



HAL
open science

L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008.

Cécile Legros

► **To cite this version:**

Cécile Legros. L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008.. *Annuaire de droit maritime et océanique*, 2015, XXXIII, p.336. hal-01654031

HAL Id: hal-01654031

<https://normandie-univ.hal.science/hal-01654031v1>

Submitted on 4 Mar 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « Le commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

Pr. Cécile Legros, Ph. D., Normandy University (Rouen – France)
Normandie Univ, UNIROUEN, CUREJ, 76000 Rouen, France
Directrice scientifique de l'Institut du droit international des transports (IDIT)

**Commerce maritime : Evolution de la réglementation internationale du transport
maritime de marchandises
'du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008'**

Introduction

Retracer l'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises, dans la période contemporaine, voire en remontant à l'époque dite moderne selon les historiens, dans un colloque consacré au commerce maritime, suppose tout d'abord de déterminer le lien entre les deux expressions 'commerce maritime' et 'transport maritime de marchandises'. Le transport maritime de marchandises constitue en réalité ce que l'on appelle plus communément le 'commerce maritime'. Sans être totalement synonymes, les deux expressions se recoupent néanmoins en grande partie. Ainsi, la réglementation internationale du transport maritime constitue l'un des pans du droit maritime, qui doit lui-même être distingué du droit de la mer en ce que le droit maritime s'applique aux opérateurs du transport maritime (entreprise et personnes), et non pas aux Etats eu égard à la gestion des espaces maritimes. Il existe cependant des convergences, des influences de ces deux branches du droit s'intéressant à la mer.

Il est fréquent de lire que le droit maritime présente un particularisme¹. Ce particularisme se fonde d'une part sur l'existence de normes spécifiques, et d'autre part, sur le caractère international de ses sources. Cette branche du droit comporte en effet des règles originales, que l'on ne rencontre pas dans d'autres branches. Tel est le cas en particulier de la limitation de responsabilité de l'armateur, qui trouve son fondement de dans l'existence des risques de la

¹ Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime*, 2^{ème} éd., Paris, LGDJ-Lextenso, 2006, p. 4 et s. ; Philippe DELEBECQUE, « Le particularisme des contrats maritimes », dans Mélanges P. Bonnasies, Paris, Editions Moreux, 2001, p. 127 s.

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « Le commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

mer. Par ailleurs, le caractère général des activités maritimes qui recouvre des activités qui, sans être à proprement parler des services publics, revêt indubitablement un caractère d'intérêt général. Cette spécificité n'en fait pas pour autant un droit autonome². Il reste soumis au droit commun, en particulier à la théorie générale des contrats et des obligations et exerce d'ailleurs également une influence sur celui-ci³. Ce particularisme, aujourd'hui sans doute moins prégnant. Il a d'ailleurs été contesté dans les années 60's et 70' par les pays en voie de développement, certaines règles dérogatoires au droit commun du droit maritime (telle que par exemple l'avarie commune) étant considérées comme une expression de la domination des pays développés sur le commerce maritime, en particulier les pays dits 'd'armateurs'⁴.

Le second aspect du particularisme du droit maritime tient à l'internationalité de ses sources. Les règles qui régissent cette activité essentiellement transfrontières ont été souvent forgés au niveau supra-national comme nous le verrons pour la réglementation du contrat de transport maritime. Les sources du droit maritime international sont en outre originales car elles sont le fruit d'une évolution multi-séculaire et qu'elles empruntent à toutes les catégories de sources (usage, coutume, loi interne, droit conventionnel), offrant ainsi un mélange subtil et parfois inextricable de 'soft law' et de 'hard law'.

La consolidation du droit maritime international peut être retracée en 3 étapes, du reste assez différentes, notamment s'agissant de la nature juridique de ces sources. La première étape dite 'historique' se caractérise par l'adhésion de la communauté des marchands à une coutume commune : le '*jus mercatorum*'. Sans pour autant remonter à Hamourabi, l'inventeur de l'avarie commune, les historiens s'accordent pour considérer que les principaux textes caractéristiques de ce mouvement sont le *Consulat de la Mer* (Consolat del Mar)(connu dès les 9/10^e siècles – 1^{re} édition au XV^e) contenant les règles relatives au transport maritime applicables en Méditerranée et les *Rôles d'Oléron* (1400/1450) compilation des coutumes des Etats et des villes de la façade Atlantique. Plus tard, l'ordonnance de la Marine de 1681 (dite aussi 'ordonnance de Colbert') reprit ces premières compilations. L'ordonnance bien qu'étant

² *Contra* : Jean-Marie, PARDESSUS, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, Paris, Imprimerie royale, 1828-1845.

³ Julie HA NGOC, « *Théorie générale du contrat et contrats maritimes* », sous la direction de Ph. Delebecque, Thèse droit, Paris I, 2010, (dactyl.).

⁴ D'où la naissance des Règles de Hambourg, voir *infra*, p..

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « Le commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

un texte français exerça néanmoins une influence bien au delà de la France, en particulier sur le droit anglais, voire américain. C'est cette ordonnance qui donna naissance à la législation contemporaine interne. Mais l'émergence de ces législations nationales dès la fin du 18^e contribua cependant à rompre l'unité du droit maritime international. D'où une tentative de rétablissement par le biais de conventions internationales impulsées par les institutions internationales.

La deuxième étape est marquée par l'institutionnalisation de l'élaboration du droit maritime internationale, se traduisant par l'adoption à partir de la fin du XIX^e siècle, sous l'égide du CMI⁵, de toute une série de conventions internationales. Parmi celles-ci, la fameuse Convention de Bruxelles de 1924 ('Règles de La Haye-Visby') qui constitue notre droit positif.

Dans une période plus récente, les institutions internationales étatiques (SDN puis ONU) se sont préoccupées de réglementer le droit maritime international, donnant ainsi naissance à plusieurs conventions, dont les Règles de Rotterdam en 2008. Elles ont en quelque sorte « repris la main » sur les associations non gouvernementales.

L'objet de cette communication ne consiste pas à exposer en détail le contenu de cette nouvelle convention qui constitue peut-être le futur régime du transport international de marchandises. La perspective est plutôt historique. Il s'agit d'expliquer, dans une approche critique, pourquoi ce nouvel instrument était nécessaire et les choix qui ont été opérés dans son contenu.

Après avoir retracé l'évolution de la réglementation avant la naissance des Règles de Rotterdam (I), les principales caractéristiques de cette nouvelle convention seront analysées (II).

⁵ Le Comité Maritime International (CMI) a été créé sous forme d'association en 1897. Il siège à Anvers. C'est une organisation non gouvernementale à but non lucratif qui regroupe différentes associations de droit maritime dans le monde. Son objet est de contribuer à l'unification du droit maritime, dans tous ses aspects. V. Comité Maritime International, RIDC, vol.1 N°4, 1949, p.p 443-445 : http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/ridc_0035-3337_1949_num_1_4_18899

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « L4 commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

I – L'évolution des sources internationales régissant le contrat de transport maritime antérieurement à l'adoption des Règles de Rotterdam

Sans pour autant remonter à l'Antiquité, les instruments du Moyen Age ou encore de la période post-moderne, en particulier l'Ordonnance de la Marine, présentaient au XIXe siècle, présentaient des lacunes importantes au regard de l'évolution technique du transport maritime. Une évolution de cette réglementation était donc nécessaire. Un autre moteur de cette évolution a été la réaction des chargeurs face à l'hégémonie des armateurs. Comme nombre de branches du droit économique, le droit des transports est le fruit de luttes de groupes de pression.

1. Lacunes et obsolescence de la réglementation.

Les textes antérieurs au XIXe siècle ne distinguaient pas transport et affrètement⁶. L'exploitation commerciale des navires revêt en effet deux formes principales : l'affrètement et le transport. Le contrat d'affrètement porte sur un navire ou une partie de navire⁷, tandis que le contrat de transport a pour objet le déplacement d'une marchandise. Ces deux contrats ont été longtemps confondus. Or, le contrat d'affrètement ne faisait l'objet d'aucune réglementation internationale impérative.

De plus, ce droit apparaissait, au regard des évolutions techniques au XIXe siècle, totalement obsolète⁸. La principale caractéristique de cette réglementation, jusqu'au début du XXe siècle, était celle de la limitation de responsabilité en droit maritime. Ce régime dérogatoire au droit commun était justifié par le coût important de 'l'aventure' maritime, par hypothèse périlleuse. Seule un tel principe de partage de risque était de nature à assurer la viabilité économique du transport maritime international, et d'assurer le développement des grandes compagnies maritimes, en particulier anglaises et néerlandaises dès le XVIIIe siècle

⁶ Georges RIPERT, *Traité Général de Droit Maritime* - Tome II - Crédit Maritime - Fortune de Mer - Transport Maritime - 4e Édition, Rousseau, 1952, n°1345.

⁷ Il s'agit d'une sorte de contrat de 'location' de navire entre un propriétaire (affréteur) et un exploitant (fréteur).

⁸ Ripert parle de règles écrites « pour la navigation à voiles ».

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « L⁵ commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

25. Mais cette limitation pouvait aller très loin, en particulier en raison de la systématisation des *negligence clauses*.

2. *Negligence clauses*.

Cette réglementation n'était en effet pas impérative, d'où l'élaboration par la pratique, de clauses de styles telles que la fameuse *negligence clause* empruntée au droit anglais, ayant pour objet d'exonérer le transporteur maritime de toute responsabilité²⁶.

On trouve un exemple de ce type de clause dans un connaissement émis par la Compagnie des services maritimes de messageries impériales en 1861 : « *La Compagnie ne sera pas responsable des suites quelconques résultant d'accidents de mer ou de rivière ; ni pour perte, dommage ou retard occasionnés par le feu, les machines, les chaudières ou la vermine ; l'arrêt de principe ou puissances, les actes de pirates ou voleurs sur mer ou sur terre ; jet, baraterie, collision ; ni pour négligence ou faute de quelconque de la part du pilote, du capitaine, des matelots ou autres agents employés par la Compagnie dans la navigation de ses paquebots* ». Ces clauses, en privant le 'client' de toute réparation, posaient un problème de validité. La validité de cette clause a été examinée par la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence⁹ en 1867, à propos d'un litige opposant la Compagnie au destinataire marseillais de balles de soie, qui au cours du transport de Shangai à Marseille avaient été endommagées par de l'eau chaude, provenant de la rupture d'un tuyau dans la salle des machines. La Cour d'appel refusa d'accorder au transporteur maritime le bénéfice de la clause d'exonération, au motif que la preuve du lien entre l'avarie constatée et les fautes visées par la clause n'était pas rapportée, sans toutefois se prononcer directement sur la licéité de celle-ci. Cette question fut tranchée à la suite du pourvoi formé par Les Messageries Maritimes par un arrêt de 1869¹⁰, dans lequel la Cour de cassation casse l'arrêt d'appel, validant ainsi ce type de clause d'exonération. La suprématie des armateurs était ainsi consacrée.

La validation de ce type de clause par la jurisprudence conduisit à des abus²⁷. On assista ainsi à une multiplication des fautes de chargement ou d'arrimage, des vols commis par l'équipage ou bien facilités par le manque de surveillance à quai ou à bord. Le dommage à la

⁹ Aix, 11 fév. 1867, D. 1869.I, p.96.

¹⁰ Cass. Civ. 20 jan. 1869, D. 1869.I, p. 98.

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « L6 commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

marchandise n'étant plus sanctionné par l'action en dommages-intérêts, un certain nombre d'armateurs se désintéressèrent de ces négligences de la part de leurs préposés 28. En dépit des avancées techniques des navires, permettant de réduire sensiblement les risques des mers, les armateurs pouvaient impunément échapper à leur principale obligation au titre du contrat de transport : celle de livrer une marchandises en bon état à destination¹¹. Une telle situation devenait intolérable pour les chargeurs.

En France, la clause fut critiquée par les chargeurs, mais la jurisprudence de la Cour de Cassation en faveur de la validité se maintint 29. 30. Les chargeurs essayèrent de faire consacrer leurs revendications par la voie législative et le 10 avril 1886, la première proposition en vue de la réforme de la législation fut déposée par Félix Faure et Jules Sigfried, tous deux députés du Havre 31. Cette tentative et les suivantes n'eurent pas davantage de succès. C'est au plan international qu'intervint la réaction et assez curieusement, des Etats-Unis.

3. Le *Harter Act*¹².

A la fin du XIX^{ème}, l'économie était en plein essor grâce au développement des moyens de transport, maritimes et ferroviaires principalement. La réaction vint des Etats-Unis, pays de chargeurs plutôt que d'armateurs, à l'encontre des compagnies britanniques, mais aussi norvégiennes. Le 13 février 1893, le Congrès vota sous la pression des milieux économiques, le fameux *Harter Act* qui allait influencer tout le droit maritime international. Cette loi fédérale, qui ne concerne que les transports de marchandises sous connaissance à l'exclusion de l'affrètement, s'appliquait non seulement aux transports internes, mais aussi aux transports internationaux, en partance ou à destination des Etats-Unis.

Cette loi comporte deux règles majeures. La première, révolutionnaire, consacre l'interdiction de toute clause exonératoire de responsabilité à l'égard des « fautes commerciales » (chargement, arrimage, garde, la conservation, déchargement, livraison...). Dans le même ordre d'idée, est prohibée toute clause allégeant l'obligation de '*due diligence*'

¹¹ A rapp. Chronopost, manquement à l'obligation essentielle : Cass. com., 22 oct. 1996, Bull. civ. IV, no 261, GAJ civ., t. 2, Dalloz, 11e éd., no 156 ; RTD civ. 1998, p. 213, obs. Nicolas MOLFESSIS.

¹² Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, *op. cit.*, N° 885, p. 570 et s.

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « Le commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

(stricte diligence) dans les soins apportés à l'équipage, l'avitaillement, les appareils, la navigabilité du navire. Le transporteur pouvait toutefois s'exonérer de toute responsabilité pour les fautes commises par le capitaine ou l'équipage relativement à la navigation ou l'administration du navire en apportant la preuve de sa diligence.

Le succès de cette loi dépassa rapidement les frontières américaines. Dès le début du XX^e siècle, des législations comparables furent adoptées dans plusieurs pays anglo-saxons, notamment les Dominions britanniques de l'époque, lesquels en tant qu'exportateurs, étaient tout comme les Etats-Unis à la merci des compagnies maritimes étrangères, mais aussi dans d'autres régions comme par exemple au Maroc¹³.

Ce régime a constitué une avancée considérable dans la protection des intérêts des chargeurs. Il ne s'agissait pas toutefois d'un régime draconien pour les transporteurs qui conservaient la faculté de s'exonérer de leur responsabilité dans un certain nombre de cas, en particulier en cas de « faute nautique » (l'expression est cependant plus récente), c'est-à-dire de faute dans la conduite ou l'administration du navire (« *faults or errors in navigation or in the management of the vessel* »). Mais ces réglementations restaient d'essence nationale, d'où l'idée d'un premier instrument international non contraignant.

4. Les Règles de La Haye de 1921.

En Angleterre, les Dominions, davantage chargeurs qu'armateurs, firent pression sur le gouvernement britannique qui prit, dès 1919, l'initiative d'une réforme des clauses des connaissements destinée à concilier les intérêts de tous les protagonistes du commerce maritime : armateurs, chargeurs, banquiers... L'idée était inspirée des Règles d'York et d'Anvers de 1890 régissant sous forme d'usage conventionnel le règlement des avaries communes. Sous l'égide de l'International Law Association³⁴ et du CMI, furent adoptées en septembre 1921, les Règles de La Haye³⁵. Elle constituaient un connaissement type dont la valeur n'était que contractuelle, ce qui supposait que les parties s'y réfèrent expressément. Cependant, ces règles pouvaient toujours être écartées par l'insertion d'une *negligence clause*. Ces règles connurent donc un échec, malgré le soutien de la communauté des assureurs. Très

¹³ Dahir portant Code de commerce maritime du 31 mars 1919.

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « L8 commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

peu d'armateurs modifièrent leur connaissance ³⁶. Le gouvernement anglais fit alors savoir aux intéressés que s'ils n'acceptaient pas de réformer spontanément, ils y seraient contraints par la voie d'une convention internationale³⁷. Cet échec conduisit ainsi à l'adoption de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 dans le but de « fixer de commun accord certaines règles uniformes en matière de connaissance »³⁸. Cette convention est celle qui est encore aujourd'hui applicable¹⁴.

5. La convention de Bruxelles du 25 août 1924 dite encore « Règles de La Haye (ou Hague Rules) ».

Le texte, largement inspiré des règles de La Haye de 1921¹⁵, fut adopté sous forme de convention internationale de droit uniforme dotée d'un caractère impératif¹⁶. L'influence des règles de La Haye de 1921, se note toutefois à l'appellation courante de cette convention : « Règles de La Haye (ou Hague Rules) », alors même qu'il ne s'agit plus d'un instrument de *soft law*.

Cette convention réalise un compromis plus satisfaisant entre les différents intérêts en présence : armateurs/chargeurs. La responsabilité du transporteur y est objective (responsabilité de plein droit ou présumée). La règle est d'ordre public ce qui implique la nullité des clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité. En contrepartie, le transporteur bénéficie de causes d'exonération (17) ('cas exceptés'- inspirés de la *Common Law* (art. 4§2). Par exemple les « actes, négligence ou défaut du capitaine, marin...préposés... dans la navigation ou l'administration du navire » (a), que l'on appellera plus tard, la fameuse et si contestée « faute nautique ». ou encore, les "actes de Dieu" (f) ; faits de guerre (e) ; les grèves ou lock-out, arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, (g) ; les insuffisance d'emballage (n). Enfin, le transporteur bénéficie également d'une limitation conventionnelle de réparation : les fameux 'plafonds' qui constituent encore une caractéristique importante du droit contemporain des transports.

¹⁴ Dans l'attente de la ratification par la France des RR, puis de leur entrée en vigueur

¹⁵ Le texte ayant été largement approuvé par la communauté internationale, seules des modifications de détail lui furent apportées.

¹⁶ Le texte officiel fut adopté en français.

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « Le commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

Cette convention, pourtant signée par dix Etats majeurs du commerce international, n'entra cependant en vigueur qu'en 1931. Elle fut modifiée à deux reprises par un protocole du 23 février 1968 (Règles de Visby) qui actualise les limites de réparation¹⁷ et par un protocole du 21 décembre 1979 qui substitue le DTS à la livre-or (version de 1924) ou au Franc-Poincaré (version de 1968) pour le calcul des plafonds de réparation¹⁸.

Cette convention a connu un large succès. En France, comme dans d'autres Etats partie, elle a inspiré la législation interne¹⁹. A la longue, cette convention nécessitait cependant d'être modernisée. Mais surtout, elle fut remise en cause par un certain nombre de pays émergents.

6. Les Règles de Hambourg

Au cours du XXe siècle, la nature des institutions influençant l'élaboration du droit maritime international a profondément évolué²⁰. Les organes des Nations Unies se sont peu à peu substitués au Comité Maritime International. Partant du constat de l'importance économique du transport international de marchandises, et de la faveur accordée aux armateurs par la Convention de Bruxelles de 1924, la CNUDCED et la CNUDCI mirent en chantier, dès 1970, une nouvelle convention internationale. Ainsi, la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (dite 'Règles de Hambourg') fut adoptée le 30 mars 1978. Cette convention renforce la responsabilité du transporteur maritime en maintenant la responsabilité de plein droit mais en supprimant de nombreux cas exceptés, dont la très contestée faute nautique. D'autres mesures pesant sur le transporteur sont introduites, notamment l'allongement de la prescription d'un à deux ans.

Malgré les innovations introduites dans cette convention, celle-ci n'a pas été largement ratifiée, notamment par les pays occidentaux, lesquels, bien que se situant plutôt du côté des pays de chargeurs, n'ont sans doute pas voulu compromettre le développement des Compagnies maritimes sur leur sol. Cette convention n'est entrée en vigueur qu'en 1992. Elle compte aujourd'hui 32 Etats partie, la plupart des pays de chargeurs, mais aussi pays en

¹⁷ Protocole qui n'a cependant été ratifié que par environ un tiers des Etats parties à la convention de 1924 (la France l'a ratifié en 1977), ce qui génère d'importants conflits de conventions.

¹⁸ Ce protocole est entré en vigueur en 1984. Il n'a été ratifié que par une vingtaine d'Etats dont la France.

¹⁹ Loi n°66-420 du 18 juin 1966 désormais codifiée aux articles L. 5423-1 et suivants du Code des transports.

²⁰ Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, *op. cit.*, n° 14 et s.

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « 10 commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

développement, ceux-là mêmes qui avaient encouragé l'élaboration de ce texte et son adoption. Parmi ces Etats, dont 17 sont des Etats africains de la côte ouest et est, et 4 de la Méditerranée ce qui montre l'importance régionale de cette convention. Ils ne représentent pourtant qu'environ la moitié du tonnage de la flotte mondiale. Ces pays sont d'ailleurs pour la plupart depuis devenus des pays de transporteurs dotés d'un régime de responsabilité assez strict peu attractif pour les compagnies de transport, d'où le faible succès de cette convention

21 .

Face à cet échec relatif de l'adhésion aux Règles de Hambourg, notamment par les grands acteur mondiaux du transport maritime, la Commission des Nations Unies pour le droit du commerce international (CNUDCI), et notamment le «Groupe de travail III : « Droit des transports », conjointement avec le CMI et différentes organisation professionnelles, ont dès 2002 mis en chantier un nouvel instrument en vue de l'élaboration d'un nouveau texte²². En 2006, Pierre Bonassies et Christian Scapel concluaient dans la première édition de leur traité : « dans l'attente de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention, le désordre mondial perdure ». Ce désordre, les éminents auteurs l'attribuaient à la « mosaïque » que constituait à l'époque le droit international des transports maritimes.

La « convention sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer », en anglais « *Convention on the carriage of goods wholly or partly by sea* », dite « Règles de Rotterdam », a finalement été adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 11 décembre 2008, après plus de six ans de travaux préparatoires rendu ardu par la recherche permanente de consensus entre les Etats et les groupes de pression participants au groupe de travail²³. Cette convention met-elle fin au désordre dénoncé par Pierre Bonassies et Christian Scapel ? Rien n'est moins sûr.

²¹ V. Christian SCAPEL, « Les réformes apportées par les Règles de Hambourg à la responsabilité du transporteur maritime » : Actes du colloque du 25 novembre 1992 sur la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, Marseille, IMTM, 1992, p. 51. - Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, *op. cit.*, p. 576.

²² Philippe DELEBECQUE, « Le projet de convention CNUDCI sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer », dans DMF, 2007, p. 291 ; « La convention sur le contrat de transport international entièrement ou partiellement par mer : dernières précisions », dans DMF, 2008, p. 787.

²³ Sur cette Convention, V. not. Jean-Baptiste RACINE : RDC 2007, p. 1261 ; Philippe DELEBECQUE, « La Convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « Le commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

II - Les principaux apports des Règles de Rotterdam²⁴

Le préambule des Règles de Rotterdam 2009, déclare que leur objectif est de favoriser « *la sécurité juridique, d'améliorer (...) l'efficacité du transport international de marchandises et d'offrir (...) de nouvelles possibilités de débouchés à des parties et à des marchandises* ». Le principal débat qui a animé les opérateurs du transport maritime international et les législateurs a été celui de l'équilibre entre les intérêts des différentes parties en présence : chargeurs/destinataires, d'une part ; armateurs/transporteurs, d'autre part. C'est donc principalement sous cet angle que nous analyserons succinctement cette nouvelle convention (II). Mais avant d'aborder cette question, nous mettrons en évidence les innovations qu'elle comporte (I).

I – De réelles innovations

« *Pragmatism first* »²⁵, telle est la devise de ce nouvel instrument. L'un des principaux apports a consisté à moderniser et adapter les règles applicables au contrat de transport maritime. Ces aspects, sont sensibles dans plusieurs domaines, en particulier s'agissant de l'extension du champ d'application ; des règles relatives au contentieux, mais aussi bien entendu la responsabilité du transporteur maritime que nous aborderons en second lieu.

1. L'extension du champ d'application

Le champ d'application des Règles de Rotterdam est plus étendu que celui des conventions précédentes, en particulier des Règles de La Haye : la convention s'efforce ainsi de couvrir certains aspects du transport multimodal ; elle régit également tous les contrats de transport

partiellement par mer : a civil law perspective», dans DMF, 2009, p. 335 ; Laurent FEDI, « Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer », dans Rev. dr. transp., juill.-août 2009, Étude n° 3 ; D. 2009, act. jurispr., p. 2384, spéc. p. 2389-2390, obs. Louis D'AVOUT

²⁴ Pour un commentaire synthétique de la convention, V. C. LEGROS, obs. JCP éd. E&A, sept. 2010, n°13.

²⁵ Philippe DELEBECQUE, *op. cit.*, n°4.

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « **Le commerce maritime** », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

maritime de marchandises et non plus seulement les transports sous connaissement. Le contrat de transport y est ainsi défini dans l'article premier comme celui par lequel « *un transporteur s'engage, contre le paiement d'un fret, à déplacer les marchandises d'un lieu à un autre, le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir en outre le transport par d'autres modes* ».

Convention multimodale ou « maritime + ». La vocation de cette convention, à la différence des instruments précédents, est donc de couvrir non seulement la phase maritime, mais aussi le pré et post-acheminement, en particulier dans le domaine du transport par lignes régulières. Il s'agit ainsi d'une convention ayant vocation à régir les transports « *door to door* » (porte-à-porte)²⁶. En l'absence de texte international régissant le transport multimodal²⁷, cette extension est bienvenue, dans la mesure où précédemment, il fallait rechercher la loi applicable aux phases antérieures ou postérieures à la phase maritime, parfois régies par une loi interne, parfois par une autre convention internationale unimodale. Cela dit, cette extension suscite encore bien des incertitudes. La combinaison avec les autres sources régissant les transports est bien trop complexe, en particulier avec la CMR²⁸ qui est également une convention impérative²⁹. Les hypothèses de non-application des Règles de Rotterdam aux phases non maritimes sont nombreuses et il semble tout à fait trompeur de qualifier cette convention de convention multimodale³⁰.

Convention régissant tous les contrats de transport maritime. Alors que les Règles de La Haye ne couvraient que les transports sous connaissement, le nouvel instrument a un champ d'application matériel beaucoup plus large. Il régit ainsi tous les contrats, quel que soit leur support. Il s'agit là indubitablement d'un élément de modernisation non négligeable, dans la mesure où en pratique, les transports documentaires fondés sur l'émission d'un

²⁶ Pierre BONASSIES, « Le transport multimodal transmaritime, approche juridique », dans *Annales IMTM*, 1988, Edisud, 1988, p. 93.

²⁷ Valérie BAILLY-HASCOËT, Cécile LEGROS, « Aspects juridiques de l'intermodalité », dans Yann ALLIX (dir.), *Les corridors de transport*, éd. EMS, sept. 2012, p. 153-182.

²⁸ Convention internationale relative au transport de marchandises par route (dite 'CMR' – Genève 19 mai 1956).

²⁹ Cécile LEGROS, *Relations between the Rotterdam Rules and the CMR*, dans *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 36/2012, p. 725.

³⁰ En ce sens, Laurent FEDI, *op. cit.*, spéc. n°19.

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « **Le** commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

connaissance, titre qui comporte d'autres fonctions que celle de matérialisation du consentement des parties, ne sont plus majoritaires. L'uniformisation était donc limitée puisque de nombreux transports échappaient ainsi à la convention précédente. En particulier, sont visés à l'article 1^{er}, les contrats de transport qui ne sont pas des connaissements et ne sont donc pas des instruments négociables (en particulier les *sea way bill*), mais aussi les contrats électroniques³¹. A une époque où la dématérialisation des documents de transport se développe, une telle innovation était attendue. La convention régit aussi les transports en pontée sous certaines conditions (article 25) ce qui est salubre pour le transport de conteneurs³².

Un autre aspect, plus marginal, comporte des innovations sensibles, celui des règles relatives au contentieux.

2. Les règles relatives au contentieux

Une des différences importantes en les Règles de la Haye et les autres conventions unimodales, était l'absence de dispositions relatives à la compétence juridictionnelle et à l'arbitrage³³. Désormais, ces dispositions existent dans le Chapitre 14 consacré à la compétence juridictionnelle (art. 66 à 74) et dans le Chapitre 15 relatif à l'arbitrage (art. 75 à 78). Ces règles, dont on ne peut que dénoncer la complexité font l'objet d'un système original « d'opting in » qui permet aux Etats ratifiant la convention de ne pas être liées par celle-ci. En particulier, les règles relatives à la compétence posent des problèmes de compatibilité avec le droit de l'Union européenne, notamment le règlement Bruxelles I³⁴. Les dispositions sur l'arbitrage, sont quant à elles très contraignantes, bien loin des principes de liberté

³¹ Qui peuvent prendre la forme de lettres de transport maritime « *sea way bill* », les manifestes marchandise « *cargo manifest* », ou encore de manifestes fret « *freight manifest* », parfois négociables.

³² Notion qui n'est pas cependant définie de manière satisfaisante, aucune prise de position sur sa nature (marchandise, emballage..) n'étant actée : V. L. Fédi, op. cit., n°19 ; C. Humann, ci-après.

³³ Pour une étude approfondie, V. C. Legros, *Compétence juridictionnelle : les conflits de normes en matière de contrats de transport internationaux*, JDI n°3/2007, p.799 et n°4/2007, p.1081.

³⁴ Règlement (CE) n° 44/2001 du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, dit "Bruxelles I".

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « **14** commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

contractuelle régissant le droit international de l'arbitrage en France³⁵, et de ce fait très décriées par le monde de l'arbitrage, certes parfois jugé bien loin des préoccupations des opérateurs du monde du transport. Pour ces deux raisons, il est peu probable que la France, voire les Etats européens, feront exercice de ces options. Leur complexité laisse d'ailleurs présager un contentieux abondant³⁶.

Mais la principale ambition de cette convention, qui vise à remplacer Règles de La Haye et règles de Hambourg, renforçant ainsi l'unification du droit maritime international, suppose la réalisation d'un équilibre subtil entre les intérêts en présence.

II - Un équilibre retrouvé ?

Le professeur Delebecque, négociateur pour la France de cette convention l'annonçait lui-même : la convention a pour objectif principal, entre autres, « *d'assurer trois séries d'équilibres,...* (dont celui) *entre les intérêts des chargeurs et des armateurs* ». Y parvient-elle ? Nous pouvons en douter³⁷. Certes, en aménageant à la marge les responsabilités du transporteur d'une part, et du chargeur, d'autre part, la recherche de cet équilibre est évident (1). Mais en introduisant la liberté contractuelle, même encadrée, le risque de retour à la situation antérieure au *Harter Act* plane sur cet instrument (2).

1. Aménagement de la responsabilité du transporteur et du chargeur

Les règles de responsabilité du transporteur : « *machine arrière* » ?.

La convention maintient un principe de responsabilité objective tout en modifiant les termes de la disposition. Le système n'est cependant pas fondamentalement bouleversé. Il

³⁵ Dans le même sens, Philippe DELEBECQUE, op. cit. , n°7.

³⁶ Dans le même sens, L. Fedi, op. cit. , n°13.

³⁷ Voir la réponse de huit des négociateurs officiels : Francesco Berlingieri, Philippe Delebecque, Tomotaka Pujita, *A response to the attempt to clarify certain concerns over the Rotterdam Rules published August 2009*, <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summationpdf.pdf>

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « **15** commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

repose sur un renversement successif de charge de la preuve, conduisant un auteur à la qualifier de « responsabilité ping-pong »³⁸. La présomption de responsabilité définie à l'article 17, alinéa 1, est en effet subordonnée à la nécessité pour la victime de rapporter la preuve que le dommage est survenu pendant que la marchandise était sous la responsabilité du transporteur, entretenant ainsi une ambiguïté avec la responsabilité pour faute prouvée³⁹.

Le système des cas exceptés est maintenu, amputé toutefois, et l'on ne peut que s'en réjouir, de la faute nautique (art. 17§3). Mais on peut déplorer le maintien, voire le retour de quinze cas exceptés. Ce qui a fait dire à un auteur que ces cas exceptés « *constituent un retour en arrière vers les Règles de La Haye du début du XXe siècle... ./... les Règles de Rotterdam font « machine arrière toute » et confirment tout le poids de la tradition du droit maritime.* »⁴⁰.

Entre outre, la nouvelle convention prévoit une trop timide augmentation des plafonds. Les plafonds (limitations conventionnelles de réparation au bénéfice du transporteur) passent de 2 à 3 DTS par kilogramme de fret maritime (poids brut) endommagé ou perdu et de 666,67 DTS à 875 DTS par colis ou unité de charge (article 59). Il s'agit d'une avancée toute relative dont la timidité a été dénoncée par les chargeurs ou par certains Etats tels que l'Argentine qui restent liés par la version originelle de la convention de Bruxelles de 1924 et perçoivent à ce titre 6 à 7 fois plus... L'indemnité au kilo du transport maritime continue ainsi d'être la plus basse de tous les modes de transport. Or la valeur des marchandises, en particulier conteneurisées ne cesse d'augmenter. Certes, il est toujours en principe possible de « faire sauter » ces plafonds, en démontrant une faute inexcusable du transporteur⁴¹. Mais la tendance de la jurisprudence, en France comme ailleurs, a toujours été de limiter les hypothèses dans lesquelles le transporteur peut se voir reprocher cette faute qualifiée⁴². Cette augmentation est donc dérisoire. Elle traduit en réalité une érosion monétaire de plus de 60% par rapport aux plafonds des Règles de La Haye calculés en 1932, confinant plus à la régression qu'à

³⁸ M. Tilche, BTL n°3320, 05/2010, p.328.

³⁹ Dans le même sens, L. Fedi, op. cit. , n°21.

⁴⁰ L. Fedi, op. cit. , n°21.

⁴¹ Article 61 - Privation du droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité.

⁴² JPce

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « 16 commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

l'avancée⁴³. Le professeur Antoine Vialard a ainsi pu parler de « *résistance aveugle des bénéficiaires de la limitation* »⁴⁴. Dans ce contexte, seule l'assurance pourra assurer une réparation convenable, mais à quel prix ?

Force est donc de conclure que la responsabilité du transporteur maritime n'est pas alourdie dans cet instrument. En revanche, celle du chargeur l'est incontestablement.

La convention introduit en effet de nouvelles obligations pour le chargeur⁴⁵. Les Règles de Rotterdam détaillent précisément les obligations du chargeur, en particulier dans le cadre de l'expédition de conteneur et de marchandises dangereuses⁴⁶. Le régime de responsabilité est cependant différent de celui qui pèse sur le transporteur soumis à un système de faute présumée. Le chargeur répond en effet à l'égard du transporteur des seules fautes prouvées. Dans l'ensemble ces dispositions sont cohérentes et reflètent bien les différentes obligations qui en pratique incombent aux chargeurs. Le problème toutefois de ces nouvelles règles est l'absence de symétrie entre celle-ci et celles relatives à la responsabilité du transporteur, en particulier s'agissant de la limitation de la responsabilité du chargeur. En effet, malgré de nombreuses tentatives, il n'a pas été possible de trouver « *une règle de symétrie et d'équilibre entre la situation du transporteur et celle du chargeur* », ni en termes de causes d'exonération, ni au plan d'un plafond de responsabilité⁴⁷. La responsabilité du chargeur est donc dans ce système illimitée, ce qui compromet la recherche affichée d'un équilibre⁴⁸.

⁴³ Pierre BONASSIES, *Le droit du transport maritime de conteneurs à l'orée du 21^e siècle*, DMF 2009.699.

⁴⁴ Antoine VIALARD, *La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21^e siècle*, DMF 2009.699, spéc. N°7

⁴⁵ Stéphane MIRIBEL, *Les opérateurs de transport nouvelles obligations - responsabilités nouvelles ?*, DMF 2009.705.

⁴⁶ Article 27 - Remise des marchandises pour le transport ; Chapitre 7 - Obligations du chargeur envers le transporteur (art. 27 à 34).

⁴⁷ Voir les travaux préparatoires : A/CN.9/WG.III/WP.83 (page 3 §12) et le quantum proposé comme plafond de cette responsabilité fut fixé à 500.000 DTS (A/CN.9/WG.III/WP.91 page8 §24).

⁴⁸ Ibrahima Khalil Diallo, OBLIGATIONS ET RESPONSABILITE DU CHARGEUR (DANS LES REGLES DE ROTTERDAM), in « Règles de Rotterdam 11 décembre 2008 – Colloque du 21 septembre 2009 à Rotterdam Communication sur « obligations et responsabilité du chargeur envers le transporteur »,

<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Prof.%20Ibrahima%20Khalil%20DIALLO%2023%20OKT29.pdf>.

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « ~~Le~~ commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

Mais c'est sans doute le retour de la liberté contractuelle qui effraie le plus les chargeurs.

2. L'introduction de la liberté contractuelle

L'introduction de la liberté contractuelle, dans un domaine où les règles sont traditionnellement impératives, constitue la véritable révolution apportée par cette nouvelle convention⁴⁹. Cette liberté ne concerne cependant pas tous les contrats de transport maritime de marchandises, mais seulement les contrats dits « de volume » (article 80), par opposition aux lignes régulières. Aux termes de l'article premier, paragraphe 2 (Définitions) « Un contrat de volume désigne le contrat de transport qui prévoit le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette ». Pour ces contrats, les parties auront la possibilité de déroger à la convention, et surtout d'insérer des clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité. L'objectif est de permettre aux « gros » chargeurs de négocier des taux de fret plus avantageux en renonçant aux limites de réparation, ou bien au contraire d'obtenir de la part du transporteur une hausse de ces limites convenues par contrat.

Dans une moindre mesure les contrats de transport ordinaires bénéficient désormais également d'une certaine marge de manœuvre, l'article 13-2 permettant aux parties de mettre à la charge du chargeur ou du destinataire des obligations en principe supportées par le transporteur (chargement, manutention, arrimage ...), consacrant ainsi la validité et l'efficacité des clauses FIO ou FIOS⁵⁰.

Cette liberté est toutefois encadrée⁵¹. En particulier, le transporteur ne peut s'exonérer de l'obligation de mise en état de navigabilité du navire, qui constitue l'une de ses obligations principales (art. 80-4), qu'il doit désormais assurer de manière continue tout au long du voyage, et pas seulement au départ. De même toute exonération pour faute intentionnelle ou

⁴⁹ *Transport Law of France*, IEL, Kluwer Law International 2012. Dir. C. Legros, spéc. n°173 ss.

⁵⁰ ref

⁵¹ V. Ph. Delebecque, op. cit. , n°9 ss. ; A. Kozubovskata-Pelle, *Le contrat de volume et les Règles de Rotterdam*, DMF 2010, p.175, qui parle de « régime partiellement impératif », les dérogations permises étant encadrées.

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « 18 commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

inexcusable est prohibée (art. 61). On a pu à cet égard parler de « garde-fous » satisfaisants. Même s'il est sans doute concevable que d'importants chargeurs soient dotés d'une capacité de négociation suffisante pour négocier point par point avec les armateurs, il n'en reste pas moins que ce retour de la liberté contractuelle fait peur, dans un système où celle-ci était cantonnée au contrat d'affrètement maritime ou encore à la vente internationale⁵².

A cet égard, la réaction des chargeurs, en particulier français⁵³, a été unanimement négative. Il est tout d'abord reproché le caractère vague de la définition des contrats de volume⁵⁴. Les incertitudes sur les contours de la notion de contrat de volume laissent en effet penser que la liberté contractuelle pourra être revendiquée, notamment par les armateurs, à l'égard de « petits » chargeurs, parfois inexpérimentés et donc potentiellement vulnérables. « *La possibilité de déroger à la plupart des dispositions de la convention par le biais d'un contrat de volume représente la plus grande des préoccupations des chargeurs vis-à-vis des règles de Rotterdam !* »⁵⁵. A rebours, d'autres associations professionnelles, telles que l'association américaine de défense des transporteurs NITL (The National Industrial Transportation League) estime que cette convention est meilleure que le COGSA⁵⁶ basé sur les règles de la Haye de 1924. En effet, aux Etats-Unis, les contrats de volume dominent

⁵² La Convention des Nations Unies sur le contrat de vente internationale de marchandises du 11 avril 1980, dite Convention de Vienne, consacre pleinement ce principe et celui notamment du consensualisme.

⁵³ AUTF (Association des utilisateurs de fret français) : http://www.autf.fr/web/article-Trois_bonnes_raisons_de_ne_pas_ratifier_les_regles_de_Rotterdam-61.html

Le texte a fait l'objet de si vives critiques que des organisations professionnelles ont fait pression sur les Etats pour qu'ils ne participent pas à cette cérémonie de signature (v. notam. *View of the European Shipper's Council on the Convention ...*, mars 2009, viz. "ESC Paper" ; *Working Group on Sea Transport of FIATA*, doc. MTJ/507, 26 mars 2009 ; *Paper of the European Association for Forwarding Transport Logistic and Customs Services-CLECAT* ; U.N. Economic and Social Council, *UNECE Report*, 6 mai 2009).

⁵⁴ Voir supra.

⁵⁵ MEMORENDUM des chargeurs français sur la «Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer», p.8:[http://www.autf.fr/web/article-](http://www.autf.fr/web/article-Trois_bonnes_raisons_de_ne_pas_ratifier_les_regles_de_Rotterdam-61.html)

[Trois_bonnes_raisons_de_ne_pas_ratifier_les_regles_de_Rotterdam-61.html](http://www.autf.fr/web/article-Trois_bonnes_raisons_de_ne_pas_ratifier_les_regles_de_Rotterdam-61.html)

⁵⁶ *Carriage of Goods by Sea Act*, adopté en 1936 par incorporation des Règles de La Haye, système traditionnel dans la mise en œuvre du droit conventionnel international dans les pays adoptant un système dualiste. Bien que les États-Unis ont en réalité un système mixte, selon que les traités sont ou non considérés comme étant d'application directe par les tribunaux ; dans tous les cas les traités n'y sont pas applicables s'ils rentrent en conflit avec une loi fédérale postérieure.

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « 10 commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

largement les termes et conditions du fret maritime mondial. Ainsi : « *L'US-NTIL pense que ces dispositions permettront aux transporteurs et expéditeurs de réaliser des contrats sur mesure pour atteindre leurs objectifs commerciaux* ». A cet égard, les garde-fous qui ont été inclus dans la convention semblent suffisants⁵⁷.

Ces craintes des chargeurs européens sont-elles justifiées ? Comme le rappelait à juste titre Philippe Delebecque⁵⁸, ces dérogations ne s'appliqueront qu'aux contrats de transport qui prévoient le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue (art. 1-2). Il est donc sans doute excessif de déclarer que la convention renoue ainsi « *avec le libéralisme le plus sauvage de la fin du 19ème siècle et le temps des 'negligence clauses'* ». Il n'en reste pas moins que la complexité de la convention (pas moins de 96 articles alors que Les règles de La Haye n'en comportaient que 10...), les définitions vagues, ... sont autant de source d'insécurité juridique qui expliquent la méfiance de certains opérateurs du commerce maritime face à une convention qui semble avoir été largement influencée par les lobbies d'armateurs.

Pour reprendre la formule imagée du Professeur Jacques Putzeys : « *Nessie est-elle sortie du Loch Ness pour y retourner ou s'agit-il de la fée enchantée attendue depuis 1892 ?* »⁵⁹. Faut-il suivre l'opinion des chargeurs selon laquelle la convention consacrerait un retour en arrière mettant « *en danger un grand nombre de chargeurs inexpérimentés qui pourraient se trouver dans une position bien pire qu'avant 1924, avec la résurgence de clauses de non responsabilité permises par une liberté contractuelle quasi illimitée, principalement au bénéfice du transporteur...* » ? Ou bien au contraire, penser comme ses promoteurs qu'il s'agit d'un compromis, d'une véritable réunification du droit des transports maritimes de marchandises qui réalise un équilibre satisfaisant et apporte une modernisation du régime

⁵⁷ RESPONSE OF THE NATIONAL INDUSTRIAL TRANSPORTATION LEAGUE TO THE EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL POSITION PAPER ON THE ROTTERDAM RULES : http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/NITL_ResponsePaper.pdf

⁵⁸ Ph. Delebecque, *Pour les Règles de Rotterdam*, www.arbitrage-maritime.org/cpt_download_art.php?file=G20PhD...

Gazette de la Chambre (CAMP - Chambre Arbitrale Maritime de Paris), n°20- Automne 2009, p. 1 ss.

⁵⁹ Jacques Putzeys, *RR versus CMR ?*, in 'Free On Board', Liber Amicorum Marc A. Huybrechts', Antwerpen – Cambridge, INTERSENTIA, 2011, p. 469.

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « **20** commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

attendue depuis ... 1924, au service du marché. Et le professeur Delebecque d'ajouter « *La convention n'est pas plus en faveur des armateurs que des chargeurs.* »⁶⁰.

Il est réellement difficile de répondre catégoriquement à ces interrogations. Reste à espérer que la jurisprudence saura encadrer les clauses exonératoires de responsabilité et les limiter aux seuls véritables contrats de volume. Mais dans la pratique, faudra-t-il recourir à un contentieux judiciaire à chaque fois qu'un transporteur voudra imposer de telles limitations ? Et du reste pour que l'on puisse reconnaître l'existence d'un véritable équilibre entre les intérêts des chargeurs et des armateurs, sans doute aurait-il fallu que les plafonds de responsabilité soient sensiblement plus élevés et les cas exceptés strictement limités comme dans les Règles de Hambourg⁶¹. Certes le risque de l'aventure maritime n'a pas totalement disparu, mais le transport maritime est désormais une industrie qui maîtrise beaucoup mieux ces risques. D'autres contreparties au profit des chargeurs/destinataires font également défaut, en particulier la possibilité symétrique pour le chargeur de limiter sa responsabilité⁶².

Monstre du Loch Ness, ou révolution du XXI^e siècle ? La référence à des concepts aussi surannés que les 'Acts of God' a peut-être de quoi réjouir les nostalgiques de 'l'aventure maritime'⁶³, mais force est d'admettre qu'ils dénotent un peu dans un instrument qui se veut moderne. Plus prosaïquement, cette convention est le fruit de compromis politiques mais aussi économiques, comme cela est souvent le cas de la gestation des instruments internationaux de droit uniforme, au détriment parfois, souvent de la qualité de la règle de droit. Son entrée en vigueur sera aussi affaire de compromis. Au delà des avantages et inconvénients du texte, seule une ratification par les Etats-Unis qui ont largement guidé la plupart des choix novateurs voire dérangeants, de la Chine désormais acteur majeur du commerce mondial, conditionnera l'entrée en vigueur de cette convention, seront décisives.

⁶⁰ Ph. Delebecque, *La Convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : a civil law perspective* : DMF 2009, p. 335, spéc. N°15.

⁶¹ Dans cette convention, les seuls cas exceptés sont l'incendie et l'assistance. V. J. Bonnaud, *Les réformes apportées par les Règles de Hambourg aux exonérations de responsabilité et limitations de réparation du transporteur maritime* : Actes du colloque IMTM, 25 nov. 1992, Annales IMTM 1992, p. 73, préc.

⁶² L. Fedi, *Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer*, Rev. dt. tr. N°7/2009, dossier 3, spéc. n°23 ss.

⁶³ Article 16 - avarie commune ;

Communication présentée lors des Journées d'étude d'histoire de la mer et du droit maritime : « ~~Le~~ commerce maritime », Université Le Havre Normandie, 13 nov. 2014.

PRE PRINT 12/01/15

Publication : *L'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXXIII, 2015, p.336

Pour l'heure, les Etats de l'Union européenne, à l'exclusion de l'Espagne qui est l'un des rares Etat à avoir ratifié la convention, sont dans une position attentiste.