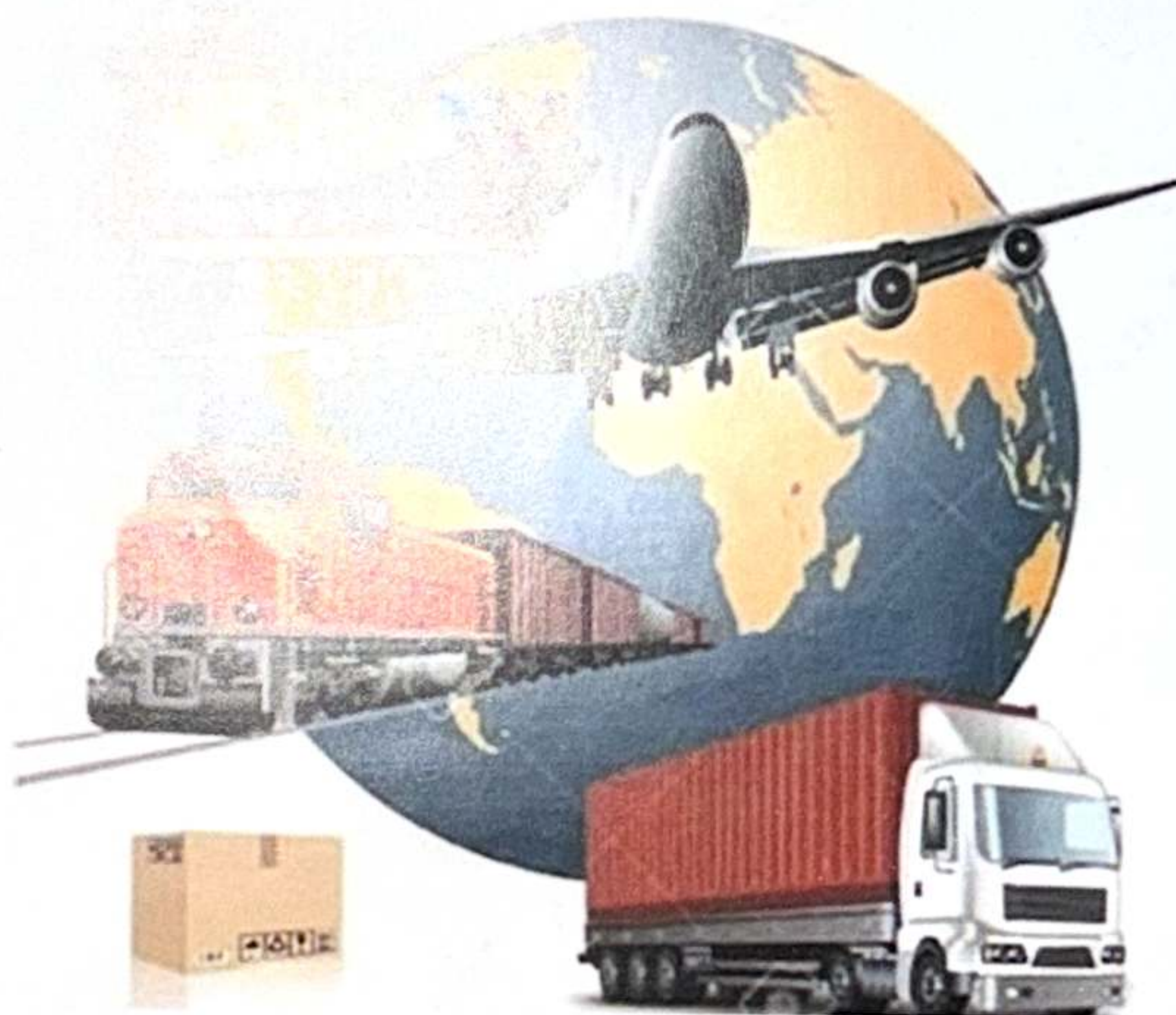


12

MISE A JOUR JANVIER 2023

Cours

RÈGLES DU TRANSPORT MARITIME



TRANSPORT MARITIME

Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (**Règles de la Haye**)

- > **Protocole** de Visby du 23 février 1968 portant modification de la convention de Bruxelles (**Règles de Visby**)
- > **Protocole** de 1979

Convention des Nations Unies du 31 mars 1978 sur le transport de marchandises par mer (**Règles de Hambourg**) (en vigueur mais non ratifiée par la France)

Convention CNUDCI du 11 déc. 2008 (**Règles de Rotterdam**) (non en vigueur ; convention trans maritime régissant éventuellement les prés et post acheminements)

LES ACTIVITES DU TRANSPORT MARITIME

Le tramping ou affrètement

L'armateur est le propriétaire du navire, acquis soit par l'achat d'une unité d'occasion dans le marché, soit à la suite de la décision d'en confier la construction à un chantier naval.

S'il en reste propriétaire, il peut :

Soit le louer « coque nue ».

Dans ce cas le propriétaire devient le fréteur, son client l'affréteur.

C'est ce dernier qui va l'armer, l'équiper et le doter d'un équipage.

Il aura la responsabilité de l'exploitation technique du navire et parfois aussi de la commercialisation du fret. La négociation du contrat entre le fréteur et l'affréteur va porter sur :

- le navire et ses caractéristiques ou équipements,
- les dates de début et de fin de contrat,
- les lieux de mise à disposition et de restitution,
- le montant du fret à la journée, semaine, mois, etc.
- les pénalités de retard, etc.

Soit le louer à temps, tout équipé.

Dans ce cas, c'est le fréteur qui a la gestion nautique du navire. Cependant, l'exploitation commerciale incombe à l'affréteur. Le carburant appelé soute et le coût des services (droits de ports ou de canaux, pilotage remorquage etc.) font partie de cette gestion commerciale du navire. La négociation portera sur les mêmes points que précédemment, avec beaucoup plus de détails, la gestion du navire étant partagée.

Soit le louer au voyage (voyage charter).

Le fréteur est à la fois armateur et transporteur, il conserve la gestion nautique et commerciale du navire, l'affréteur est le chargeur ou son représentant. La négociation portera sur :

- le navire et ses caractéristiques ou équipements,
- la cargaison ou marchandise,
- les dates de début et de fin de voyage,
- les lieux de début et de fin du voyage,
- l'étendue de la prestation de manutention,
- le fret au forfait, à la tonne ou au volume chargé,
- les pénalités de retard au chargement et au déchargement.

La ligne régulière

Ici, le contrat n'est plus un contrat d'affrètement, mais un contrat de transport individuel.

Les conventions internationales et la loi nationale attribuent à celui-ci un régime particulier.

L'objet du contrat n'est plus le navire et son exploitation, mais la marchandise et son déplacement. Le transporteur maritime peut être un propriétaire ou un affréteur du navire désigné.

Les navires utilisés ne sont plus des vraquiers mais des navires spécialisés porte-conteneurs pour les marchandises conteneurisées, rouliers pour le fret roulant (véhicules, engins agricoles ou de travaux publics, etc.) et conventionnels pour le reste des marchandises.

Le transport en lignes régulières concerne :

- les produits manufacturés,
- les produits semi-finis,
- les produits agroalimentaires,
- les produits halieutiques.

La tarification du fret en ligne régulière est plus complexe car elle répond à des typologies de frets différents et intègrent des surcharges d'exploitation.

- Pour les conteneurs complets, une tarification forfaitaire "à la boîte", ne tenant compte que de la destination est devenue la pratique usuelle. Sur le montant de ce fret dit de base vont venir s'appliquer des correctifs de deux natures.

- Pour les marchandises ne représentant pas le remplissage d'un conteneur complet ou embarquées sur un navire conventionnel, la tarification est établie à l'unité payante, calculée au poids ou au volume, « à l'avantage du navire », ce qui veut dire que la marchandise pourra être pesée et mesurée (toisage), et que le chiffre le plus haut, soit en tonnes, soit en m³ sera retenu.

- Pour les marchandises roulantes, le modèle reste classiquement celui du ferry.

La tarification s'entend à l'unité ou au mètre linéaire occupé à l'intérieur des travées de ponts du navire.

Le cadre législatif

Au niveau international, les transports internationaux de marchandises en maritime sont régis par la **Convention de Bruxelles** (voir annexe 9.8) du 25 août 1924, appelée aussi « **règles de La Haye** » s'appliquant à tout connaissement créé dans un des Etats ayant ratifié ce texte.

La révision de cette Convention le 23 février 1968 par un protocole modificatif qui porte le nom de « **règles de Visby** » s'applique au transport entre ports relevant de deux Etats différents, pourvu que :

- Le lieu d'émission du connaissement ou le port de chargement soit situé dans un Etat contractant
- Le connaissement contienne une clause Paramount qui y fasse référence

C'est la Convention Internationale reconnue par la France.

Un deuxième protocole du 21 décembre 1979 porte modification de la Convention de Bruxelles amendée et substitue le Droit de Tirage Spécial (DTS) à toute monnaie référencée par rapport à l'or en tant qu'unité de compte pour les limitations de responsabilité du transporteur maritime.

Une nouvelle **Convention a été adoptée le 31 mars 1978, les « règles de Hambourg »**.

Cette convention n'est pas reconnue en France et s'applique quand le document de transport et/ou les ports de chargement et déchargement sont créés et/ou situés dans un état contractant ou quand les parties utilisent une Clause Paramount.

Au niveau national, la **loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritime de juin 1966** a été modifiée par la **loi du 23 décembre 1986** dont le but est de rapprocher le droit Français du droit international.

Le contrat de transport maritime

Obligations des parties.

L'expéditeur doit donner les indications nécessaires à l'établissement du connaissement ou BL.

Il doit également veiller à l'exactitude des documents de transport.

Le transporteur doit mettre à disposition un véhicule adapté, contrôler les documents de transport qui lui sont remis et remettre la marchandise au destinataire.

Le destinataire va recevoir la marchandise et s'assurer qu'elle peut être déchargée.

Il doit, en cas de besoin, émettre des réserves auprès du transporteur.

Présomption de responsabilité.

Le transporteur est responsable de plein droit pour perte ou manquant ou avarie sur la marchandise.

Le destinataire peut conserver un recours envers le transporteur. Il lui permet de formuler des réserves pour avaries ou pertes :

- réserves à la livraison si les dommages sont apparents
- réserves par écrit dans les 3 jours à compter de la date de livraison convenue si les dommages ne sont pas apparents

Exonération de responsabilité.

Cependant, une exonération (article 4§2 de la Convention de Bruxelles) est possible lorsque le transporteur peut faire la preuve de la force majeure, du vice-propre de la marchandise, le fait d'un tiers ou l'existence d'un des cas d'exemption énumérés par la loi du 18 juin 1966 ou par la Convention de Bruxelles.

Limites de responsabilité.

Dans le cas de perte ou avarie, il est prévu une indemnisation plafonnée par « colis » ou par « kilo ». Ce plafond, fixé selon l'unité de charge portée sur le connaissement sera exprimée en DTS (droit de tirage spécial). L'indemnité maximale due par le transporteur sera de 666,67 DTS par colis ou 2 DTS par kg de poids brut de marchandises avariées, la limite la plus élevée étant applicable.

Prescription.

Le délai au-delà duquel aucune action judiciaire relative au contrat de transport ne peut être intentée est de 1 an.

L'action récursoire est de 3 mois.

Le document de transport maritime.

Le document principal le plus répandu matérialisant le contrat de transport maritime est le « connaissement », Bill of Loading ou B/L.

Il a une triple fonction :

- C'est un reçu de la marchandise faisant preuve de la remise de l'expédition à bord
- C'est un document qui constate le contrat, détermine les obligations des parties et met en jeu la Loi française ou la Convention applicable selon le cas
- C'est un titre représentatif de la marchandise.

Les différents types de rédaction.

- Le connaissement à personne dénommée ou nominatif n'est pas négociable et la personne nommément désignée comme réceptionnaire a un droit direct et personnel à la livraison de la marchandise dès lors qu'elle justifie de son identité.
- Le connaissement à ordre est négociable et transmissible par simple endossement.
- Il peut être établi à ordre du chargeur, du destinataire ou d'une banque.
- Le connaissement au porteur ou à ordre en blanc ne porte aucune indication d'un destinataire, la marchandise pouvant être remise au porteur du connaissement à l'arrivée.
- Il est peu utilisé par les chargeurs et les armements de leur côté ont largement rétréci son utilisation pouvant comporter des risques sérieux de contentieux lors de la réclamation.

A ces trois types de rédaction de la fenêtre destinataire ou consignée, peuvent venir s'ajouter des mentions particulières dans le corps même du connaissement :

- Avec le connaissement reçu pour embarquement received for shipment, la compagnie reconnaît avoir reçu la marchandise mais ne l'a pas encore embarquée sur le navire.
- Avec le connaissement embarqué (shipped on board), la compagnie reconnaît avoir effectivement embarqué la marchandise sur le navire (à bord).
- Le connaissement net de réserves (clean) ne porte aucune clause de la part de la compagnie, mentionnant l'état défectueux de la marchandise et/ou de l'emballage.

Il est important de signaler qu'un document « clean » est exigé par les banques lors de l'établissement de ce document lors de la négociation de celui-ci dans le cas de « crédits documentaires ».

Les formes du connaissement.

- Le connaissement de port à port ou Ocean Bill of Loading (OBL) matérialise le contrat de transport maritime de port à port (port de départ au port de destination). Il est négociable et émis par la compagnie maritime ou son agent maritime.
- Le connaissement direct ou Through Bill of Loading (TBL) matérialise le contrat unique couvrant l'ensemble des transports maritimes et terrestres d'un point à un autre, chaque phase devant être soumise à un régime juridique différent. Il est négociable et émis par la compagnie maritime ou son agent maritime.
- Le connaissement de transport combiné ou Combined Transport Bill of Loading (CTBL) matérialise le contrat unique couvrant l'ensemble des transports maritimes et terrestres d'un point à un autre, l'ensemble des phases devant être soumises à un régime juridique unique : la Convention de Bruxelles amendée. Il est négociable et émis par la compagnie maritime ou son agent maritime.
- L'Express Bill of Loading permet au destinataire nommément désigné, et sur simple justification de son identité, de prendre livraison de la marchandise sans pour autant être porteur d'aucun titre. Il n'est pas négociable car seul le destinataire mentionné sur le document peut retirer la marchandise et émis par la compagnie maritime ou son agent maritime.
- Le connaissement FIATA ou FIATA Bill of Loading (FBL) matérialise le contrat de transport maritime. Il est négociable et émis par le commissionnaire qui se présente comme une compagnie.
- La FIATA a créé ce document pour les organisateurs commissionnaires de transport adhérents.
- Le connaissement NVO matérialise le contrat de transport maritime. Il est négociable et émis par le groupeur maritime.

LE CONNAISSEMENT MARITIME

 CMA CGM 48 Rue du port 13 000 MARSEILLE		BILL OF LADING CONNAISSEMENT MARITIME		
Chargeur:		N° de reservation:	Ligne maritime:	N° connaissance:
Destinataire:		Reference export:		
Mode de pré-acheminement:	Lieu de réception du pré-acheminement:	Transitaire:		
Port de chargement:	Nom du navire:	Origine de la marchandise:		
Port de déchargement:	Lieu de livraison final:	Premier transport:		
Particularité de la marchandise:				
Marque / Nombre:	Description de la marchandise:	Poids:	Dimensions:	
Montant du fret:	Taux:	Prépayé	Payable à:	Lieu de paiement
Date:	Signature Armateur:	Signature Chargeur:	Signature Destinataire:	
Lieu d'emission:				

Le connaissement doit être établi en quatre exemplaires.

Le document original n'est pas un titre de propriété de la marchandise, mais il est représentatif des marchandises et il est négociable.

Les trois autres exemplaires sont destinés au Capitaine du navire, à l'armateur et au vendeur.

LES ASSURANCES

Les différents types d'assurance.

Les risques encourus par les marchandises transportées.

Le fait même de transporter, donc de déplacer une marchandise comporte des risques que tout exportateur doit connaître. Le vendeur doit prendre toutes dispositions pour que la livraison soit faite en bon état et dans les délais prescrits. Si un incident ou un accident intervient pendant le transport, l'assurance peut alors lui garantir une indemnisation qui lui permette cependant et dans une certaine mesure, de donner satisfaction à l'acheteur.

Les risques sont de natures multiples. Avant de procéder à toute expédition, il importe au vendeur de prendre conscience des risques auxquels sa marchandise sera exposée pendant toute la durée de son transport, en fonction de quoi il doit prendre toute disposition pour se garantir de ces risques.

Les risques peuvent être classés en :

- risques ordinaires de transports,
- risques exceptionnels (guerre, grève et risques assimilés).

Les différentes assurances.

Il existe quatre sortes de polices applicables à tout mode de transport :

- Police au voyage

Elle couvre des marchandises et un trajet déterminé. Elle convient pour des expéditions occasionnelles. Le risque est bien déterminé. La marchandise, sa valeur, les noms des ports d'embarquement et de débarquement ainsi que le nom du navire devront être connus de l'assureur.

- Police à alimenter.

Elle convient surtout pour l'exécution de contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée : quantum déterminé, durée indéterminée.

L'assuré peut souscrire ce type de police dans laquelle il indiquera la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions prévues. Avant chaque envoi, il informe l'assureur de la nature, de la composition et de la valeur de l'expédition.

- Police d'abonnement ou police flottante

Conclue d'avance et pour une période donnée, elle couvre automatiquement tous les envois faits par le même expéditeur, quels que soient les marchandises, les modes de transport et les lieux de départ ou de destination : quantum indéterminé, durée déterminée.

- La police « tiers chargeur »

Il existe à l'usage des compagnies de navigation, commissionnaires de transport et transitaires, des polices « d'abonnement » établies à leur nom et sur lesquelles ils peuvent appliquer les marchandises que leurs clients leur ont demandé d'assurer en même temps que de les transporter ou de les faire transporter. Il s'agit d'une police d'abonnement dans laquelle l'assurance n'est pas automatique : en effet, l'automatisme de la police d'abonnement constitue la contrepartie de l'obligation de l'assuré d'y appliquer toutes ses expéditions ; or dans la police « tiers chargeurs », l'assuré en nom n'est tenu d'affecter à sa police que les expéditions que ses clients l'ont chargé d'assurer.

Etendue des garanties selon le mode de transport.

Transports maritimes.

- Garantie « tous risques »

Les dommages et les pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par les marchandises assurées sont garantis, à moins qu'ils n'en résultent de l'un des risques exclus et énumérés à la police. Cette police n'a d'autres limites que les risques expressément exclus : faute ou fait de l'assuré - infraction à la réglementation douanière ou commerciale, insuffisance des emballages, vice propre à la marchandise. Par ailleurs en sont exclus les risques de guerre et les risques de vol qui font l'objet d'une clause spéciale.

- Garantie « FAP Sauf »

A l'inverse de la précédente, elle correspond à une assurance restreinte selon laquelle ne sont garantis que les pertes et dommages causés aux marchandises par l'un des événements énumérés dans le texte, c'est-à-dire tous les événements majeurs pouvant survenir pendant le transport accompli par la marchandise quel que soit le mode de ce transport.

Il appartient au bénéficiaire de l'assurance de prouver la survenance de l'un des événements énumérés et d'établir le lien de causalité entre le dommage et l'événement. Il existe des « clauses additionnelles » qui permettent à l'assuré d'adapter l'étendue des garanties à ses besoins propres : « FAP sauf » + vol, pillage, disparition par exemple.

- Risques de guerre et assimilés

Appelés généralement « risques exceptionnels », ils sont exclus de la garantie des risques ordinaires couverts.

- Cas du chargement en « pontée »

Les marchandises chargées sur le pont ne sont couvertes qu'aux conditions « FAP sauf » moyennant une surprime contre les pertes de quantité provenant de « jet à la mer ». Il y a cependant pour l'assuré, obligation de signaler à l'assureur ce mode de chargement par son consentement écrit.

Les transports soumis à la convention de Bruxelles n'acceptent pas les chargements en pontée.

Les types de conteneurs et la conteneurisation

Le transport maritime utilise dans la plupart des cas des conteneurs pour transporter les marchandises. Vous pouvez utiliser un conteneur complet, exclusivement réservé pour votre marchandise, ou en utiliser qu'une partie (groupage maritime). Les conteneurs sont loués par les compagnies maritimes, la location étant comprise dans le prix du transport.

La conteneurisation permet aussi d'alléger certaines charges, telles que l'emballage et le conditionnement, dans la mesure où la marchandise reste en conteneur de magasin à magasin, c'est-à-dire en éliminant les ruptures de charges. Dans les autres cas, la marchandise devra être emballée de façon classique pour supporter le pré ou post-acheminement. Il conviendra en outre, dans tous les cas, de tenir compte des incompatibilités de poids, de nature, de forme de marchandises chargées dans un même conteneur.

Le conteneur complet.

Aussi dénommé FCL (Full container Load) c'est la solution la plus utilisée. Les marchandises voyagent seules, dans une boîte en acier fermée. Il est possible de charger en vrac le fret pour optimiser l'espace complet du conteneur.

Le groupage maritime.

Aussi dénommé LCL (Less than container load) c'est la solution pour les petits envois (de 1 m³ à 10 m³). Les colis sont empotés (groupés avec d'autres clients) dans un conteneur. A destination, le conteneur est dégroupé par un prestataire. Toutes ces manutentions ne sont pas sans risque pour les marchandises. Un emballage et une palettisation de rigueur sont indispensables.

Il existe deux types de groupages.

Le groupage d'armement (groupage fait par la compagnie maritime)

Le groupage de transitaire. Ce dernier est réalisé par le prestataire.

Les modes d'expédition des conteneurs.

Vue par l'expéditeur, ou groupeur, il existe quatre modes principaux d'expéditions de conteneurs :

- **FCL/FCL**
Le chargeur emporte les marchandises dans le conteneur, scelle ce dernier et le fait livrer directement dans les magasins de l'acheteur.
- **LCL/LCL**
Le chargeur dont le volume de marchandises est insuffisant pour remplir un conteneur les fait diriger vers un centre de groupage. Empotées avec d'autres, elles seront acheminées chez l'acheteur après dépotage à destination.
- **FCL/LCL**
Le chargeur a plusieurs lots de marchandises pour une même destination. Il les empote dans un conteneur qui sera acheminé sur cette destination où ces lots seront tenus à la disposition des différents réceptionnaires après dégroupage ou livrés à domicile.
- **LCL/FCL**
L'acheteur attend des livraisons d'origines diverses. Il demande qu'elles soient empotées en un conteneur qui lui sera ensuite livré.

Dans le mode **FCL/FCL**, la marchandise ne supportant pas de rupture de charge, le conteneur minimise de façon sensible les risques d'avaries. Dans le deuxième cas d'utilisation (**LCL/LCL**), les risques d'avaries sont beaucoup plus importants, compte tenu des différentes manipulations auxquelles elle sera soumise.

Les types de conteneurs

Il existe un nombre important de conteneurs.

Les principaux types de conteneurs, selon le Recueil de normes ISO « Conteneurs pour le transport de marchandises », sont les suivants :

1. Conteneurs pour usage général :

2. Conteneurs pour usage spécifique :

- Conteneur aéré fermé ;
- Conteneur à toit ouvert ;
- Conteneur type plate-forme à parois latérales ouvertes ;
- Conteneur type plate-forme à parois latérales ouvertes et superstructure complète ;
- Conteneur type plate-forme à superstructure incomplète et extrémités fixes ;
- Conteneur plate-forme à superstructure incomplète et extrémités repliables ;
- Conteneur plate-forme.

3. Conteneurs pour marchandises spécifiques.

- Conteneur à caractéristiques thermiques ;
- Conteneur isotherme ;
- Conteneur réfrigéré (à réfrigérant renouvelable) ;
- Conteneur réfrigéré mécaniquement ;
- Conteneur chauffé ;
- Conteneur réfrigéré et chauffé ;
- Conteneur-citerne ;
- Conteneur pour marchandises solides en vrac ;
- Conteneur spécialisé ;
- Conteneur aérien.

Dimensions des conteneurs

Les conteneurs les plus utilisés sont les dry 20' (20 pieds) et les dry 40' (40 pieds)

- 20' : Volume utile : 33 m³. Dimensions intérieures : L : 6 m l : 2,32 m H : 2,37 m
- 40' : Volume utile : 66 m³. Dimensions intérieures : L : 12 m l : 2,32 m H : 2,37 m

Ces dimensions varient suivant les conteneurs.

LA CONVENTION DE BRUXELLE

Du 25 août 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par les Protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979.

Règles de La Haye-Visby

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'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.
- b) "Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissance ou document similaire émis en vertu, d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance.
- 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 des dites 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.
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 transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissance portant entre autres choses :
 - a) Les marques principales 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 visibles jusqu'à la fin du voyage;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la qualité 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 connaissance, 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 connaissance vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites, conformément au paragraphe 3, a), b) et c).

(Protocole de 1968)

Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

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 de pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou 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 du contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissance.

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.

(Protocole de 1968)

Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 bis, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

(Protocole de 1968)

6 bis. 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.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées le connaissance qui délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande, un connaissance 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 connaissance "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 par perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligences, 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 1er).

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 autorité 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 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 préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des ôtes 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. (Protocole de 1968 et de 1979).

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 connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

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 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.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe.

En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

d) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage Spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

La somme mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe sera convertie dans la monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie à une date qui sera déterminée par la loi de la juridiction saisie de l'affaire.

La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat qui est membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International, à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds Monétaire International et dont la législation ne permet pas l'application des dispositions prévues aux phrases précédentes peut, au moment de la ratification du Protocole de 1979 ou de l'adhésion à celui-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans cette Convention et applicables sur son territoire, sont fixées de la manière suivante :

i) en ce qui concerne la somme de 666,67 unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, 10.000 unités monétaires ;

ii) en ce qui concerne la somme de 2 unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, 30 unités monétaires.

L'unité monétaire à laquelle il est fait référence à la phrase précédente correspond à 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des sommes mentionnées dans cette phrase, s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.

Le calcul et la conversion mentionnés aux phrases précédentes seront faits de manière à exprimer en monnaie nationale de l'Etat, dans la mesure du possible, la même valeur réelle pour les sommes mentionnées à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, que celle exprimée en unités de compte.

Les Etats communiqueront au depositaire leur méthode de calcul, ou les résultats de la conversion selon les cas, au moment du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité

monétaire.

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 témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe, insérée dans le connaissement, 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 maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) de ce paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum 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 connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration 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 la nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarqué 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 quelqu'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.

(Protocole)

ARTICLE 4 bis

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 extracontractuelle.

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 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 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 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 connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties ; mais si des connaissements 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 connaissement 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, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquelles 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 survenus 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 des navires en mer.

Article 9

La présente convention ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

Article 10

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, quelque 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.