encourus de ce fait par ce dernier et de l'indemniser de toute perte ou tout dommage qu'il a subi.

19. *Marchandises dont l'importation est interdite.*

S'il s'avère impossible de décharger les marchandises en raison d'un ordre donné par l'autorité compétente du pays de destination ou de tout autre obstacle insurmontable au moment où le déchargement doit avoir lieu, le transporteur est en droit de ramener ces marchandises au port de chargement ou de les décharger au premier port où il lui est possible de le faire, en percevant le fret approprié et le montant de tous autres frais.

20. *Expédition par d'autres moyens de transport.*

Si le navire n'est pas en mesure d'atteindre sa destination ou si les marchandises ne peuvent être déchargées, celles-ci peuvent être expédiées à leur destination sur un autre navire ou par d'autres moyens de transport; dans ce cas, le transporteur agit en qualité de représentant du chargeur, sa responsabilité et l'application du présent connaissement prennent fin, et le transport est alors régi par les clauses du connaissement, de la lettre de voiture ou du titre analogue pertinent.

21. *Envois d'objets de valeur.*

Le transport d'espèces, de papier-monnaie, de bijoux, d'argenterie, d'objets d'art, de pierres ou métaux précieux, de billets de banque, de titres et d'autres documents ou valeurs négociables est également régi par les clauses du présent connaissement, dans les mêmes conditions que toutes autres marchandises. En conséquence, le transporteur peut se prévaloir de toutes les exonérations et limitations de responsabilité prévues dans le présent connaissement, à moins que le chargeur ne remette les colis dans les conditions mentionnées à la clause 44 de façon à bénéficier des avantages que prévoit cette clause. Le chargeur doit satisfaire aux conditions particulières ci-après : a) le colis doit être en parfait état, scellé à la cire marquée d'un sceau propre à l'intéressé; b) les caisses très lourdes seront entourées d'un fil de fer dont les extrémités seront fixées à la cire et marquées d'un sceau au centre de la face supérieure de la caisse; c) le colis sera remis à bord du navire contre un récépissé signé par le capitaine, le second et l'officier de quart à ce moment; d) tous les exemplaires du connaissement et tous les objets de valeur de quelque nature que ce soit porteront le même sceau dans la cire; e) la valeur déclarée par le chargeur sera indiquée clairement sur la face supérieure du colis; f) le destinataire prendra livraison du colis au port de destination sur le pont du navire le jour de l'arrivée de celui-ci, la responsabilité du transporteur prendra fin immédiatement.

22. *Réserves du transporteur quant à l'état et au conditionnement des marchandises.*

La déclaration figurant dans le présent connaissement et dans laquelle les marchandises ont été reçues en bon état et en bon conditionnement apparents ne porte pas atteinte au droit du transporteur d'apporter la preuve du contraire, c'est-à-dire que les marchandises n'étaient pas en bon état et bon conditionnement en raison de l'existence de taches, de la fragilité, d'une différence de poids, de dommages à l'emballage ou de toute autre circonstance, même si aucune réserve n'a été consignée dans le présent connaissement, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 3 de la Convention. Si l'existence de l'une de ces circonstances, le transporteur n'est responsable d'aucune contraction de volume ou perte de poids ni d'aucune autre perte, dommage ou manquant constaté dans les marchandises au lieu de déchargement et qui est imputable à un défaut dans l'état ou le conditionnement.

23. *Marchandises dangereuses.*

Le chargeur est responsable de tous les dommages et/ou frais subis ou encourus par le transporteur en raison d'une perte ou d'un dommage causé au navire et/ou à la cargaison et/ou aux personnes transportées par des acides, des produits inflammables, explosibles, malodorants ou dangereux se trouvant dans la cargaison, si ces produits ont été chargés sans qu'un accord spécial soit intervenu et sans que leur nature véritable ait été indiquée, même si le chargeur n'avait pas connaissance de leur nature et sans faire de distinction suivant qu'il a agi pour son propre compte ou pour le compte d'un tiers. A tout moment avant le déchargement des dites marchandises, le transporteur ou son représentant peut les jeter à la mer, les débarquer en un lieu quelconque, les détruire ou les rendre inoffensives, comme et quand il juge bon de le faire, sans être tenu d'indemniser quiconque peut se considérer lésé de ce fait. Si certaines des marchandises susmentionnées ont été chargées à la connaissance et avec le consentement du transporteur et sont devenues par la suite un danger pour le navire et/ou la cargaison et/ou les personnes transportées, le transporteur ou son représentant peut, de même, les jeter à la mer, les débarquer, les détruire ou les rendre inoffensives, sans encourir de ce fait aucune responsabilité sauf, le cas échéant, du chef d'avarie commune, conformément aux dispositions du paragraphe 6 de l'article 4 de la Convention.

24. *Animaux vivants.*

Le présent connaissement n'est pas applicable au transport d'animaux vivants. Si, toutefois, il était utilisé à cette fin, le transporteur ne serait en aucune façon responsable d'une lésion, du décès ou de la maladie des animaux en cours de transport, de chargement ou de déchargement, et les exonérations et limitations énoncées aux paragraphes 1, 2, 4 et 5 de l'article 4 de la Convention et dans d'autres clauses pertinentes du présent connaissement seraient applicables.

25. *Arrimage des marchandises.*

Le transporteur peut arrimer les marchandises en tout endroit du navire destiné à cette fin ou en tout autre endroit couvert habituellement utilisé pour le transport de marchandises. En aucun cas ce mode d'arrimage ne peut être considéré comme différent d'un arrimage en cale.

26. *Arrimage en pontée.*

Les marchandises arrimées en pontée lorsque tel est l'usage et la coutume, ou avec le consentement du chargeur en des

endroits autres que ceux qui sont mentionnés dans la clause qui précède, sont transportées sous la responsabilité et aux risques du chargeur pour tout ce qui concerne ce mode d'arrimage, et les exonérations et limitations énoncées aux paragraphes 1, 2, 4 et 5 de l'article 4 de la Convention et dans d'autres clauses pertinentes du présent connaissement sont applicables.

27. Réfrigération, chauffage, etc.

Sauf déclaration expresse du chargeur que les marchandises qu'il embarque sont périssables et demande écrite de sa part au transporteur, avant leur chargement, que ces marchandises soient transportées en chambres frigorifiques ou en chambres froides, ou dans des conditions spéciales de chauffage ou de ventilation, moyennant le taux particulier de fret applicable à une cargaison spéciale, et à moins que le transporteur accepte expressément dans le présent connaissement de transporter les marchandises dans les conditions indiquées, le chargeur admet implicitement que les marchandises n'exigent pas, et le transporteur n'est pas tenu de fournir un emplacement spécialement chauffé ou réfrigéré ou tout autre traitement différent de l'arrimage habituel en cale. Sauf stipulation contraire, le transporteur n'est pas tenu d'assurer la réfrigération, le chauffage ou le refroidissement, ou la ventilation spéciale des marchandises pendant le chargement et le déchargement, même si la nature des marchandises l'exige et, par la suite, le transporteur n'est pas responsable des dommages que les marchandises subiraient de ce fait.

28. Colis perdus.

Après réception d'une réclamation écrite du propriétaire des marchandises, le transporteur dispose d'un délai de six mois pour rechercher tout colis présumé manquant ou avoir été livré erronément par ses agents, mais il est dégagé de toute responsabilité s'il peut établir que le colis portait des marques ou numéros en plus ou différents de ceux indiqués par le chargeur dans le présent connaissement, ou que ces marques ont été oblitérées ou sont devenues illisibles. Les marchandises qui ne peuvent être identifiées par des marques ou des numéros, les déchets de la cargaison, les résidus liquides et les marchandises non réclamées qu'il s'est avéré impossible d'identifier d'une autre façon, peuvent être distribués par le transporteur pour compléter les livraisons à des destinataires de marchandises de même nature au prorata de manquants, pertes de poids ou dommages.

29. Perte ou dommage subi par des marchandises en vrac.

Lorsque des marchandises appartenant au même chargeur ou à des chargeurs différents sont transportées en vrac, sans séparation, toute perte ou tout dommage subi par les chargements est réparti proportionnellement entre eux.

Incidents extraordinaires

30. Instructions émanant des autorités.

Si le transporteur ou le capitaine se conforme à des ordres, même arbitraires, donnés par une personne qui exerce ou détient une autorité, le transporteur n'encourt aucune responsabilité à l'égard des propriétaires apparents de la cargaison, même s'il en est résulté pour eux des dommages à la cargaison ou tout autre préjudice. En aucun cas, le transporteur n'encourt de responsabilité pour s'être conformé à des instructions manifiestement arbitraires.

31. Actes de guerre, séismes, séismes sous-marins, mutineries, troubles et autres cas de force majeure.

Si, de l'avis du transporteur, du capitaine ou du représentant du transporteur, l'entrée des marchandises dans le port de destination est dangereuse, interdite ou déconseillée en raison de l'imminence d'une guerre civile, d'une mutinerie, de troubles, d'un risque de blocus, de saisie ou d'embargo du navire et/ou de sa cargaison, en totalité ou en partie, ou du fait de l'interdiction totale ou partielle de l'importation, de l'exportation ou du transit des marchandises transportées ou pour tout autre raison de force majeure qui empêche le déchargement dans un port de destination, le transporteur a les mêmes droits et options que dans les cas mentionnés à la clause 19 de ce connaissement.

32. Quarantaines, grèves, lock-out, arrêts et conflits du travail, boycottages internationaux.

En cas de menace ou d'existence, dans le port de destination des marchandises, d'une épidémie, d'une quarantaine, de restrictions imposées au navire, de grèves, de lock-out, d'arrêts ou de conflits du travail, de gel, d'encombrements ou de difficultés de chargement ou de déchargement qui pourraient mettre en péril le navire et/ou la cargaison et/ou l'équipage et/ou les passagers, ou entraîner la détention du navire, l'obligation d'acquiescer des surestaries, l'impossibilité de procéder selon les modes usuels, ou retarder ou empêcher le départ du port, le transporteur a les mêmes droits et options que dans les cas mentionnés à la clause 19.

33. Exécution du contrat de transport dans les cas prévus aux clauses 30, 31 et 32.

Dans tous les cas mentionnés aux clauses 30, 31 et 32, le transporteur est en droit de considérer que le contrat de transport a été exécuté et de percevoir la totalité du fret. Tous frais supplémentaires que ces cas particuliers d'exécution du contrat imposeraient au transporteur en sus de ceux qu'impose une exécution normale sont à la charge du chargeur qui est tenu de les rembourser immédiatement avant de prendre livraison des marchandises.

Chargement et déchargement

34. Chargement.

Le chargeur livre les marchandises à quai, en état d'être reçues à bord immédiatement, au lieu et jour indiqués par le transporteur. Les marchandises sont embarquées aussi rapidement que le navire est en mesure de les recevoir les jours ouvrables et pendant les heures normales de travail, mais le transporteur peut exiger qu'elles soient embarquées en dehors des jours ouvrables et/ou des heures normales de travail.

35. Déchargement sur allèges lorsque les entrepôts ou les destinataires ne prennent pas réception des marchandises.

Si le destinataire ne retire pas les marchandises dans les plus brefs délais possibles, le transporteur peut décider de les décharger, sur allèges, dans des endroits non clôturés, sur des embarcations ou en tout autre lieu, le plus proche ou le plus commode d'accès, sans interruption y compris les dimanches et les jours fériés, à tout moment de jour ou de nuit et quel que soit le temps. Tous les frais et dépenses supplémentaires entraînés par un tel déchargement, ainsi que toute perte ou dommage subi par le transporteur sont mis à la charge du destinataire. Ledit déchargement est réputé constituer délivrance défi-

nitive des marchandises au destinataire; toutefois, le transporteur est tenu d'en aviser le destinataire ou de le lui notifier.

36. *Déchargement lorsque le destinataire ne retire pas les marchandises aussi rapidement que le navire peut les lui délivrer.*

Si le destinataire ne se présente pas en temps opportun pour recevoir et retirer les marchandises aussi rapidement que le navire peut les lui délivrer, le transporteur a le droit de décider de les décharger dans les conditions prévues à la clause 35 et avec les mêmes effets.

37. *Déchargement de marchandises inflammables.*

Toutes marchandises inflammables, explosibles, dangereuses ou nocives doivent être retirées dans les vingt-quatre heures suivant l'arrivée du navire, à l'endroit désigné par les autorités compétentes, aux frais et risques du destinataire.

38. *Déchargement sur allèges lorsque le navire n'est pas amarré à un dock ou quai.*

a) *Responsabilité du destinataire* : Si le navire n'est pas en mesure de décharger directement sur un dock, un quai ou à terre, le destinataire est tenu d'accepter la livraison sur allèges ou autres embarcations. Lorsqu'il fait usage d'allèges ou d'autres moyens de transport entre le navire et un dock ou la côte, le transporteur agit en qualité d'agent du chargeur et du destinataire et à leurs frais et risques. Si, pour une raison quelconque, un transport de ce genre est considéré comme effectué sous la responsabilité du transporteur, ce transport est régi par les dispositions du présent connaissement. Le transporteur peut exiger que le destinataire fournisse des allèges et/ou d'autres embarcations, des grues, des entrepôts, des quais et d'autres moyens pour lui permettre de décharger le navire dès le moment où il est prêt à le faire et aussi rapidement que le capitaine entend le faire; toute perte ou frais subi par le transporteur du fait de retards imposés au navire par la faute du destinataire est à la charge de celui-ci.

b) *Frais* : Sont à la charge du destinataire tous frais, droits, taxes et dépenses dus pour l'utilisation d'allèges ou d'autres embarcations, de grues, pour la surveillance de la distribution, l'arrimage, le transport, la délivrance, les redevances portuaires, les hangars, le travail de nuit ou pendant les jours fériés et tous autres moyens et services concernant le déchargement, la garde et la délivrance ultérieure ou tout autre mode de disposition des marchandises.

c) *Fin de la responsabilité* : Une fois que les marchandises sont chargées sur des allèges ou d'autres embarcations ou sont remises aux autorités douanières ou portuaires ou à d'autres autorités ou personnes ou qu'elles sont déposées sur des docks ou dans des entrepôts publics, le transporteur est dégagé complètement de toute responsabilité de quelque nature que ce soit et les marchandises sont réputées livrées, sous réserve, toutefois, du droit de rétention du transporteur aux frais et risques du destinataire. Lorsqu'elles prennent possession des marchandises, les autorités susmentionnées sont censées en avoir accepté livraison en qualité d'agents du chargeur, du destinataire, du détenteur légitime du présent connaissement ou du propriétaire des marchandises.

Fret

39. *Calcul du fret.*

Le fret est calculé sur la base du poids ou du volume brut des marchandises ou de la valeur ou du nombre des colis au moment du chargement.

40. *Renseignements fournis par le chargeur pour le calcul du fret.*

Le fret peut être calculé sur la base de renseignements concernant les marchandises fournies par le chargeur dans le présent connaissement, ou sur la base du poids, du volume brut, du nombre de colis ou de la valeur vérifiés au port de déchargement, sans préjudice du droit du transporteur d'ouvrir les colis au port de déchargement et d'examiner, peser, mesurer et évaluer les marchandises.

Si le poids ou le volume des marchandises s'avère supérieur à celui qui a été déclaré dans le présent connaissement, le chargeur ou le destinataire paie double fret sur la totalité des marchandises sont d'une nature différente ou d'une valeur plus grande que celle qui a été déclarée, le transporteur, outre qu'il peut percevoir le double du fret applicable à leur nature ou valeur, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention, n'encourt aucune responsabilité en raison des pertes ou dommages subis par les marchandises ou relatifs aux marchandises.

41. *Paiement anticipé du fret.*

Le fret et les frais sont payables par anticipation au moment où le présent connaissement est remis au chargeur, à moins qu'il n'y soit expressément stipulé que le paiement se fera au lieu de destination; dans ce cas, il se fait avant le déchargement au moment indiqué par le transporteur, même si le destinataire ne retire pas les marchandises de la douane ou du navire. Le paiement du fret et des frais au lieu de destination engage dans tous les cas la responsabilité solidaire du chargeur.

42. *Fret payable en toutes circonstances.*

Le transporteur est considéré comme ayant définitivement droit au paiement intégral du fret et des frais relatifs aux marchandises et objets de valeur visés par le présent connaissement dès le moment où les marchandises ou objets de valeur sont reçus au port de chargement, que le montant dû ait été stipulé payable par anticipation ou payable à destination. Par conséquent, le transporteur a droit au règlement intégral du fret correspondant au présent connaissement, qu'il ait ou non été payé antérieurement, que le navire et/ou les marchandises parviennent à leur destination ou à un autre port ou soient perdus au cours du voyage, ou que les récipients contenant des liquides arrivent vides.

43. *Monnaie de paiement du fret.*

Le fret est payable, sans qu'aucune compensation soit admise avec le montant de réclamations, dans la monnaie désignée par le transporteur.

44. *Limitation du montant de la responsabilité.*

Il est convenu entre les parties que, dans les cas où le transporteur n'est pas exonéré de responsabilité en vertu du présent connaissement, cette responsabilité est limitée à l'équivalent de... par colis en ce qui concerne la cargaison générale. Pour les expéditions de céréales en vrac ou en sacs, cette responsabilité est limitée au même montant par tonne métrique. Pour les expéditions de bois ou toute autre cargaison pour laquelle le fret est calculé non sur le nombre d'unités mais sur le poids arrimé ou l'espace occupé, la même règle s'applique en matière de limitation de la responsabilité. Cette limitation n'est pas applicable dans les cas où le chargeur a fait connaître par écrit au transporteur la nature et la valeur des marchandises avant l'embarquement, où ces renseignements ont été consignés dans le présent connaissement et où le chargeur a

acquitté le supplément de fret correspondant à cette valeur. Dans de tels cas, la valeur déclarée représente le maximum de la responsabilité du transporteur, même si la valeur réelle des marchandises est plus élevée. De toute façon, la valeur dûment déclarée et consignée dans le présent connaissement ne constitue qu'une présomption et le transporteur se réserve le droit d'établir que la valeur réelle au moment où le présent connaissement a été remis était inférieure à la valeur déclarée. Le présent accord relatif à la responsabilité dans le cas de valeur déclarée ne s'applique que si, au verso du présent titre, il est attesté que la valeur en question a été déclarée aux fins de l'application du présent article, toute autre déclaration étant dépourvue de valeur à cet égard, même si elle a un caractère fiscal ou tout autre caractère.

45. *Avarie commune.*

Les avaries communes et les réclamations relatives à l'assistance ou au sauvetage seront réglées conformément aux Règles d'York et d'Anvers, 1950, dans le port et par la personne désignée par le transporteur exclusivement. Le transporteur peut exiger que le destinataire, avant de retirer les marchandises, dépose une somme dans la monnaie que le transporteur indiquera, à titre de contribution provisoire. Sans préjudice de ce dépôt, le transporteur a aussi le droit d'exiger une garantie quant à la contribution définitive, sous la forme soit d'un dépôt en espèces, soit de la garantie d'une banque ou d'une compagnie d'assurances, à sa discrétion exclusive.

Si le navire qui a porté secours ou effectué le sauvetage est la propriété du transporteur ou est contrôlé, administré ou exploité par lui, la cargaison est tenue à contribuer exactement comme si l'opération avait été effectuée ou le secours porté par un autre navire ou par un navire avec lequel le transporteur n'a aucun lien.

B. — Le Connaissement CONLINE

Connaissement de lignes régulières

(Conditions approuvées
par la Conférence maritime internationale de la Baltique)

Modifié le 1^{er} janvier 1950 et le 1^{er} août 1952

1. *Définitions.*

Lorsque l'expression « marchand » est employée dans ce connaissement, elle sera censée comprendre le chargeur, le réceptionnaire, le consignataire, le porteur du connaissement et le propriétaire de la cargaison.

2. *Clause Paramount.*

Les Règles de La Haye contenues dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, datées de Bruxelles le 25 août 1924, devront s'appliquer au présent contrat, telles qu'elles ont été promulguées dans le pays de chargement. Lorsque ces Règles n'auront pas été adoptées dans la législation du pays de chargement, on appliquera la législation correspondante du pays de destination, mais en ce qui concerne les cargaisons pour lesquelles il n'y a pas de dispositions législatives obligatoirement applicables, ce sont les termes de ladite Convention qui devront s'appliquer.

3. *Jurisdiction.*

Tout litige survenant à propos du présent connaissement sera réglé dans le pays où le transporteur a le siège principal de ses

affaires et la loi de ce pays s'appliquera sauf stipulations contraires ci-incluses.

4. *Période de responsabilité.*

Le transporteur ou son agent ne sera pas responsable de la perte des marchandises ou des dommages qui leur seraient causés durant la période antérieure au chargement ou postérieure au déchargement du navire, quelle que soit la cause de cette perte ou dommage.

5. *Définition du voyage.*

Le contrat concerne le service des lignes régulières et le voyage entrepris aux termes de ce contrat comprendra les escales usuelles ou habituelles ou annoncées, qu'elles soient nommées ou non dans le présent contrat ainsi qu'aux ports inclus ou non dans l'itinéraire ou l'ordre de rotation annoncés, usuels, ordinaires ou géographiques, même si en s'y rendant le navire navigue au-delà du port de déchargement ou dans une direction opposée ou s'écarte de la route directe ou habituelle.

Le navire pourra faire escale à n'importe quel port pour l'exécution du voyage en cours ou d'un voyage précédent ou ultérieur.

Le navire pourra supprimer l'escale à n'importe quel port ou à plusieurs ports, qu'ils soient annoncés ou non, et pourra faire escale plusieurs fois dans le même port; il pourra, avec ou sans la marchandise à bord, et avant de se diriger vers le port de déchargement, ou après, régler ses compas, passer en cale sèche sur slip, sur grill de carénage ou dans les chantiers de réparation, changer de poste, subir une démagnétisation ou un contrôle magnétique ou toutes mesures similaires, prendre du combustible ou des approvisionnements, débarquer des passagers clandestins, séjourner au port, naviguer sans pilote, remorquer ou se faire remorquer, sauver ou tenter de sauver des vies humaines ou des biens et tout ce qui précède est compris dans le voyage, objet de ce contrat.

6. *Substitution de navire, marchandises en transit et transbordement.*

Qu'il en soit expressément convenu ou autrement, le transporteur aura la faculté de transporter les marchandises à leur port de destination par le navire désigné ou par un ou plusieurs autres navires appartenant soit au transporteur, soit à d'autres ou par d'autres moyens de transport, se rendant directement ou indirectement à ce port et de transporter tout ou partie des marchandises au-delà de leur port de destination et de les transborder, de les mettre à terre et de les emmagasiner, soit à terre, soit à flot et de les réembarquer et de les acheminer aux frais du transporteur, mais aux risques du marchand. Lorsque la destination finale à laquelle le transporteur pourra s'être engagé à délivrer les marchandises sera autre que le port de déchargement du navire, le transporteur n'agira que comme transitaire seulement.

La responsabilité du transporteur sera limitée à la partie du transport exécutée par lui-même sur des navires sous sa direction et aucune réclamation ne sera reconnue par le transporteur pour dommage ou perte survenant durant toute autre partie du transport même s'il a encaissé le fret pour la totalité du transport.

7. *Allégement.*

Tout allégement dans un ou des ports de chargement ou de déchargement sera au compte du marchand.

8. *Le chargement, le déchargement et la livraison de la cargaison.*

Ils seront organisés par l'agent du transporteur, sauf convention contraire.

La mise à terre, la mise en magasin et le magasinage, ainsi que la livraison seront effectués aux frais du marchand.

Le chargement et le déchargement pourront commencer sans préavis.

Le marchand ou son mandataire devra présenter les marchandises lorsque le navire sera prêt à charger et aussi rapidement que le navire pourra les recevoir; dans le seul cas où le transporteur l'exigerait, les marchandises devront être présentées comme ci-dessus, même en dehors des heures normales de travail nonobstant toute coutume du port. Si les marchandises ne sont pas présentées dans les conditions prévues ci-dessus, le transporteur est dégagé de toute obligation de les charger et le navire pourra appareiller sans autre avis, le fret sur le vide devant alors être payé.

Le marchand ou son mandataire devra prendre livraison des marchandises et continuer à les recevoir aussi rapidement que le navire pourra les délivrer, et — mais seulement si le transporteur l'exige — le marchand ou son mandataire devra prendre livraison des marchandises comme il est indiqué ci-dessus, même en dehors des heures normales de travail, nonobstant toute coutume du port. S'il en était autrement, le transporteur aura la faculté, soit de décharger les marchandises, tout déchargement étant réputé la fidèle exécution du contrat, soit d'agir ainsi qu'il est prévu à la clause 16 du présent connaissement.

Toute dépense d'heures supplémentaires relatives à la présentation ou à la livraison des marchandises dans les conditions stipulées ci-dessus, sera supportée par le marchand.

Si les marchandises ne sont pas réclamées dans un délai raisonnable, le transporteur pourra les vendre à l'amiable ou aux enchères.

Le marchand devra accepter sa part raisonnable de marchandises en vrac non identifiées.

9. *Les animaux vivants, plantes et marchandises en pontée.*

Ils seront transportés conformément aux règles de La Haye dans les conditions stipulées à la clause 2 ci-dessus avec la dérogation suivante : Le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou d'aucun dommage résultant de tout acte, négligence ou faute de ses employés chargés de ces animaux, plantes et marchandises en pontée.

10. *Options.*

Le port de déchargement de la cargaison à option devra être déclaré aux agents du navire au premier port d'option au plus tard 48 heures avant l'arrivée du navire dans ce port. En l'absence d'une telle déclaration, le transporteur pourra choisir de décharger au premier ou à l'un quelconque des autres ports d'option et le contrat de transport sera alors considéré comme ayant été exécuté.

Toute option ne peut être exercée que pour la quantité totale couverte par le présent connaissement.

11. *Fret et frais.*

a) Le fret payable d'avance, qu'il soit effectivement payé ou non, sera réputé entièrement acquis dès le chargement et non restituable quoi qu'il advienne. Le montant de la réclamation du transporteur pour tous frais résultant du présent contrat de même considéré comme définitivement exigible dès que les frais auront été encourus. Les intérêts à 5 % devront courir depuis la date à laquelle le fret et les frais sont dus.

b) Le marchand devra appliquer les frais de fumigation, de ramassage, de triage du vrac, de pesage à bord et les dépenses encourues pour réparation ou remplacement des emballages et consécutives à des faits excluant la responsabilité du transporteur ainsi que toute dépense provoquée par une manutention supplémentaire des marchandises pour l'une quelconque des raisons que l'on vient d'indiquer.

c) Tous péages, droits, taxes et frais qui, sous quelque dénomination que ce soit, pourront être perçus sur une base quelconque, telle que montant du fret, poids de la cargaison ou jauge du navire, seront payés par le marchand.

d) Le marchand sera responsable de toutes amendes et/ou pertes subies par le transporteur, le navire ou la cargaison du fait de la non-observation des règlements de douane, à l'importation et à l'exportation.

e) Le transporteur est fondé, en cas de déclaration incorrecte de contenu, de poids, de mesure ou de valeur des marchandises, à réclamer le double du montant du fret qui serait dû si la déclaration avait été fournie correctement. Afin de pouvoir vérifier les frais réels, le transporteur se réserve le droit d'obtenir du marchand la facture d'origine et de faire examiner les contenus et vérifier les cubages, les poids ou les valeurs.

12. *Gage.*

Le transporteur aura un droit de gage pour toute somme due en vertu du présent contrat ainsi que pour les frais de recouvrement de cette somme et aura la faculté de vendre les marchandises par vente à l'amiable ou aux enchères pour couvrir toutes créances.

13. *Retard.*

Le transporteur ne sera pas responsable des pertes encourues par le marchand du fait du retard subi par les marchandises, sauf s'il est imputable à une grosse négligence personnelle du transporteur.

14. *Avaries communes et sauvetage.*

Le règlement d'avaries communes aura lieu dans tout port ou tout lieu au choix du transporteur et sera effectué conformément aux Règles d'York et d'Anvers 1950.

En cas d'accident, danger, dommage ou sinistre se produisant avant ou après le début du voyage, et provenant d'une cause quelconque, due ou non à la négligence, pour lesquels ou de la conséquence desquels le transporteur n'est pas responsable par la loi, contrat ou autrement, le marchand devra contribuer avec le transporteur dans les avaries communes, au paiement de tout sacrifice, perte ou frais ayant le caractère d'avarie commune et qui pourraient être effectuées ou subies et payera les frais de sauvetage et les dépenses spéciales encourues du fait des marchandises. Si le navire sauveteur est la propriété du transporteur ou est exploité par lui, le sauvetage sera rémunéré d'une manière aussi complète que si le ou les navires sauveteurs appartenaient à des tiers.

15. *Clause d'abordage en cas de faute de part et d'autre.*

(Cette clause demeure en vigueur même si ses dispositions sont inexécutables devant les tribunaux des États-Unis d'Amérique.)

Si le navire entre en collision avec un autre navire par suite de la négligence de l'autre navire, et de tout fait, négligence ou manquement du capitaine, d'un marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire, le marchand indemnera le transporteur de

toute perte ou responsabilité envers l'autre navire ou navire non transporteur ou de son armateur, dans la mesure où cette perte ou cette responsabilité représente une perte ou un dommage, ou une réclamation quelconque des propriétaires desdites marchandises, payées ou payables par l'autre navire ou navire non transporteur ou son armateur, au propriétaire desdites marchandises et compensées, récupérées ou recouvrées par l'autre navire ou navire non transporteur ou son armateur comme comprise dans sa réclamation contre le navire transporteur ou le transporteur lui-même. Les dispositions qui précèdent s'appliqueront également lorsque le propriétaire, l'armateur ou ceux chargés du ou des navires ou choses autres que les navires ou choses, objets de l'abordage ou en plus de ceux-ci, sont fautifs en raison de cet abordage ou de ce heurt.

16. *Instructions gouvernementales, guerre, épidémies, glace, Grèves, etc.*

a) Le capitaine et le transporteur auront la faculté de se soumettre à tous ordres, instructions ou recommandations se rapportant au transport objet du présent contrat, donnés par tout gouvernement ou autorité ou par toute personne agissant ou prétendant agir pour ce gouvernement ou cette autorité ou ayant, aux termes de l'assurance couvrant le navire, le droit de donner de tels ordres, instructions ou recommandations.

b) Au cas où il apparaîtrait que l'exécution du transport exposerait le navire ou toute marchandise à bord au risque de saisie, dommage ou retard, par suite de guerre, ou opérations assimilables, blocus, émeutes, commotions civiles ou piraterie, ou toute personne à bord au risque de perte de la vie ou de sa liberté ou si l'un quelconque de ces risques s'intensifie, le capitaine pourra décharger la cargaison au port de chargement ou à tout autre port qui soit sûr et pratique.

c) Au cas où il apparaîtrait que des épidémies, la quarantaine, la glace, troubles affectant la main-d'œuvre, des obstructions au travail, des grèves, des lock-out, que ce soit à bord ou à terre, des difficultés de chargement ou de déchargement, empêcheraient le navire de quitter le port de chargement ou d'atteindre, ou entrer dans le port de déchargement ou d'y décharger dans des conditions habituelles et d'en repartir, le tout en toute sécurité et sans retard, le capitaine pourra décharger la cargaison au port de chargement ou dans tout autre port sûr et pratique.

d) Le déchargement, aux termes de la présente clause, de toute marchandise pour laquelle il a été émis un connaissement, sera considéré comme la bonne exécution du contrat. Si, par suite de l'exercice d'un droit quelconque autorisé par la présente clause, des dépenses supplémentaires sont encourues, elles seront payées par le marchand en plus du fret, avec le fret de retour s'il y a lieu, ainsi qu'une indemnité raisonnable pour tous services supplémentaires rendus à la marchandise.

e) Si l'une ou l'autre des situations indiquées dans cette clause est prévisible ou si pour une telle raison le navire ne peut, sans retard et en sécurité, atteindre le port de chargement et y pénétrer, ou s'il est dans l'obligation de subir des réparations, le transporteur pourra résilier le contrat avant l'émission du connaissement.

f) Le marchand sera tenu informé si possible.

17. *Identité du transporteur.*

Le contrat dont le présent connaissement constitue la preuve est passé entre le marchand et l'armateur du navire qui y est mentionné (ou son substitut) et il est de ce fait convenu que ledit armateur seul sera responsable de tout dommage ou perte dû à une rupture ou inexécution de toute obligation découlant du contrat, qu'ils se rapportent ou non à l'état de navigabilité du navire. Si, malgré ce qui précède, il est démontré que quelqu'un d'autre est le transporteur et/ou dépositaire des marchandises embarquées sous ce connaissement, toutes limitations ou exonérations de responsabilité prévue par la loi ou ce connaissement pourront être invoquées par cet autre transporteur.

Il est, de plus, entendu et convenu que, comme la ligne, la compagnie ou les agents qui ont signé ce connaissement pour et pour le compte du capitaine n'est pas partie à la transaction, lesdits ligne, compagnie ou agents n'auront aucune responsabilité du fait du contrat de transport ni comme transporteur ni comme dépositaire des marchandises.

Clauses additionnelles

(à ajouter si nécessaire pour le trafic envisagé)

A. — *Surestaries*

Le transporteur percevra des surestaries au taux journalier de ... par tonneau de jauge brute du navire si le navire n'est pas chargé ou déchargé avec la rapidité indiquée dans la clause 8, tout temps passé à attendre un poste, soit dans le port, soit hors du port comptera dans la détermination des surestaries.

Si l'attente est due à des causes hors du contrôle du marchand, il sera déduit 24 heures du temps des surestaries.

Aucun marchand ne sera responsable de surestaries survenant uniquement à propos de marchandises appartenant à d'autres marchands.

Le montant des surestaries se rapportant à chaque parcelle n'excédera pas le montant de son fret.

B. — *Trafic scandinave, chargements entre ports danois, finlandais, norvégiens et suédois*

Lorsque l'article 122 des Codes maritimes danois, finlandais, norvégien ou suédois s'applique, le transporteur fait toutes les réserves permises quant à la responsabilité résultant des articles 122 et 123 desdits codes.

6. *Trafic avec les États-Unis — Période de responsabilité.*

Au cas où le contrat constaté par le présent connaissement serait soumis au Carriage of Goods by Sea Act des États-Unis, les dispositions de cette loi s'appliqueront avant le chargement, après le déchargement et tout le temps pendant lequel les marchandises sont sous la garde du transporteur.

C. — Modèle de connaissance P et I

RECTO

	CONNAISSEMENT	B/L n°
	TOUTES FINES	Référence n°
Chargeur	<i>Indiquer ici, en caractères d'imprimerie, le nom de la compagnie ou ligne</i>	
Destinataire	Directeurs :	Suivant le cas
A notifier	Courtiers :	
	Agents :	
Navire pré-transporteur	de	
Port de chargement		
Navire long-courrier	PORT DE CHARGEMENT	
Port de déchargement	DESTINATION FINALE (dans le cas de post-transport)	
Fret payable à	NOMBRE D'EXEMPLAIRES ORIGINAUX DU CONNAISSEMENT	

DÉTAILS SUIVANT DÉCLARATION DU CHARGEUR

Marques et numéros	Nombre et nature des colis Description des marchandises	Poids brut (kilos)	Dimensions
NOMBRE DE COLIS (en toutes lettres)			

Ont été chargés en bon état apparent, sauf mention contraire, sur le navire long-courrier désigné ci-dessus (ou, le cas échéant, sur le navire pré-transporteur désigné ci-dessus, pour réexpédition sous réserve de la clause 30 figurant au verso du présent connaissance) les marchandises ou les colis déclarés contenir des marchandises, ci-après dénommés « les marchandises », indiqués ci-dessus aux fins de transport du Port de chargement susmentionné (ou de tout autre port ou lieu déterminé par le transporteur aux termes de ladite clause 30) par le navire long-courrier susmentionné (ou le navire substitué aux termes de ladite clause 30) pour un voyage décrit et convenu en vertu des clauses 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 19 du présent connaissance et déchargement, lesdits transport et déchargement étant toujours soumis aux exceptions, limitations, conditions et facultés convenues dans le présent connaissance, dans la même condition et le même état au Port de déchargement ci-dessus désigné ou à tout autre port ou lieu prévu dans les clauses susmentionnées, ou aussi près de là que le navire pourra accéder en sécurité, toujours à flot, où la responsabilité et les engagements du transporteur prendront définitivement fin dans tous les cas et en toutes circonstances, pour livraison au destinataire ci-dessus désigné ou à ses agents.

Si la destination finale est indiquée ci-dessus, les marchandises seront expédiées conformément à la clause 31 figurant au verso du présent connaissance sous réserves des exceptions, limitations, conditions et facultés y mentionnées ou toutes autres convenues ci-après pour livraison au destinataire ci-dessus désigné ou à ses agents.

Le fret prévu est dû et payable en totalité au lieu d'émission

par le chargeur du présent connaissance, en espèces, sans déduction, à la réception des marchandises par le transporteur pour chargement même s'il est prévu dans le présent connaissance qu'il est payable en un autre lieu et il est réputé entièrement acquis à la réception desdites marchandises. Tous les frais dus en vertu des présentes ainsi que le fret (s'il n'a pas été acquitté au port de chargement comme prévu ci-dessus) seront dus et payables sur demande par le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises ou le détenteur du présent connaissance (qui en seront tenus conjointement et solidairement envers le transporteur) au port ou lieu désigné par le transporteur, que le navire ou la cargaison soit ou non perdu pour quelque cause que ce soit.

Le fret indiqué dans le présent connaissance comme ayant été ou devant être payé a été calculé sur la base des détails communiqués par le chargeur au transporteur au sujet des marchandises, et le transporteur sera en droit à tout moment d'ouvrir et de repeser et de remesurer ou de réévaluer toutes marchandises; le fret sera acquitté sur la base de la classification appropriée ou, le cas échéant, sur l'excédent de poids ou de dimensions ou de valeur, selon qu'il sera ainsi déterminé. Les frais entraînés par la reclassification, la repesée, le remesurage ou la réévaluation seront à la charge du transporteur si la classification, le poids, les dimensions ou la valeur indiqués par le chargeur s'avèrent corrects, mais, dans le cas contraire, ces frais seront assimilés au fret et leur montant sera dû et payé par le chargeur, le destinataire ou le propriétaire des marchandises. Si le transporteur lui en fait la demande,

le chargeur lui communique sans délai la facture des marchandises ou une copie certifiée de cette facture.

En recevant le présent connaissement et nonobstant toutes coutumes locales et tous privilèges locaux contraires, le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises et le détenteur du présent connaissement acceptent d'être tenus par toutes les stipulations, exceptions et conditions qui y sont énoncées, qu'elles y soient écrites, imprimées, timbrées ou de quelque autre façon incorporées au recto ou au verso, comme si elles étaient toutes signées par ledit chargeur, destinataire, propriétaire ou détenteur.

Lorsque la compagnie ou la ligne qui émet le présent connaissement n'est pas propriétaire du navire long-courrier ou ne l'a pas affrété par une charte-partie « coque nue » (nonobstant toutes apparences contraires), le présent connaissement n'a d'effets qu'en tant que contrat de transport dans lequel le

propriétaire ou le frêteur « coque nue » a la qualité de mandant et qui est conclu par l'intermédiaire de ladite compagnie ou ligne en la seule qualité d'agents sans encourir personnellement aucune responsabilité à cet égard.

Les agents qui signent le présent connaissement pour le compte de ladite compagnie ou ligne n'ont pas de pouvoirs plus étendus que ceux qui sont reconnus en *common law* au capitaine d'un navire qui signe un connaissement.

En foi de quoi le nombre susindiqué d'exemplaires du présent connaissement, tous de même teneur et date, ont été signés, l'un d'entre eux étant accompli, les autres seront de nulle valeur.

Fait à _____ le _____
Agents

VERSO

1. *Clause paramount* : Lorsque le port de chargement est situé dans un territoire où sont en vigueur des dispositions législatives donnant force obligatoire à la Convention internationale du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, le contrat établi par le présent connaissement porte effets, sous réserve des clauses 30 et 31 ci-après, dans les limites desdites dispositions législatives pendant la période comprise entre celle des opérations — à savoir le chargement, la manutention, l'arrimage ou le transport des marchandises sur le navire — dont il est convenu qu'elle a été effectuée en premier par le transporteur jusqu'à la fin de celle des opérations — à savoir le transport des marchandises à bord du navire ou leur déchargement du navire — dont il est convenu qu'elle a été effectuée en dernier par le transporteur; toute disposition du présent connaissement qui serait incompatible avec lesdites dispositions législatives serait, dans la mesure où elle est incompatible, nulle et de nul effet pendant la période envisagée, mais pas au-delà.

Que le contrat établi par le présent connaissement soit ou non régi par de telles dispositions législatives, le transporteur peut en tout temps, dans l'exécution dudit contrat, se prévaloir des privilèges, droits et immunités énoncés dans l'annexe à la loi de 1924 relative au transport maritime de marchandises (*Carriage of Goods by Sea Act, 1924*).

2. *Exonérations et immunités de tous les préposés et agents du transporteur*. Il est expressément convenu qu'aucun préposé ou agent du transporteur (y compris tout entrepreneur indépendant que le transporteur pourrait employer à l'occasion) n'encourra en quelques circonstances que ce soit une responsabilité quelconque envers le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises ou le détenteur du présent connaissement en raison d'une perte, d'un dommage, d'un retard ou de toute autre cause résultant directement ou indirectement d'un acte, d'une négligence ou d'une omission de sa part survenu dans l'accomplissement de ses fonctions ou à l'occasion de cet accomplissement; sans porter atteinte au caractère général des dispositions qui précèdent de la présente clause, toute exonération, limitation, condition et faculté énoncée dans le présent connaissement et tout droit, toute exonération de responsabilité, tout moyen de défense et toute immunité de quelque nature que ce soit qui s'appliquent au transporteur ou dont le transporteur peut se prévaloir aux termes du présent connaissement pourront être utilisés pour protéger lesdits préposés ou agents du transporteur agissant comme il est dit ci-dessus; aux fins des dispositions qui précèdent de la présente clause, le transporteur est ou sera réputé agir en qualité de mandataire ou de *trustee*

pour le compte et dans l'intérêt de quiconque est ou pourrait être son préposé ou son agent à un moment quelconque (y compris les entrepreneurs indépendants susmentionnés) et chacune desdites personnes sera ou sera réputée être, aux fins qui précèdent, partie au contrat établi par le présent connaissement.

Le transporteur sera en droit de se faire verser par le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises ou le détenteur du présent connaissement (qui seront à cet égard responsables conjointement et solidairement envers lui), sur demande, toute somme recouvrée ou recouvrable par ledit chargeur, destinataire, propriétaire, détenteur ou par quiconque à l'encontre d'un préposé ou agent du transporteur en raison d'une telle perte, dommage, retard ou pour toute autre cause.

3. *Réserve de tous droits et privilèges du transporteur*. Aucune disposition du présent connaissement ne pourra empêcher le transporteur de se prévaloir devant les tribunaux d'un pays quelconque de toute protection ou exonération ou limitation légale de responsabilité octroyée au transporteur ou au navire par les lois de ce pays ou de tout autre pays, ni emporter dérogation auxdites lois.

4. *Clause d'exonération du transporteur*. Sous réserve de la clause 1 ci-dessus, le transporteur n'est pas responsable de la perte ou des dommages concernant des marchandises de quelque nature que ce soit (y compris la détérioration, le retard ou la perte de marché) et quelle qu'en soit la cause (innavigabilité ou mauvais état du navire ou de tout autre navire, ravitailleur, allège, embarcation ou de tout autre moyen de transport ou en raison d'une faute, d'une erreur ou d'une négligence ou sous une autre forme quelconque).

Notamment et sans déroger au caractère général de ce qui précède :

A. — Le transporteur n'encourt aucune responsabilité de cette nature : i) avant le chargement des marchandises sur le navire et après le déchargement de tout ou partie des marchandises du navire dans les cas où, n'étaient les dispositions de la présente clause, le transporteur serait responsable desdites marchandises; ii) dans le cas d'animaux vivants ou de marchandises désignées dans le présent connaissement comme transportées en pontée et qui le sont effectivement (étant entendu qu'ils ne sont pas visés par les dispositions législatives mentionnées dans la clause 1 ci-dessus) chaque fois que, n'étaient les dispositions de la présente clause, le transporteur serait responsable desdites marchandises.

B. — A moins que le présent connaissement soit régi par les

dispositions législatives mentionnées dans la clause 1 ci-dessus, le transporteur n'est pas responsable de la perte totale ou partielle ou de dommages totaux ou partiels concernant des marchandises de quelque nature que ce soit (y compris la détérioration, le retard ou la perte de marché) résultant ou découlant : d'un état d'innavigabilité (que le transporteur, ses préposés ou ses agents ou d'autres aient ou n'aient pas exercé la diligence voulue pour mettre le navire en bon état de navigabilité); d'un acte, négligence ou défaut du capitaine, d'un marin, d'un pilote, ou d'un préposé ou agent du transporteur dans la navigation ou l'administration du navire ou la conservation de la cargaison; d'un incendie; des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables; d'un « acte de Dieu »; de faits de guerre; du fait d'ennemis publics; d'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire; d'une restriction de quarantaine; d'un acte ou d'une omission du chargeur, du destinataire, du propriétaire des marchandises ou du détenteur du présent connaissance, leurs agents ou représentants, de grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement; d'émeutes ou de troubles civils; d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer; de la freinte en volume ou en poids ou de tout autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise; d'une insuffisance d'emballage; d'une insuffisance ou imperfection de marques; de vices cachés; de toute autre cause, qu'elle soit ou non analogue à celles qui précèdent, et notamment d'une négligence du transporteur, de ses préposés, agents ou d'autres.

5. *Reconnaissance du poids, de la qualité, des marques, etc.* Lorsque, dans le cas de marchandises chargées en vrac, le poids mentionné dans le présent connaissance a été constaté ou accepté par un tiers autre que le transporteur ou le chargeur, aucune reconnaissance n'est délivrée quant à la quantité, le poids ou la qualité. Lorsque le présent connaissance mentionne le nombre de colis ou de pièces, aucune reconnaissance n'est délivrée quant à la quantité, le poids ou la qualité. Le transporteur n'est responsable des marques principales que si ces marques ont été apposées comme il convient sur les marchandises avant le chargement et que ces marques principales correctes sont imprimées en lettres mesurant au moins deux pouces de haut et de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage. Il n'est délivré aucune reconnaissance quant au contenu de caisses, colis, fûts ou containers, valeur inconnue à moins qu'elle ait été déclarée par le chargeur avant le chargement et insérée dans le présent connaissance. Le transporteur, ses préposés ou agents n'encourent en aucun cas de responsabilité en raison d'insuffisance d'emballage, d'inexactitudes, d'oblitération ou d'absence des marques, nombres, adresse ou description, ni à la livraison, de l'omission des marques, marques de qualité, contremarques ou numéros. Si, à l'arrivée du navire au port de déchargement ou à tout autre port ou lieu mentionné dans les clauses 8, 9, 10, 11 et/ou 12 du présent connaissance, des marchandises ne peuvent être identifiées en raison de l'insuffisance, de l'oblitération ou de l'absence de marques, le chargeur, destinataire, propriétaire des marchandises ou détenteur du présent connaissance acceptera comme constituant livraison en due forme des marchandises visées dans le présent connaissance toutes balles ou tous colis se trouvant à bord du navire et qui leur seront présentés par le transporteur ou ses agents, nonobstant le fait que ces balles ou colis ne portent pas les marques et la description conformes à la déclaration du chargeur consignée dans le présent connaissance. Si des sacs ou balles de marchandises sont déchargés non remplis ou déchirés, le chargeur, destinataire, propriétaire des marchandises et/ou détenteur du présent connaissance acceptera comme constituant livraison en due forme des marchandises visées dans le présent connaissance telle

proportion des balayures qui pourra être fixée par le transporteur ou ses agents.

6. Sauf dans les cas où le présent connaissance est régi par les dispositions législatives mentionnées au premier paragraphe de la clause 1 ci-dessus, et nonobstant la clause 5 qui précède, le transporteur ne fait aucune reconnaissance quant à l'exactitude de l'un quelconque des faits mentionnés dans le présent connaissance comme ayant été déclarés par le chargeur.

7. *Voyage.* Que ce soit avant ou après le chargement ou avant ou après avoir fait route vers le port de déchargement ou y avoir relâché, le navire peut à tout moment naviguer sur un parcours quelconque à la discrétion absolue du transporteur ou du capitaine (que ce parcours soit ou non le plus court ou le plus direct ou le parcours habituel ou le parcours annoncé entre les ports de chargement et de déchargement); sans préjudice de ce qui précède, il peut remorquer ou être remorqué, naviguer avec ou sans pilote et/ou remorqueur, à la vitesse et sur le parcours appropriés pour arriver en temps voulu dans les ports, naviguer à vitesse réduite pour quelque raison que ce soit, être incliné sur la bande ou vers l'avant ou l'arrière aux fins d'inspection et/ou de réparations, naviguer à la voile, en procédant au réglage des appareils de navigation, à des essais de toute nature (vitesse, machines et tous autres) en charge ou à vide, avec, en totalité ou en partie, pendant la durée de ces essais, un équipage composé d'un capitaine, d'officiers, de préposés ou d'agents relevant du transporteur ou d'un capitaine, d'officiers, de préposés ou d'agents relevant d'un tiers; le navire peut transporter en pontée des animaux vivants et une cargaison de quelque nature que ce soit, et, aussi, transporter en pontée et/ou en cale des marchandises de contrebande, des explosifs, des munitions, du matériel de guerre ou des marchandises dangereuses de toute nature et en toutes quantités; il peut naviguer armé ou non, se rendre ou relâcher à un port ou un lieu quelconque (même s'il s'agit d'une direction opposée à ou différente de celle du parcours habituel ou prévu ou annoncé vers le port de déchargement, une ou plusieurs fois, dans quelque ordre que ce soit, en sens aller ou retour) pour y charger ou y décharger du courrier et/ou des marchandises et/ou des fournitures et/ou du carburant (que ce soit pour utilisation ou transport pendant le voyage en cours ou tout autre voyage du navire ou de tout autre navire ou pour emmagasinage ou vente), embarquer ou débarquer des passagers, des pilotes, des officiers, des mécaniciens ou des membres de l'équipage, remorquer des navires en toutes situations ou venir à leur aide, procéder au sauvetage de personnes ou de biens ou procéder à l'inspection ou à la réparation du navire ou d'une de ses parties, entrer en cale sèche avec ou sans les marchandises à bord, faire du charbon, assurer la commodité ou la distraction des passagers ou répondre aux besoins du service postal (que les fins qui précèdent, en tout ou partie, soient visées pendant le voyage en cours ou tout autre voyage) ou à toutes autres fins; il peut en général naviguer, se diriger ou relâcher de quelque façon et à quelques fins que ce soit (même si le navire fait en principe un autre ou d'autres voyages) et tous les parcours, ports, lieux, navigations et autres ainsi visés seront réputés être inclus dans le voyage convenu et prévu et tout changement apporté en application des facultés reconnues par la présente clause ne sera pas considéré en droit comme un déroutement. Les facultés reconnues par la présente clause ne seront ni considérées comme restreintes par une stipulation quelconque du présent connaissance, manuscrite ou imprimée, ou par une circonstance quelconque accompagnant ou précédant le chargement des marchandises, ou par la nature des marchandises, ni interprétées en examinant si un changement apporté en vertu desdites facultés ferait ou non échec à l'objet du présent connaissance, nonobstant toute coutume ou règle juridique et nonobstant l'état d'innavigabilité

ou le mauvais état du navire au début ou à un moment quelconque du voyage.

8. *Transbordement, etc.* A tout moment et à quelques fins que ce soit, le transporteur, ses préposés ou agents peuvent décharger les marchandises en totalité ou en partie, avant ou après avoir quitté le port de chargement et les débarquer ou les emmagasiner sur terre ou sur mer et/ou les recharger sur le navire ou les transborder ou les expédier (même si elles n'ont pas été chargées sur le navire long-courrier désigné dans le présent connaissement) sur un autre ou sur d'autres navires prenant la mer avant ou après le navire, à partir du port où les marchandises ont été réceptionnées ou d'un autre port, appartenant au transporteur ou à des tiers, ou par un mode de transport terrestre, aérien ou autre. A tout moment pendant ou après ce déchargement, ce débarquement ou cet emmagasinage, avant ou pendant ce rechargement, ce transbordement ou cette expédition sur un autre navire, les marchandises sont uniquement aux risques du chargeur, du destinataire, du propriétaire des marchandises ou du détenteur du présent connaissement à quelques fins que ce soit; une fois qu'elles ont été dûment reçues sur le navire ou sur tout autre moyen de transport sur lequel elles doivent poursuivre le voyage, le transporteur peut se prévaloir de toutes les exceptions, limitations, conditions et facultés que prévoit le connaissement dudit navire ou le contrat de transport relatif à cette expédition sans préjudice de toutes les exceptions, limitations, conditions et facultés que prévoit le présent connaissement. En cas de conflit entre certaines desdites exceptions, limitations, conditions et facultés, le transporteur peut se prévaloir de la plus favorable.

S'il n'est pas immédiatement possible de transborder les marchandises dans le port où elles sont débarquées pour être transbordées, le transporteur, ses préposés ou agents peuvent mettre les marchandises à terre, ou sur une ou des embarcations ou en magasin, aux seuls risques et frais du chargeur, du destinataire, du propriétaire des marchandises ou du détenteur du présent connaissement à quelques fins que ce soit.

Aucune stipulation de la présente clause ne peut obliger le transporteur à transborder ou à expédier les marchandises sur ou par un mode ou un moyen de transport sur ou par lequel des marchandises de la quantité, description ou nature de celles qui sont visées ne sont pas normalement transbordées ou expédiées ni permettre au chargeur, au destinataire, au propriétaire des marchandises ou au détenteur du présent connaissement d'exiger un remboursement ou le fret ni les dégager individuellement ou conjointement de leur obligation d'acquitter la totalité du fret dû et payable en vertu du présent connaissement. Aucune disposition de la présente clause ne limite ou n'affecte les droits et facultés reconnus au transporteur par les clauses 7, 9, 10, 11 et 12.

9. *Facultés reconnues au transporteur en cas de grèves, retard, etc.* En cas de guerre, d'hostilités, d'opérations ou de démonstrations guerrières ou navales, de blocus ou d'interdiction d'un port, de guerre civile ou de désordres, d'actes de piraterie, de grèves, de lock-out ou d'arrêts du travail, de quarantaine, de congélation des eaux ou d'immobilisation par le gel, toute infraction à la garantie stipulée ci-après que les marchandises ont et conserveront un caractère licite ou la survenance de tout autre circonstance ou événement — que ce qui précède se soit produit ou menace de se produire, se produise au port de déchargement ou à proximité de ce port ou à tout autre endroit du voyage, et se soit produit ou ait été prévu avant le début du voyage —, lesdites circonstances ou événements, ou ceux d'entre eux qui, de l'avis du capitaine ou du transporteur, peuvent entraîner des dommages, des retards (quelle qu'en soit la durée) au navire ou la perte de celui-ci ou de la cargaison ou partie de la cargaison, ou qui rendraient dangereux ou imprudents la poursuite du voyage, l'entrée ou le déchargement ou la poursuite du déchargement des marchandises dans le port

de déchargement, ou entraîneraient des retards (quelle qu'en soit la durée) ou des difficultés à atteindre le port de déchargement, à y relâcher, à y décharger ou à y poursuivre le déchargement, ou à le quitter, conféreront au transporteur ou au capitaine la faculté, sans en aviser le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises ou le détenteur du présent connaissement ou quiconque, de décharger tout ou partie des marchandises au port de chargement ou de se diriger vers un autre port ou lieu ou d'y demeurer et d'y décharger les marchandises de la manière qu'il choisira. Lorsque des marchandises sont ainsi déchargées du navire, elles demeurent aux seuls risques et frais du chargeur, du destinataire, du propriétaire des marchandises et/ou du détenteur du présent connaissement; le transporteur n'est, dans ce cas, responsable d'aucune perte ou d'aucun dommage occasionné aux marchandises ou en rapport avec lesdites marchandises, quel qu'il soit (y compris la détérioration, le retard ou la perte de marché) ou quelle qu'en soit la cause et ce déchargement vaut livraison complète et exécution intégrale du contrat établi par le présent connaissement, la totalité du fret et des frais afférents au connaissement est réputée acquise (et si elle n'a pas été acquittée, le sera sans délai); le transporteur est dégagé de toute autre responsabilité à l'égard desdites marchandises et le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises et/ou le détenteur du présent connaissement prend à sa charge et acquitte tous les frais et dépenses encourus en raison dudit déchargement, le transporteur, le capitaine et les agents agissant uniquement en qualité d'agents du chargeur, du destinataire, du propriétaire des marchandises et/ou du détenteur du présent connaissement une fois lesdites marchandises déchargées.

10. *Facultés reconnues au transporteur en cas de guerre, etc.* Lorsqu'il existe — et aussi longtemps qu'il existe — un état de guerre (y compris la guerre civile) qui rend le voyage dangereux ou impossible, ou qui met le navire ou sa cargaison en danger d'être capturé, détenu ou retardé et/ou aussi longtemps qu'un gouvernement ou d'autres autorités exercent un contrôle sur l'utilisation ou les mouvements du navire et/ou que la chambre froide ou tout autre endroit du navire est réquisitionné ou contrôlé, le transporteur et/ou ses agents et/ou le capitaine peuvent (s'ils estiment à leur entière discrétion raisonnable de le faire en raison de cet état de guerre, de ces mesures de contrôle ou de réquisition), à tout moment avant ou après le début du voyage, annuler le présent engagement ou modifier le parcours envisagé ou annoncé ou convenu ou habituel et/ou arrêter ou maintenir le navire en un port ou lieu quelconque ou au large de ce port ou lieu, et/ou transborder la cargaison en tous ports ou lieux sans être responsables d'une perte ou d'un dommage encouru directement ou indirectement par le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises ou le détenteur du présent connaissement. Outre les facultés découlant expressément ou implicitement de la présente clause, le navire est autorisé à se conformer à tous ordres ou toutes directives relatifs aux départs, arrivées, parcours, escales, arrêts, transbordements, déchargements ou destinations ou donnés sous quelque forme que ce soit par un gouvernement, un département de l'État ou une autorité locale ou toute personne agissant ou prétendant agir comme revêtu de l'autorité d'un gouvernement, d'un département de l'État ou d'une autorité locale, ou par tout comité ou toute personne auquel l'assurance risques de guerre couvrant le navire reconnaît le droit de donner de tels ordres ou directives, et rien de ce qui sera fait ou de ce qui ne sera pas fait en raison de et pour se conformer à ces ordres et directives ne sera considéré comme constituant un déroutement.

11. *Autres facultés reconnues au transporteur.* Outre les facultés découlant expressément ou implicitement du présent connaissement, et en cas d'imminence ou d'existence d'un état de guerre, d'hostilités ou d'opérations de guerre entre des

nations, de cessation ou d'interdiction ou de restriction de relations, commerciales ou autres, entre des nations, ou de rébellion ou de guerre civile, de sanctions imposées ou de mesures prises par ou contre un gouvernement comme conséquence ou à propos de l'une des circonstances susmentionnées, le transporteur peut se prévaloir des droits et facultés énoncés dans les clauses qui précèdent.

12. *Fret acquis à tout événement.* Tout ce qui est fait ou n'est pas fait en raison des et pour se conformer aux cinq clauses qui précèdent ou à la clause 19 est réputé être fait ou ne pas être fait en exécution partielle ou totale du voyage contractuel et prévu et de toutes les obligations assumées par le transporteur en vertu du présent connaissement. En cas de déchargement, délestage, mise à terre, envoi à destination, d'opérations destinées à rendre les marchandises inoffensives en totalité ou en partie, conformément aux facultés reconnues par les clauses 8, 9, 10, 11 et 19, le transporteur est dégagé de toute obligation de faire parvenir lesdites marchandises au port de déchargement ou à la destination finale indiqué dans le présent connaissement, et tous les recours et droits du transporteur, de ses préposés et agents ont effet en conséquence; rien de ce qui est fait ou n'est pas fait dans ces conditions n'est considéré comme un déroutement et le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises et/ou le détenteur du présent connaissement acquitteront la totalité du fret si celui-ci n'a pas été acquitté à l'avance et, s'il l'a été, le transporteur sera en droit de le conserver.

13. *Garantie du caractère licite de la marchandise.* Le chargeur garantit le caractère licite de la marchandise au port de chargement, pendant toute la durée du voyage et au port de déchargement ou à tout autre port ou lieu mentionné dans les clauses 8, 9, 10, 11 et/ou 12 du présent connaissement.

14. *Règlements portuaires, douaniers, consulaires et autres.* Tous droits de timbre ou autres, amendes, pénalités et frais dont un gouvernement ou une autorité (locale ou autre) frappe les marchandises ou le navire parce qu'il a lesdites marchandises à bord seront imputés aux marchandises. Le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises ou le détenteur du présent connaissement se conformera aux règlements et instructions des autorités portuaires, douanières ou autres; il prendra à sa charge et acquittera tous droits, taxes, amendes, impôts, frais, perte ou dommage de toute nature encourus ou subis en raison d'une infraction auxdits règlements et instructions, ou d'un marquage, d'un numérotage, d'une adresse, ou d'une description du contenu illégal, incorrect ou insuffisant et il s'engage à indemniser le transporteur et ses agents, le capitaine et les propriétaires des autres marchandises se trouvant à bord de toutes réclamations, sommation, pertes et frais à cet égard. Dans le cas où les marchandises ne sont pas conformes aux règlements portuaires, douaniers ou autres au port de débarquement, ou en cas de survenance de l'un des faits susmentionnés, le transporteur pourra ramener ou recharger lesdites marchandises au port de chargement aux seuls risques et frais du chargeur, du destinataire, du propriétaire des marchandises et/ou du détenteur du présent connaissement. Les connaissements doivent être établis conformément aux prescriptions et réglementations des autorités portuaires, douanières ou consulaires. Les certificats consulaires, sanitaires et autres qui doivent accompagner les marchandises en totalité ou en partie doivent être fournis par le chargeur et celui-ci, le destinataire, le propriétaire des marchandises et/ou le détenteur du présent connaissement prendront à leur charge tout arrêt, tous frais ou pénalités frappant le navire ou la cargaison en raison de l'absence desdits certificats.

15. *Engagement envers les douanes.* En ce qui concerne des marchandises passibles de droits et transbordées au port de déchargement, le transporteur ou ses agents peuvent prendre

envers les autorités douanières du port en question l'engagement que ces autorités pourront exiger en ce qui concerne le traitement desdites marchandises au port où le droit est payable; tous les frais ou les responsabilités encourus seront à la charge du chargeur, du destinataire, du propriétaire des marchandises et/ou du détenteur du présent connaissement.

16. *Déchargement et délivrance.* Nonobstant toute coutume portuaire contraire, les marchandises doivent être réceptionnées par le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises et/ou le détenteur du présent connaissement aussitôt après avoir été déchargées du navire, et le navire peut commencer le déchargement dès son arrivée sans donner avis au destinataire ou à quiconque et continuer à décharger sans interruption quel que soit le temps, de jour et de nuit, y compris les dimanches et jours fériés, nonobstant toute coutume portuaire contraire, sur le quai ou sous hangar, ou en entrepôt, dépôt, sur ponton, allège ou en tout autre local, sur tout autre véhicule, navire ou embarcation, selon que le transporteur ou ses agents en décideront. Le navire a l'option de faire la délivrance sur les allèges du destinataire et, si le capitaine ou le transporteur en décide ainsi, le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises et/ou le détenteur du présent connaissement fourniront à leurs frais des allèges et des hommes en nombre suffisant pour réceptionner les marchandises aussi rapidement que le navire peut les délivrer, nonobstant toute coutume portuaire contraire. Quels que soient les appareils utilisés — palans du bord, grues à quai ou autres — pour la délivrance sur le quai ou autrement, le transporteur n'encourra aucune responsabilité du fait de pertes ou de dommages subis par les marchandises, d'autres marchandises ou des allèges ou à cette occasion, non plus que pour les lésions fatales ou non subies par l'un des hommes employés directement ou indirectement par le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises et/ou le détenteur du présent connaissement, ou par toute autre personne, après le déchargement des marchandises du navire, au moment où lesdites marchandises seront aux seuls risques et frais du chargeur, du destinataire, du propriétaire des marchandises et/ou du détenteur du présent connaissement, et le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises et/ou le détenteur du présent connaissement indemniseront conjointement et solidairement le transporteur, ses préposés et agents de toutes réclamations (y compris les frais d'enquête et de défense à l'occasion de ces réclamations) qui pourraient être faites à son ou à leur encontre du fait de ces pertes, dommages, décès ou lésion. Le receveur ou tout autre fonctionnaire compétent du port est autorisé à prendre un arrêté en vue du déchargement immédiat aussitôt après l'entrée du navire dans le port.

17. *Droits du transporteur dans le cas où le destinataire n'est pas prêt.* Si le destinataire ne prend pas possession des marchandises au moment où le navire est en droit de l'inviter à le faire, ou si elles ne sont pas enlevées sans délai du bord du navire, le transporteur pourra, aux seuls risques et frais du chargeur, du destinataire, du propriétaire des marchandises et/ou du détenteur du présent connaissement, toujours sous réserve des dispositions de la clause précédente, déclarer et débarquer ou enlever les marchandises en totalité ou en partie, les placer sur des embarcations ou les emmagasiner.

18. *Débarquement : frais de débarquement.* Dans tous les cas, les marchandises peuvent être débarquées du navire, et les frais de débarquement seront dus par le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises et/ou le détenteur du présent connaissement contre délivrance. Le cas échéant, les droits d'allège au port de déchargement sont à la charge du chargeur, du destinataire, du propriétaire des marchandises et/ou du détenteur du présent connaissement, nonobstant toute coutume ou prétendue coutume portuaire contraire.

19. *Marchandises dangereuses et périssables.* Sans préjudice

de tous autres droits et facultés reconnus au transporteur par le présent connaissement, le transporteur, ses préposés ou agents peuvent à leur entière discrétion jeter à la mer, mettre à terre, détruire ou rendre inoffensives toutes marchandises inflammables, explosibles ou dangereuses ou que l'autorité civile ou militaire déclare ou considère périlleuses ou interdites (que le transporteur, ses préposés ou agents aient ou n'aient pas consenti à leur chargement en ayant connaissance de leur nature et caractère); toutes marchandises qui, au cours du transport faisant l'objet du présent connaissement, périront ou se décomposeront ou seraient susceptibles de mettre en danger le navire ou sa cargaison pourront être traitées de la même façon. Les frais et dépenses relatifs à ces opérations de jet à la mer, de mise à terre, de destruction ou de mise en condition inoffensive seront à la charge du chargeur, du destinataire, du propriétaire des marchandises en question et/ou du détenteur du présent connaissement et seront acquittés par eux.

20. *Colis, etc., endommagés.* Le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises et/ou le détenteur du présent connaissement assumeront et acquitteront le coût de tous raccommodage, écopage, entonnage, réparations ou remplacement des colis, boîtes, caisses, emballages, sacs ou fûts comme suite à une insuffisance d'emballage ou à des risques exclus.

21. *Arrimage.* Les marchandises peuvent, en totalité ou en partie, être arrimées à la poupe, sur la plage d'avant, le rouf, le pont-abri, l'emplacement réservé aux passagers ou tout autre espace couvert normalement utilisé dans la pratique pour le transport des marchandises en question et, lorsqu'elles seront ainsi arrimées, lesdites marchandises seront à toutes fins utiles réputées arrimées en cale.

22. *Manquants, etc.* En cas de manquants dans les marchandises adressées à un destinataire, des marchandises non réclamées de mêmes nature et qualité pourront, à la discrétion du transporteur, être considérées comme faisant partie des marchandises et le destinataire en question les acceptera comme constituant délivrance valable aux termes du présent connaissement. Lorsque des marchandises en vrac, ou dépourvues de marques, ou portant des marques identiques ou semblables, sont expédiées à plus d'un destinataire, le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises et/ou le détenteur du présent connaissement assumeront conjointement et solidairement les frais et la perte qu'entraînera la répartition des marchandises ou colis en quantités calculées au prorata et ils supporteront tous manquants dans la proportion que le transporteur, ses préposés ou agents fixeront.

23. *Marchandises précieuses.* Le transporteur et le navire ne sont responsables de marchandises précieuses telles qu'espèces, lingots, gemmes, bons ou autres instruments négociables qu'à partir du moment où elles sont remises personnellement au capitaine ou à l'officier de quart et où il en donne récépissé.

24. *Clause relative à l'évaluation et aux containers.* a) Lorsque la valeur des marchandises est inférieure à 100 livres sterling, monnaie du Royaume-Uni, par colis ou unité, leur valeur en vue du calcul et du règlement des réclamations dont le transporteur pourrait être tenu sera, pour éviter les incertitudes et les difficultés d'évaluation, réputée être la valeur facturée, majorée du fret et de l'assurance si ceux-ci ont été payés, sans tenir compte de toute autre valeur supérieure ou inférieure.

b) En cas de perte ou de dommage subis par ou relatifs à des marchandises dont la valeur réelle est supérieure à 100 livres sterling, monnaie du Royaume-Uni ayant cours légal, par colis ou, dans le cas de marchandises qui ne sont pas expédiées en colis, par unité, la valeur de ces marchandises sera réputée être de 100 livres sterling par colis ou par unité; le fret sera régi sur cette base et la responsabilité éventuelle

du transporteur sera calculée sur la base d'une valeur de 100 livres sterling par colis ou par unité, ou au prorata en cas de perte ou de dommage partiel, à moins que, au moment de la délivrance au transporteur, le chargeur n'ait déclaré par écrit la nature des marchandises et une évaluation supérieure à 100 livres sterling et que cette valeur ait été insérée dans le présent connaissement et que le supplément de fret ait été acquitté; dans ce cas, si la valeur réelle des marchandises par colis ou par unité excède la valeur ainsi déclarée, c'est cependant la valeur déclarée qui sera retenue et la responsabilité éventuelle du transporteur ne sera pas supérieure à la valeur déclarée; toute perte ou tout dommage partiel sera réglé au prorata sur la base de ladite valeur déclarée. En aucun cas la responsabilité du transporteur n'excèdera le montant du dommage réellement subi et le transporteur pourra déduire le montant des droits de douane, payés ou non, de toutes réclamations pour défaut de délivrance partiel ou total.

c) Lorsque les détails fournis par le chargeur se réfèrent à des containers et que les marchandises sont arrimées dans des containers, il est convenu que chaque container (y compris la totalité de son contenu) constituera un colis à toutes fins utiles, notamment pour la limitation de la responsabilité du transporteur.

25. *Réfrigération.* L'arrimage en un local spécialement rafraîchi n'est fourni que sur convention particulière et moyennant un supplément de fret. Avant de charger des marchandises réfrigérées dans un local frigorifique, les propriétaires s'engagent à se faire délivrer par un inspecteur compétent un certificat constatant que ledit local frigorifique et les appareils de réfrigération ont été vérifiés dans les conditions de fonctionnement et qu'ils ont été trouvés en bon état pour le transport de marchandises réfrigérées. Ledit certificat doit être obtenu soit au premier port du voyage soit à un autre port, selon l'endroit où des marchandises réfrigérées sont chargées. Il est convenu que l'existence de ce certificat sera considérée par tous les intéressés comme preuve concluante que le transporteur a dûment fait le nécessaire pour mettre le local frigorifique et les appareils de réfrigération dans l'état voulu. Les dispositions de la présente clause s'ajoutent aux autres dispositions du présent connaissement et les marchandises visées sont sujettes à toutes les autres dispositions du connaissement.

26. *Dépenses imprévues.* Si le transporteur doit à un moment quelconque engager des frais pour réarrimer les marchandises ou pour éviter, réparer ou diminuer de toute autre façon les dommages frappant les marchandises comme suite à un sinistre effectif, menaçant ou anticipé dont le transporteur n'est rendu responsable par aucune disposition du présent connaissement, et si les dépenses en question ne sont pas admises en avarie commune et ne peuvent pas être recouvrées sous une autre forme par le transporteur sur le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises ou le détenteur du présent connaissement, lesdits chargeur, destinataire, propriétaire des marchandises et détenteur du présent connaissement seront cependant tenus conjointement et solidairement de rembourser au transporteur, sur demande, toutes les dépenses qu'il a faites dans les conditions qui précèdent.

27. *Avarie commune.* Le règlement d'avaries communes a lieu conformément aux règles de York et d'Anvers 1950 (complétées en Angleterre par la pratique des *average adjusters*); toutefois aucune perte ou lésion d'animaux vivants, par jet à la mer ou autrement, n'est recouvrable. Le règlement est préparé au port choisi par le transporteur. Si le transporteur possède ou exploite un navire de sauvetage, le coût du sauvetage est acquitté aussi complètement que si le ou les navires sauveteurs appartenaient à des tiers. Le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises et/ou le détenteur du présent con-

naissement remettent le cas échéant en dépôt au transporteur, avant délivrance, la somme que ledit transporteur ou ses agents estiment suffisante pour couvrir la contribution estimative des marchandises et les frais de sauvetage et dépenses spéciales qui les concernent; toutefois, lorsqu'un règlement se fait conformément aux lois et à la pratique des Etats-Unis d'Amérique ou de tout autre pays où l'on applique des lois et une pratique identiques ou analogues, la clause ci-après est appliquée :

« Nouvelle clause Jason. — a) En cas d'accident, danger, dommage ou sinistre se produisant avant ou après le début du voyage, et provenant d'une cause quelconque, due ou non à la négligence, pour lesquels ou de la conséquence desquels le transporteur n'est pas responsable en vertu de la loi, du contrat ou autrement, les marchandises, les chargeurs, destinataires ou propriétaires des marchandises contribueront avec le transporteur dans les avaries communes au paiement de tout sacrifice perte ou frais ayant le caractère d'avarie commune et qui pourrait être effectué ou subi et paiera les frais de sauvetage et les dépenses spéciales encourues du fait des marchandises.

« b) Si le transporteur possède ou exploite un navire de sauvetage, le coût du sauvetage sera acquitté aussi complètement que si le ou les navires sauveteurs appartenaient à des tiers. Les chargeurs, les destinataires ou les propriétaires des marchandises remettront, le cas échéant, en dépôt au transporteur, avant délivrance, la somme que ledit transporteur ou ses agents estimeront suffisante pour couvrir la contribution estimative des marchandises et les frais de sauvetage et dépenses spéciales qui les concernent. »

28. *Clause d'abordage en cas de faute de part et d'autre.* Si le navire entre en collision avec un autre navire par suite de la négligence de l'autre navire et d'un fait, d'une négligence ou d'un manquement quelconque du capitaine, d'un marin, pilote ou préposé du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire, les propriétaires des marchandises transportées en vertu du présent connaissement indemniseront le transporteur de toute perte ou responsabilité envers l'autre navire ou navire non transporteur ou de ses armateurs dans la mesure où cette perte ou cette responsabilité représente une perte ou un dommage ou une réclamation quelconque des propriétaires desdites marchandises, payé ou payable par l'autre navire ou navire non transporteur ou ses armateurs aux propriétaires desdites marchandises, compensé, récupéré ou recouvré par l'autre navire ou navire non transporteur ou ses armateurs comme compris dans leur réclamation contre le navire transporteur ou le transporteur lui-même. Les dispositions qui précèdent s'appliqueront également lorsque les propriétaires, les armateurs ou les préposés d'un navire ou de plusieurs navires ou d'objets autres que les navires entrés en collision ou les objets en cause ou s'ajoutant à ceux-ci sont en faute dans la collision ou le heurt.

29. *Exercice du privilège.* Le transporteur, ses préposés et agents ont un privilège sur les marchandises, en totalité ou en partie, et le droit de les vendre soit de gré à gré soit aux enchères publiques en règlement de tout fret (y compris tout supplément de fret qui serait dû aux termes du présent connaissement), primage, faux fret, surestaries, frais d'arrêt, sauvetage, avaries de toute nature, droits de timbre et autres, amendes ou pénalités et de tous autres frais ou dépenses, qui sont à la charge de la marchandise ou du chargeur, destinataire, propriétaire des marchandises et/ou détenteur du présent connaissement en vertu de celui-ci, en recouvrement des frais d'exercice du privilège et des frais de vente et aussi de toutes dettes antérieures encore dues au transporteur par le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises et/ou le détenteur du présent connaissement. Le transporteur, ses préposés et agents peuvent se prévaloir du privilège ainsi reconnu même s'ils ne sont plus en possession des marchandises; ils sont à tout

moment réputés autorisés par le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises et le détenteur du présent connaissement à donner à quiconque détient les marchandises toutes les notifications requises pour donner effet aux dispositions de la présente clause. Rien dans la présente clause ne s'oppose à ce que le transporteur se fasse verser par le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises et/ou le détenteur du présent connaissement la différence entre la somme qu'ils lui doivent ou que l'un d'entre eux lui doit et le produit de l'exercice des droits conférés au transporteur en vertu de la présente clause.

30. *Prétransport (La présente clause ne s'applique que lorsque le navire prétransporteur est désigné dans le présent connaissement).*

a) Lorsque le navire prétransporteur est désigné dans le présent connaissement, le transporteur agit uniquement en qualité d'agent du chargeur, destinataire, propriétaire des marchandises ou détenteur du présent connaissement en prenant des dispositions pour le transport des marchandises jusqu'au port de chargement indiqué ci-dessus (ou tout autre port ou lieu que le transporteur peut déterminer à sa discrétion); le transporteur n'encourt aucune responsabilité en tant que transporteur, dépositaire ou autrement des marchandises jusqu'au moment où les marchandises sont chargées sur le navire long-courrier désigné ci-dessus (ou sur tout autre navire dont le transporteur est ou non propriétaire et par lequel le transporteur peut à sa discrétion remplacer le navire long-courrier désigné) sous réserve que, dans les cas où les marchandises sont ainsi transportées sur un navire dont le transporteur est propriétaire, ledit transport sera soumis à toutes les exceptions, limitations, conditions et facultés énoncées dans le présent connaissement.

b) Nonobstant le fait que les marchandises ont été chargées sur le navire prétransporteur indiqué ci-dessus, ledit transport des marchandises jusqu'au port de chargement désigné ci-dessus, peut se faire par tous moyens de transport (par terre, par mer ou par air) en vertu d'un ou de plusieurs connaissements ou autres contrats de transport tous soumis aux exceptions, limitations, conditions et facultés (y compris la faculté de décharger les marchandises en un autre port ou lieu que le port de chargement désigné ci-dessus) que le transporteur, ses préposés ou agents peuvent, à leur discrétion, décider ou convenir ou dont ils ont convenu au nom du chargeur, du destinataire, du propriétaire des marchandises ou du détenteur du présent connaissement qui seront réputés en avoir reçu notification.

c) Outre le droit de se prévaloir de toutes exceptions, limitations, conditions et facultés qui seront ainsi convenues, tout transporteur avec lequel de telles dispositions sont prises est en droit de se prévaloir de toutes les exceptions, limitations, conditions et facultés énoncées dans le présent connaissement; aux fins de la présente sous-clause, mais pas autrement, le transporteur est ou sera réputé agir en qualité d'agent et/ou de *trustee*, pour le compte et dans l'intérêt de ce transporteur et ce dernier est, dans la mesure en question mais pas autrement, partie ou réputé partie au contrat constaté par le présent connaissement. En cas de divergence entre lesdites exceptions, limitations, conditions et facultés, le transporteur en question est en droit de se prévaloir des plus favorables.

d) Sans préjudices des sous-clauses a, b et c qui précèdent, lorsque soit aucun navire long-courrier soit aucun port de chargement n'est indiqué dans le présent connaissement, le transporteur agit uniquement en qualité d'agent comme il est dit ci-dessus pour le transport des marchandises jusqu'à leur destination finale ou, si ce port ou ce lieu n'est pas indiqué dans le présent connaissement, jusqu'au port de chargement; le transporteur est aussi en droit de se prévaloir de la clause 31 du présent connaissement comme de toutes autres exceptions, limitations, conditions et facultés énoncées dans les présentes.

31. *Post-transport (La présente clause ne s'applique — sous réserve de la clause 30 d qui précède — que lorsque la destination finale est indiquée ci-dessus).*

a) Lorsque la destination finale est indiquée ci-dessus, le transporteur peut décharger les marchandises au port de déchargement ou, sans avis, en tout autre port ou lieu (y compris le port de chargement) qu'il peut déterminer à sa discrétion pour les faire suivre à la destination finale et la responsabilité du transporteur prend fin définitivement au moment où les marchandises sont déchargées du navire long-courrier (ou du navire qui le remplace en vertu de la clause 30 qui précède). Par la suite (sous réserve, toutefois, que le transporteur ne soit pas dégagé par une autre disposition du présent connaissement de son obligation de faire suivre les marchandises jusqu'à la destination finale), le transporteur agit uniquement en qualité d'agent du chargeur, du destinataire, du propriétaire des marchandises ou du détenteur du présent connaissement en prenant des dispositions pour faire transporter les marchandises jusqu'à la destination finale et le transporteur n'encourt plus aucune autre responsabilité, étant entendu que lorsque les marchandises sont post-transportées sur un navire dont le transporteur est propriétaire, la responsabilité de celui-ci en tant que transporteur est soumise aux exceptions, limitations, conditions et facultés énoncées dans le présent connaissement. Une fois les marchandises déchargées du navire long-courrier, le transporteur peut les emmagasiner où et comme il l'entend et les réexpédier par tous modes de transport en vertu d'un ou plusieurs connaissements ou autres contrats de post-transport toujours sous réserve des exceptions, limitations, conditions et facultés (y compris la faculté de décharger les marchandises en un port ou lieu autre que la destination finale) que le transporteur, ses préposés ou agents peuvent fixer à leur discrétion ou dont ils peuvent convenir pour le compte du chargeur, du destinataire, du proprié-

taire des marchandises ou du détenteur du présent connaissement qui seront réputés en avoir reçu notification.

b) Le chargeur, le destinataire, le propriétaire des marchandises ou le détenteur du présent connaissement fournira sans délai au transporteur, sur demande de celui-ci, toutes les pièces nécessaires pour dédouaner les marchandises au port de déchargement ou pour les emmagasiner et les réexpédier vers la destination finale.

c) Tout post-transporteur avec lequel le transporteur, agissant comme il est dit ci-dessus, conclut un accord ou contrat peut, en dehors du bénéfice de toutes exceptions, limitations, conditions et facultés convenues entre lui et le transporteur agissant comme il vient d'être dit, se prévaloir en outre de toutes les exceptions, limitations, conditions et facultés énoncées dans le présent connaissement et, aux fins de la présente sous-clause mais pas autrement, le transporteur est ou sera réputé agir en qualité d'agent ou de *trustee* pour le compte et dans l'intérêt dudit post-transporteur, lequel, dans cette mesure mais pas autrement, est ou est réputé être partie au contrat constaté par le présent connaissement. En cas de divergence entre certaines des exceptions, limitations, conditions et facultés susmentionnées, le post-transporteur peut se prévaloir des plus favorables.

32. *Jurisdiction.*

Le contrat constaté par le présent connaissement est régi par la législation... et tout différend y relatif sera tranché en... conformément à la législation... à l'exclusion de la juridiction des tribunaux de tout autre pays ^a.

^a Les compagnies de navigation insèrent ici la désignation de la législation et de la juridiction nationale qu'elles choisissent.

ANNEXE IV

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

- Astle, W.E. *Shipowners' Cargo Liabilities and Immunities*, 3^e éd., Londres, 1967.
- Avrameas, P. *Le transport maritime sous connaissement en droit grec*, Paris, Bibliothèque de droit maritime, fluvial, aérien et spatial, 1966.
- Babinski, L., Siedlecki, J. *Konosement bezpos'redni w rozwoju obrotu mie dzynarodowego*, Szczecin, 1963.
- Baczonyi, Z., Isepy, I., Uhlyarik, G. *Arufuvarozasi Jog*, Budapest, 1960.
- Bennet, W.P. *History of the Bill of Lading*, Cambridge (Angleterre), 1914.
- Butler, W.E. et Quigley, J.B., (trad. et édit.). *The Merchant Shipping Code of the U.S.S.R.* (1968), Baltimore and Londres, 1970.
- Carver, T.G. *Carriage of Goods by Sea*, 11^e éd., Londres, Stevens and Sons Ltd., 1963.
- Chauveau, P. *Traité de droit maritime*, Paris, 1958.
- Cole, S.D. *The Hague Rules 1921 Explained*, 2^e éd., Londres, F. Effingham Wilson, 1922.
- Colinvaux, R.P. *The Carriage of Goods by Sea Act 1924*, Londres, 1954.
- Colombos, C.J. *The International Law of the Sea*, 6^e éd., Londres, 1967.
- De Smet, R. et Van Doosselaere, J. *Le transport maritime sous connaissement en droit belge*, Paris, Bibliothèque de droit maritime, fluvial, aérien et spatial, 1966.
- Dor, S. *Bill of Lading Clauses and the International Convention of Brussels, 1924 (Hague Rules)*, 2^e éd., Londres, Witherby and Co. Ltd., 1960.
- El-Baroudi, A. *The Principles of Maritime Law*, Alexandrie, 1970.
- Fletcher. *The Carrier's Liability*, 1932.
- Fraïkin, G. et Lafage, G.H. *Le transport maritime sous connaissement en droit français*, Paris, Bibliothèque de droit maritime, fluvial, aérien et spatial, 1966.
- Gilmore, G. et Black, C.L. *The Law of Admiralty*, Brooklyn, The Foundation Press Inc, 1957.
- Górski, J. *Konosament*, Varsovie, 1955.
- Grönfors, K. *Six lectures on the Hague Rules*, Göteborg, R. Grönfors, édit., 1966 et Akademiförlaget-Gumperts, 1967.
- Holman, H. *A Handy Book for Shipowners and Masters*, 6^e éd., Londres, édit. M.R. Holman, 1964.
- Ivamy, H. *Casebook on Carriage by Sea*, Londres, 1965.
- Kejlin, A. *Sovetskoe Morskoe Pravo*, 1954.
- Knauth, A.W. *The American Law of Ocean Bills of Lading*, 4^e éd., Baltimore, American Maritime Cases Inc., 1953.
- Kos-Rabcewicz-Zubkowski. *East European Rules on the Validity of International Commercial Arbitration Agreements*, 1968.
- Lopuski, J. et Adamski, R. *The Polish Maritime Code*, Gdynia, 1964.
- Malavagni, A. *Contratos de transporte por agua*, Buenos Aires, 1955.
- Manca, P. *The Italian Code of Navigation*, Milan, 1958.
- Marais, J. *Les transports internationaux de marchandises par mer et la jurisprudence en droit comparé*, Paris, 1949.

- Markianos, D.J. *Le transport maritime sous connaissement en droit allemand*, Paris, Bibliothèque de droit maritime, fluvial, aérien et spatial, 1966.
- Markianos, D.J. *Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung*, Hambourg, 1960.
- Palm-Jensen, B. *Le transport maritime sous connaissement en droit scandinave*, Paris, Bibliothèque de droit maritime, fluvial, aérien et spatial, 1966.
- Poor, W. *Charter Parties and Ocean Bills of Lading*, 4^e éd., New York, 1954.
- Powers, C.F. *A Practical Guide to Bills of Lading*, New York, 1966.
- Ray, J.D. *Derecho de la Navegación*, Buenos Aires, 1964.
- Ripert, G. *Droit maritime*, 4^e éd., Paris, Dalloz, 1950-1953.
- Rodière, R. *Traité général de droit maritime*, Paris, Dalloz, 1968.
- Royer, S. *Le transport maritime sous connaissement en droit néerlandais*, Paris, Bibliothèque de droit maritime, fluvial, aérien et spatial, 1966.
- Royer, S. *Hoofdzaken der Vervoersaanspraak Lykheid in het Zeerecht*, Zwolle, 1959.
- Russo, R. *Le transport maritime sous connaissement en droit italien*, Paris, Bibliothèque de droit maritime, fluvial, aérien et spatial, 1966.
- Sánchez Calero, F. *El contrato de transporte marítimo de mercandías*, Rome-Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1957.
- Sassoon, D.M. *C.I.F. and F.O.B. Contracts*, Londres, 1968.
- Scapel, P. *La nouvelle législation sur les transports de marchandises par mer*, 1936.
- Schaps, G.-Abraham. *Das Deutsche Seerecht*, 2^e éd., Berlin, H.J. Abraham, 1959 et 3^e éd., Berlin, Walter de Gruyter et Cie, 1962.
- Schmitthoff, C.M. *The Export Trade*, 4^e éd., Londres, Stevens and Sons, 1957 et 1969.
- Scrutton, T.E. *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 17^e éd., London, W.L. McNair, A.A. Mocatta and M. Mustill, 1963 et Sweet and Maxwell, 1964.
- Selvig, E. *Unit Limitation of Carrier's Liability*, Oslo, Oslo University Press, 1960.
- Smeesters, C. et Winkelmolen, G. *Droit maritime et droit fluvial*, 2^e éd., Bruxelles, 1938.
- Taha, M. *Maritime Law*, Alexandrie, 1952.
- Tetley, W. *Marine Cargo Claims*, London, Stevens and Sons Ltd. et Toronto, The Carswell Company Ltd., 1965.
- Vaes, A.G. *The Identity of the Hague Rule Carrier*, Göteborg, Akademiförlaget-Gumperts, 1968.
- Van Bladel, G. *Connaissement et Règles de La Haye*, Bruxelles, 1929.
- Van Ryn, J. *Principes de droit commercial*, Bruxelles, 1956-1966.
- Walaszek, B., Sosniak, M. *Zarys Prawa Międzynarodowego Prywatnego*, 1968.
- Winter, W.D. *Marine Insurance*, 3^e éd., New York, McGraw Hill, 1952.
- Wüstendörfer, H. *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, 2^e éd., Tübingen, 1950.
- Yiannopoulos, A.N. *Negligence Clauses in Ocean Bills of Lading*, Louisiana University Press, 1962.