



Gaston NGAMKAN

Docteur en Droit (Université d'Aix-Marseille)

Ancien Avocat à la Cour d'appel d'Aix-en-Provence

AVOCAT AU BARREAU DU CAMEROUN

Membre correspondant de l'A.F.D.M. (Association Française du Droit Maritime)

Président de l'A.C.D.M. (Association Camerounaise du Droit Maritime)

Obligations et responsabilité du chargeur dans la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer - dites "Règles de Rotterdam" 2008

Par Gaston NGAMKAN

Docteur en Droit

Ancien Avocat à la Cour d'appel d'Aix-en-Provence

Avocat au Barreau du Cameroun (Douala)

A l'instar de tout contrat synallagmatique classique, le contrat de transport maritime met en présence, du moins au stade de la conclusion, deux parties : le transporteur dont l'obligation principale est d'acheminer les marchandises d'un point à un autre en empruntant la mer sur au moins une partie du trajet et le chargeur qui fait embarquer et acheminer des marchandises à bord d'un navire en contrepartie du paiement d'un fret¹. C'est dire la place non moins importante qu'occupe le chargeur dans la relation de transport maritime. Cette importance a considérablement grimpé en intensité ces dernières années avec le gigantisme, l'accroissement démesuré de la taille des navires porte-conteneurs. Et certains sinistres majeurs récents mettant en cause la responsabilité du chargeur sont là pour témoigner que ce personnage ne doit plus relégué au second plan². Au surplus, la question de la responsabilité du chargeur est considérée à juste titre, par la doctrine maritimiste, comme *"une des question les plus délicates du droit contemporain des transports maritimes, voire de tous les modes de transport"*³.

Cependant, force est de constater paradoxalement que, jusqu'à une date assez récente, on ne s'est guère préoccupé du sort de ce partenaire contractuel du transporteur qu'est le chargeur, l'attention des rédacteurs d'instruments internationaux s'étant essentiellement focalisée sur le transporteur.

¹ L'article 1^{er} § définit le chargeur comme *"toute personne qui conclut un contrat de transport avec le transporteur"*.

² C'est le cas de l'affaire "Panther" en 1997 (Paris, 16 janvier 2007, in DMF 2007, 756, obs. Ph. Delebecque). C'est aussi le cas des navires "CMA Djakarta" en 1999, "Mol Renaissance" en décembre 2005, "Hyundai Fortune" en mars 2006. Dans ces espèces, une marchandise a, par réaction en chaîne (incendie massif), provoquée la destruction (par explosion) des marchandises voisines, voire la perte de l'ensemble de l'expédition et même du navire. Sur la question, voir les études très révélatrices de notre Confrère marseillais Christian Scapel, études intitulées : "Grandeur et servitude du chargeur du conteneur", in Revue Scapel 2007, 5 ; "Le gigantisme et le transport maritime de marchandises", in Revue Scapel 2008, 197. Voir aussi : S. Sana-Chaillé de Néré, La loi applicable à la responsabilité du chargeur, in DMF 2009, 37.

³ Ph. Delebecque, observations sous l'arrêt "Panther" op. cit., p. 759.

Ainsi, si la Convention de Bruxelles de 1924 – improprement désignée "Règles de La Haye" – fait obligation au transporteur "*d'exercer une diligence raisonnable, avant et au début du voyage, pour mettre le navire en état de navigabilité, convenablement armer, équiper et approvisionner le navire..., procéder de façon appropriée et soignée au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, au soins et au déchargement des marchandises transportées*", en revanche, cette convention, même amendée en 1968 et 1979, ne fait état des obligations du chargeur que pour mentionner son devoir de sincérité relativement aux déclarations qu'il fait, au moment du chargement, concernant les marques, le nombre, la quantité et le poids des marchandises pour mention au connaissement (art. 3, § 5).

Au surplus, la Convention de Bruxelles ne porte trace de la définition du terme "chargeur". Et pourtant, l'article 1^{er}, litt. a) définit le transporteur comme étant "*le propriétaire du navire ou l'affrètement partie à un contrat de transport avec un chargeur*".

De même, la Convention définit minutieusement le régime de responsabilité du transporteur, notamment en mettant à sa charge une responsabilité de plein droit tempérée par de nombreux cas exceptés. Et, lorsque le transporteur ne parvient pas à se soustraire à la présomption qui l'accable, la réparation qu'il doit à l'ayant droit à la marchandise est plafonnée (art. 4). Rien de tel n'est prévu pour le chargeur, l'article 4 § 3 de la Convention se bornant à énoncer que : "*Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés*". Ainsi, si le chargeur est responsable à l'égard du transporteur et du navire, aucune référence n'est faite aux autres marchandises et donc aux autres chargeurs, aux co-chargeurs. Par contre, la loi française du 18 juin 1966 est plus affirmative et plus claire lorsqu'elle dispose, en son article 25, que : "*Le chargeur est responsable des dommages causés au navire et autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise*".

Par ailleurs, l'article 4 paragraphe 6 des Règles de La Haye rend le chargeur des marchandises dangereuses responsable du préjudice et des dépenses consécutifs à l'embarquement des marchandises de cette nature.

Pour autant, il a fallu attendre 1978, avec l'adoption des Règles de Hambourg, pour parvenir à l'élaboration d'une ébauche de régime de responsabilité du chargeur. C'est ainsi que l'article 1^{er} § paragraphe 3 définit le chargeur comme "*toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur*", avec cette précision que ce terme "*doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer*". Pour sa part, l'article 12 rend le chargeur responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué, tout comme des dommages causés au navire, notamment lorsque ce préjudice ou ces dommages résultent de sa faute ou de sa négligence, ou de celle de ses préposés ou mandataires. De même, l'article 13 prévoit des obligations particulières relatives aux marchandises dangereuses. Tout d'abord, le chargeur est tenu d'apposer sur les marchandises dangereuses une marque ou étiquette indiquant, de manière ostensible, qu'elles sont dangereuses. Ensuite, lorsqu'il remet de telles marchandises à un transporteur ou à un

transporteur substitué, le chargeur doit l'informer du caractère dangereux des marchandises et, le cas échéant, lui indiquer les précautions à prendre, l'inobservation de cette obligation étant sanctionnée par la réparation, aux frais du chargeur, de tout préjudice résultant de l'embarquement des marchandises de cette nature, ainsi que la faculté reconnue au transporteur et au transporteur substitué de débarquer les marchandises, les détruire ou les rendre inoffensives, à tout moment, en fonction des circonstances et sans qu'il y ait matière à indemnisation.

L'avancée ainsi réalisée par les Règles de Hambourg est méritoire certes, mais elle demeure insuffisante, cette convention étant restée, quelque peu, timorée sur la question de la responsabilité du chargeur. En effet, si l'on fait litière des marchandises dangereuses, les Règles de Hambourg n'organise pas une réglementation détaillée des obligations du chargeur, pas plus du reste qu'elle le fait pour le transporteur, l'attention de ses rédacteurs s'étant focalisée essentiellement sur la responsabilité de ce dernier.

C'est avec l'avènement des Règles de Rotterdam qu'on assiste à une véritable réglementation du régime de responsabilité du chargeur avec, en prime, la naissance de ce nouveau personnage qu'est le "chargeur documentaire", lequel correspond au vendeur FOB ("FOB Seller")⁴. Aussi bien, est-ce l'une des principales innovations de la récente Convention.

Le régime de responsabilité du chargeur sous l'empire de la nouvelle Convention sera ici étudié en envisageant, d'une part, les obligations du chargeur et, autre part, la sanction de l'inexécution des obligations du chargeur, avec cette précision que tout ce qui sera dit à propos du chargeur s'applique "mutatis mutandis" au chargeur documentaire⁵, défini au paragraphe 9 de l'article 1^{er} comme "*une personne, autre que le chargeur, qui accepte d'être désigné comme "chargeur" dans le document de transport ou le document électronique de transport*".

I - Les obligations du chargeur

Le terme "chargeur" doit être entendu ici dans une acception large, dans la mesure où il englobe également le "destinataire", lequel, lui aussi, supporte des obligations, dès lors qu'il s'intègre au contrat de transport. Dès lors, il serait plus approprié d'utiliser l'expression "ayant droit à la marchandise", laquelle regroupe les deux personnages. Aussi bien, pour faire simple, une doctrine autorisée va-t-elle même jusqu'à parler des "obligations de la marchandise".

Cette question sémantique étant évacuée, le chargeur supporte des obligations plus nombreuses et plus lourdes que celles qui pèsent sur le transporteur. Certaines de ces obligations existent au départ au moment de la remise de la marchandise aux fins de

⁴ L'article 1^{er} § 8 définit le chargeur documentaire comme "*toute personne, autre que le chargeur, qui accepte d'être désignée comme chargeur dans le document de transport ou le document électronique de transport*".

⁵ L'article 33 § 1^{er} des Règles de Rotterdam prévoit que : "*un chargeur documentaire est soumis aux obligations et responsabilités imposées au chargeur par le présent article et l'article 55, et bénéficie des droits et moyens de défense reconnus au chargeur par le présent chapitre et le chapitre 13*".

déplacement. D'autres naissent à l'arrivée à destination lors de la livraison. Une troisième catégorie d'obligations sont facultatives, puisqu'elles dépendent de la seule volonté des parties, et peuvent exister au départ comme à l'arrivée des marchandises.

A- Les obligations du chargeur préalables aux opérations de transport

Avant le début des opérations de transport, le chargeur doit préparer le voyage. Il doit notamment conditionner convenablement les marchandises avant de les remettre au transport. Ensuite, il doit collaborer avec le transporteur en fournissant toutes les informations requises par ce dernier afin de mener à bien les opérations qui lui incombent. Pareillement, il doit fournir au transporteur des informations nécessaires pour l'établissement des données du contrat et l'émission des documents de transport ou des documents électroniques de transport. Par ailleurs, le chargeur supporte des obligations spéciales concernant les marchandises dangereuses. Enfin, le chargeur doit acquitter le fret lorsqu'il doit être payé d'avance.

1/ Préparation du voyage

Aux termes de l'article 27 des Règles de Rotterdam, "*le chargeur remet les marchandises prêtes pour le transport. Dans tous les cas, il les remet dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de saisissage, de fixation et de déchargement dont elles feront l'objet, et ne causeront pas de dommage aux personnes ou aux biens*".

Cette disposition signifie que les marchandises doivent être remises au transporteur convenablement emballées et marquées. Le conditionnement doit respecter les usages du commerce⁶, les règles de l'art et même la nature de la marchandise⁷. En particulier, il doit être réalisé en conformité avec les prescriptions légales en la matière, précisément les dispositions très détaillées du Code IMDG (International Maritime Dangerous Goods) sur la sécurité de la navigation maritime, en cas d'expédition de marchandises dangereuses.

Cette obligation est particulièrement importante, dès lors que l'insuffisance ou la défectuosité de l'emballage ou du marquage non réalisé par le transporteur constitue une faute du chargeur⁸ susceptible d'exonérer le transporteur maritime en application de l'article 17 paragraphe 3 alinéa k)⁹. Elle n'est cependant pas impérative, puisque les parties

⁶ En ce sens : Paris, 19 mai 1964, in BT 1964, 214 ; Paris, 12 juillet 1977, in DMF 1978, 544.

⁷ En ce sens : Paris, 8 avril 1993, in BTL 1994, 262.

⁸ La preuve de cette faute incombe au transporteur. En ce sens : cass., 22 juin 1993, in DMF 1994, 368.

⁹ En ce sens : Aix-en-Provence, 2^e ch. com., 16 janvier 2003, navire "Clara Maersk", in DMF 2003, obs. J. Bonnaud et Ph. Garo, considérant, à propos des produits de mer (crevettes, soles, seiches et divers) transportés par conteneur réfrigéré de Dakar à Fos-sur-Mer, que les avaries constatées procèdent d'un mauvais conditionnement imputable au chargeur et exonère, par contrecoup, le transporteur, les conteneurs renfermant les marchandises ayant été remis fermés et plombés à une mauvaise température (trop chaude).

peuvent y déroger par contrat. C'est le sens qu'il faut donner à la réserve suivante exprimée en tête de l'article 27 : "*à moins qu'il n'en soit convenu autrement...*".

Le paragraphe 2 contient des obligations dont certaines peuvent se situer aussi bien au départ de la marchandise qu'à son arrivée. Ce texte impose au chargeur de s'acquitter "*de façon appropriée et soigneuse de toute obligation qu'il assume conformément à une convention conclue dans les termes de l'article 13, paragraphe 2*". Ces obligations, qui normalement incombent au transporteur, ne peuvent être mises à la charge de l'ayant droit à la marchandise qu'à la suite d'une convention intervenue entre le transporteur et le chargeur. Elles concernent "*le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement des marchandises*". Nous y reviendrons infra en examinant les obligations facultatives du chargeur.

Le paragraphe 3 de l'article 27 prévoit des obligations se rapportant à l'emportage d'un conteneur ou le chargement d'un véhicule par les soins du chargeur. En pareille occurrence, "*le chargeur procède à l'arrimage, au saisissage et à la fixation du contenu dans ou sur le conteneur ou véhicule de façon appropriée et soigneuse et de telle manière qu'il ne causera pas de dommage aux personnes ou aux biens*".

Ces obligations n'ont rien d'original, étant largement admises dans la pratique.

2/ Obligation de collaboration avec le transporteur

Afin de permettre au transporteur de réaliser les opérations qui lui incombent dans de bonnes conditions, l'article 28 impose au transporteur et au chargeur un devoir mutuel de collaboration, une sorte de dialogue contractuel. Ce texte dispose, en effet, que :

"Le transporteur et le chargeur répondent aux demandes mutuelles d'informations et d'instructions requises pour la manutention et le transport appropriés des marchandises. Ils le font si ces informations sont en possession de la partie à laquelle elles sont demandées ou si ces instructions peuvent raisonnablement être fournies par la partie à laquelle elles sont demandées et si elles ne sont pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens à la partie qui les demande".

Ce devoir incombe indéniablement au chargeur lorsque les opérations de manutention sont effectuées par le transporteur. Mais, pour qu'il en soit véritablement ainsi, encore faudrait-il, que le chargeur soit en possession des informations sollicitées et que celles-ci ne soient pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens au transporteur.

3/ Obligation d'information et de sincérité

Cette obligation est assez proche de la précédente, sauf que cette fois-ci l'obligation pèse exclusivement sur le chargeur. Cette obligation est relative tantôt à la marchandise, tantôt aux données du contrat.

a) Obligation d'information et de sincérité relative aux marchandises

D'après l'article 29, "*le chargeur fournit au transporteur en temps utile les informations, instructions et documents concernant les marchandises qui ne sont pas raisonnablement*

accessibles par d'autres moyens au transporteur et qui sont raisonnablement nécessaires pour :

a) assurer la manutention et le transport appropriés des marchandises, y compris les précautions devant être prises par le transporteur ou une partie exécutante ; et

b) permettre au transporteur de respecter la loi, la réglementation ou d'autres exigences des autorités publiques concernant le transport prévu, à condition que celle-ci notifie en temps utile au chargeur les informations, instructions et documents dont il a besoin".

L'obligation du chargeur d'informer ou d'instruire le transporteur n'est cependant pas sans limite. D'une part, l'obligation ne pèse sur le chargeur qu'autant que les informations, instructions et documents ne sont pas autrement accessibles au transporteur. Et, d'autre part, ces informations, instructions et documents doivent être raisonnablement nécessaires pour permettre au transporteur de réaliser convenablement les obligations qu'il a souscrites aux termes du contrat. C'est dire, en très peu de mots, que le transporteur doit agir de bonne foi et éviter toute paresse intellectuelle.

Pour sa part, le chargeur, auquel incombe l'obligation de communiquer, doit répondre aux sollicitations du transporteur au moment opportun, "en temps utile" ; ce qui veut dire que le chargeur doit éviter tout retard dans la transmission des informations et documents. En effet, il est évident que tout retard de sa part pourrait avoir des répercussions néfastes sur le déroulement des opérations de transport, puisque le transporteur ne pourra pas faire suivre, dans les délais, les informations reçues à ses préposés, mandataires ou sous-traitants.

b) Obligation d'information et de sincérité relative aux données du contrat

Cette obligation résulte de la combinaison de l'article 31 et de l'article 36 paragraphe 1^{er}, le premier texte faisant un renvoi au second, lequel donne des indications sur les données du contrat devant figurer dans le document de transport ou le document électronique de transport. En vertu de l'article 31, "*le chargeur fournit au transporteur, en temps utile, les informations exactes nécessaires pour l'établissement des données du contrat et l'émission des documents de transport ou des documents électroniques de transport y compris les données visées à l'article 36, paragraphe 1 ; le nom de la partie devant être identifiée comme le chargeur dans les données du contrat ; le nom du destinataire, le cas échéant ; et le nom de la personne à l'ordre de laquelle le document de transport ou le document électronique de transport doit le cas échéant être émis*".

Le chargeur doit en outre, en application de l'article 36 paragraphe 1, fournir au transporteur les informations suivantes :

"a) une description des marchandises appropriée pour le transport ;

b) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises ;

c) le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité de marchandises ; et

d) s'il est fourni par le chargeur, le poids de la marchandise".

Comme pour les informations sus-visées, celles qui viennent d'être énumérées doivent pareillement être communiquées en temps utile ; ce qui veut dire que tout retard dans la transmission de ces renseignements serait de nature à engager la responsabilité du chargeur.

Par ailleurs, les informations fournies par le chargeur doivent être exactes, toute déclaration mensongère étant sévèrement sanctionnée, ainsi qu'en font foi les prévisions du paragraphe 2 de l'article 31, texte qui se lit de la manière suivante :

"Le chargeur...indemnise le transporteur de la perte ou du dommage résultant de l'inexactitude de ces informations".

Comme nous le verrons plus tard, cette responsabilité peut atteindre des sommets déraisonnables, dès lors que, à l'inverse du transporteur, le chargeur ne bénéficie d'aucun plafond légal de réparation.

Il semble toutefois qu'il faille distinguer entre les déclarations inexactes faites de propos délibéré et des informations inexactes résultant d'une erreur, seules les premières étant alors sanctionnées¹⁰.

La sévérité de la sanction prévue à l'égard du chargeur procède essentiellement d'un souci de sécurité. En effet, de la nature exacte des marchandises transportées découleront les mesures prises en vue de l'emportage des conteneurs et de l'arrimage des marchandises, notamment en ce qui concerne les incompatibilités entre les marchandises. De même, de l'exactitude et de la précision des déclarations du chargeur dépendront, d'une part, le taux de fret à appliquer et, d'autre part, la nature des réserves du destinataire à l'arrivée des marchandises¹¹.

4/ Obligation du paiement du fret

L'obligation du chargeur au paiement du fret n'est pas spécialement prévue par la Convention, contrairement au décret français du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes dont l'article 41 est ainsi conçu :

"Le chargeur doit le prix du transport ou fret".

¹⁰ Trib. com. Le Havre, 9 novembre 1948, in DMF 1949, 514 ; trib. com., 14 juin 1950, in Revue Scapel 1950, 48 ; trib. com. Marseille, 4 mars 1969, 755 ; pour d'amples précisions : P. Bonassies et C. Scapel, Traité de droit maritime, éd. 2006, pp. 666-667, n° 1041.

¹¹ En accord avec cette opinion : A. Aboussoror, L'exécution du contrat de transport maritime de marchandises en droit marocain et en droit français, préface de P. Bonassies, Litec 2001, pp. 351-352, n° 481.

Il s'agit pourtant de l'obligation fondamentale du chargeur, dès lors qu'elle constitue la contre-prestation du service rendu par le transporteur. Dans les Règles de Rotterdam, cette obligation s'induit de l'article 1^{er} paragraphe 28, texte qui définit le fret comme *"la rémunération due au transporteur en contrepartie du déplacement de marchandises en vertu d'un contrat de transport"*.

L'obligation relative au fret n'incombe au chargeur que lorsque le fret est payable d'avance. En revanche, lorsque le document de transport porte la mention "fret payable à destination", c'est au destinataire qu'incombe la charge d'acquitter ledit fret, à moins que ce dernier ne s'en défausse. Auquel cas, le chargeur en demeurerait débiteur.

A noter toutefois que, pour se mettre à l'abri de toute surprise quant au débiteur du fret, le connaissement doit être suffisamment précis sur la question, une formule trop générale étant insuffisante à identifier ce débiteur. C'est du moins la leçon à tirer de l'arrêt rendu le 11 octobre 2007 par la 2^e chambre de la Cour d'appel de Rouen¹².

Ayant eu l'occasion de se prononcer sur la signification de la mention *"le fret est dû lors de la livraison [des marchandises] lorsqu'il est payable à l'arrivée"*, la Cour normande a retenu que la formule doit être comprise en ce sens que *"le fret n'aurait été payable à destination que si cette mention avait été complétée par une mention en ce sens"*. Et elle ajoute que ce n'était pas le cas en l'espèce, la mention susvisée ne faisant qu'envisager une telle hypothèse. Cette décision est approuvée par la doctrine¹³, d'autant plus qu'en la cause, le transporteur avait commis l'indélicatesse de livrer les marchandises avant d'avoir encaissé le fret. Comment cette délivrance pouvait-elle alors s'expliquer, si ce n'est que le fret n'était pas payable à destination mais au départ ?

Par ailleurs, l'article 42 de la Convention comporte une règle qui mérite attention. Ce texte énonce que :

"Si les données du contrat contiennent la mention "fret payé d'avance" ou une mention similaire, le transporteur ne peut pas se prévaloir à l'encontre du porteur ou du destinataire du non-paiement du fret. Le présent article ne s'applique pas si le porteur ou le destinataire est également le chargeur".

Cette règle se comprend aisément. Elle s'explique par l'adage "nemo auditur". En effet, le document de transport étant émis par le transporteur sur les déclarations du chargeur. Il serait, dès lors, inadmissible que le transporteur puisse invoquer à l'encontre des personnes absentes au moment de l'établissement des données du contrat de l'une des mentions de celui-ci.

La question s'est néanmoins posée de savoir si cette règle doit être considérée comme une règle de preuve ou comme une règle de fond. Le groupe de travail de la CNUDCI n'a pas

¹² Voir DMF 2008, obs. Y. Tassel.

¹³ Yves Tassel, op. cit.

pris partie sur ce point. Pour la doctrine toutefois, "*la règle doit, semble-t-il, être considérée comme une règle de preuve et non comme une règle de fond*¹⁴".

5/ Obligations relatives aux marchandises dangereuses

L'obligation d'informer pesant sur le chargeur revêt un tour particulier en matière de marchandises dangereuses, la réglementation étant ici dictée par les impératifs de sécurité. En effet, l'objectif recherché par le législateur est d'éviter, autant que faire se peut, les dommages aux personnes, aux navires, aux marchandises, ainsi qu'au milieu et à l'environnement marins. Sur le plan économique, la nature de la marchandise constitue, quelque fois, un élément de détermination du fret. D'où la tentation du chargeur de faire une déclaration inexacte afin de bénéficier de meilleures conditions tarifaires. Afin de l'en dissuader, l'article 32 de la nouvelle Convention organise une réglementation rigoureuse des obligations du chargeur de matières dangereuses.

Ce texte dispose, en effet, que :

"Lorsque les marchandises, par leur nature ou leur caractère, présentent ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement :

- a) le chargeur informe en temps utile le transporteur de la nature ou du caractère dangereux des marchandises avant qu'elles ne soient remises à ce dernier ou à une partie exécutante...;*
- b) le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette conformément à la loi, à la réglementation ou aux autres exigences des autorités publiques qui s'appliquent à n'importe quelle étape du transport prévu...".*

L'importance de ces obligations justifie la sévérité de la sanction encourue par le chargeur en cas de manquement à ses obligations. Non seulement la faute du chargeur exonère le transporteur, mais, qui pis est, "*le chargeur est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement*". Dans son arrêt du 15 avril 2005¹⁵, la Cour d'appel fédérale du Canada fait une saine application de cette règle. En l'occurrence, l'incendie d'une cargaison de granulés de luzerne fût découvert, puis maîtrisé lors du déchargement du navire "Ralph Misener". Ce sinistre causa à la fois la perte de la cargaison et des dommages au navire. Alléguant que la négligence du transporteur, en l'occurrence le jet d'une cigarette, était la seule cause possible de l'incendie puisque le connaissance était net de réserve, les intérêts cargaison saisirent, en première instance, la Cour fédérale qui a compétence pour connaître des demandes présentées en vertu du droit maritime canadien. Il ressortait des éléments de preuve que le chargeur n'avait pas avisé le transporteur du caractère dangereux des marchandises. La Cour fédérale a approuvé le jugement de première instance, lequel avait prononcé des sanctions très lourdes à l'endroit du chargeur : non seulement le chargeur avait été débouté de son action en responsabilité

¹⁴ Ph. Delebecque, Le projet CNUDCI sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer : derniers pas vers une adoption ? in DMF 2007, pp. 771 et ss., notam. p. 774, n° 7 in fine.

¹⁵ Navire "Ralph Misener", in DMF 2005, 1031, obs. O. Cachard.

contre le transporteur, mais, il avait aussi été condamné à indemniser le transporteur des dommages causés au navire.

En outre, le chargeur peut voir sa responsabilité engagée à l'égard des tiers, notamment à l'égard des propriétaires des autres marchandises chargées à bord (co-chargeurs).

B- Obligations du chargeur à l'issue du transport

Ainsi que nous l'avons signalé ci-devant, à destination, il apparaît plus convenable de parler plutôt de destinataire. De ce fait, les obligations qui vont être examinées ci-après sont davantage assumées par le destinataire que par le chargeur. A l'arrivée des marchandises, le destinataire doit en prendre livraison, en accuser réception, émettre des réserves, et en payer le fret lorsque le transport est effectué en port dû. Il doit également prendre les réserves que commande l'état de la marchandise.

1/ Obligation de prendre livraison

Cette obligation résulte des dispositions de l'article 43 des Règles de Rotterdam. Ce texte énonce que :

"Lorsque les marchandises sont parvenues à leur destination, le destinataire qui les réclame en vertu du contrat de transport en prend livraison au moment ou dans le délai et au lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut d'une telle convention, au moment et au lieu auxquels, eu égard aux clauses du contrat, aux coutumes, usages ou pratiques du commerce et aux circonstances du transport, on pourrait raisonnablement s'attendre qu'elles soient livrées".

Cette obligation de prendre livraison fait peser sur le destinataire l'obligation sous-jacente d'agir avec diligence. En effet, le destinataire doit prendre livraison conformément aux termes du contrat, c'est-à-dire "*au moment ou dans le délai et au lieu convenus*" dans le document de transport ou le document électronique de transport. A défaut d'une telle convention, il est tenu compte des clauses du contrat, des coutumes, usages ou pratiques du commerce et aux circonstances du transport.

Toutefois, l'obligation susdite n'a de sens que si le destinataire a été régulièrement prévenu de l'arrivée des marchandises à destination. Si malgré l'existence d'un avis d'arrivée, le destinataire ne procède pas à la retrait des marchandises, le transporteur est en droit de mettre en demeure le chargeur de le faire. En cas de défaillance de l'un et de l'autre, les marchandises peuvent, dans certaines circonstances (art. 48), être réputées "*en souffrance*" avec tous les corollaires de droit, notamment la possibilité de "*les faire vendre ou détruire conformément aux pratiques, à la loi ou à la réglementation du lieu où elles se trouvent*".

2/ Obligation d'accuser réception

Cette obligation ne s'impose pas, en tout état de cause, au destinataire ; ce qui signifie qu'elle est facultative. Pour qu'elle pèse sur ce dernier, encore faut-il que le transporteur ou

le livreur fasse une manifestation de volonté en ce sens. C'est de cette manière qu'il faut comprendre l'article 44 de la Convention, texte qui énonce que :

"A la demande du transporteur ou de la partie exécutante qui livre les marchandises, le destinataire accuse réception des marchandises livrées par le transporteur ou la partie exécutante de la manière qui est habituelle au lieu de livraison".

Là aussi, il est tenu compte des usages constants du lieu de livraison.

La sanction de l'inexécution de cette obligation par le destinataire est relativement simple : *"le transporteur peut refuser de livrer les marchandises"*. Elle confine à un moyen de pression sur le destinataire. Cette arme peut s'avérer particulièrement efficace lorsque les marchandises sont des denrées périssables ou lorsqu'il y a urgence pour le chargeur d'entrer en possession de ses marchandises.

3/ Obligation de payer le fret

Comme il a été signalé plus haut, cette obligation ne repose sur les épaules du destinataire que lorsque l'expédition est effectuée en port dû. A cet égard, les mentions du connaissement peuvent se révéler d'une importance cardinale.

C'est ainsi qu'il a été jugé, au visa de l'article 1341 du Code civil - "texte fondateur du droit de la preuve", que la mention "fret prépayé", portée dans un connaissement signé par le transporteur, fait foi du paiement effectif, *"sauf au transporteur à établir que cette quittance du fret n'avait pas la valeur libératoire qu'impliquait son libellé"*¹⁶.

Par ailleurs, la règle ne s'applique qu'au montant du fret "stricto sensu". Partant, la valeur libératoire de la mention ne peut être étendue aux frais annexes¹⁷.

Toutefois, comme l'article 42 vient le rappeler opportunément, la mention "fret payé d'avance" ("freight prepaid") interdit au transporteur de réclamer un paiement au porteur du document de transport ou au destinataire de la marchandise, dès lors que ni l'un, ni l'autre n'a la qualité de chargeur.

4/ Obligation d'émettre des réserves

¹⁶ C. cass., 2 mars 1999, in DMF 1999, 551, rapp. J. P. Rémerly et obs. Ph. Delebecque ; voir également : C. cass., 11 juillet 1995, in DMF 1996, 40, rapp. J. P. Rémerly et les obs. du prof. P. Bonassies, in DMF 1997, HS n° 1, n° 56 ; Aix-en-Provence, 9 janvier 1997, in DMF 1997, 1003, obs. Y. Tassel.

¹⁷ C. cass., 11 juillet 1995, op. cit. et Aix-en-Provence, 9 janvier 1997, op. cit.

Cette obligation s'évince de l'article 23 paragraphe 1^{er}, texte qui fait bénéficier le transporteur d'une livraison conforme aux données du contrat, lorsque "*un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises n'a pas été donné au transporteur ou à la partie exécutante qui les a livrées*".

Pour désamorcer cette présomption, le destinataire a manifestement intérêt à émettre un avis de perte ou de dommage. Comme on peut le constater, alors que les Règles de Hambourg (art. 16) parlent de "réserves", la nouvelle Convention, elle, préfère le terme "avis" ; ce qui, de fait, signifie la même chose.

Retenons que pour être efficace, l'avis de perte ou de dommage doit indiquer "*la nature générale de la perte ou du dommage*". D'autre part, cet avis doit être donné dans un certain délai : "*avant ou au moment de la livraison ou, si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans un délai de sept jours ouvrables au lieu de livraison à compter de la livraison*".

En raison de son caractère abrupt, le paragraphe 4 de l'article 23 mérite d'être spécialement mentionné. Alors que, pour les perte et dommage, le paragraphe 1^{er} édicte une présomption simple favorable au transporteur, pour le retard, le paragraphe 4 instaure une véritable fin de non-recevoir ô combien préjudiciable aux intérêts cargaison. Ce texte indique brutalement qu'"*aucune réparation pour le retard n'est due à moins qu'un avis de préjudice résultant d'un retard n'ait été donné au transporteur dans un délai de vingt et un jours consécutifs à compter de la livraison*".

Le destinataire aura donc assurément intérêt à être vigilant. Car, la fin de non-recevoir est soumise à un régime de rigueur, en ce qu'elle entraîne un échec définitif et irrémédiable de la demande¹⁸. L'irrecevabilité déclarée ne permet plus au juge d'examiner le fond.

C- Obligations facultatives

Dans le principe, ces obligations - que la Convention qualifie étrangement de "particulières"¹⁹ - incombent au transporteur maritime, ainsi qu'en témoigne les prévisions du paragraphe 1^{er} de l'article 13. Mais, contre toute attente, le paragraphe 2 de ce même article apporte une dérogation de taille à cette règle, laquelle voudrait que "*le transporteur, pendant la durée de sa responsabilité... procède de façon appropriée et soigneuse à la réception, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins, au déchargement et à la livraison des marchandises*".

Le paragraphe 2 dispose en effet que, "*nonobstant le paragraphe 1 du présent article..., le transporteur et le chargeur peuvent convenir que le chargement, la manutention,*

¹⁸ J. Vincent et S. Guichard, Procédure civile, 26^e éd. Dalloz 2001, p. 181, n° 145.

¹⁹ Il s'agit en réalité des obligations normales, voire fondamentales du transporteur.

l'arrimage ou le déchargement des marchandises sera exécuté par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire".

Cette disposition est l'une des plus désapprouvées par les pays en développement - et donc par les chargeurs, lesquels considèrent qu'elle fait une fleur inadmissible au transporteur en le déchargeant de certaines de ses obligations pourtant irréductibles dans la Convention de Bruxelles de 1924 (art. 3 § 2) et même dans le décret français de 1966 (art. 38)²⁰. Elle a été introduite dans la Convention, à la demande de la délégation américaine, afin de permettre le jeu des clauses FIO(S). Les initiales FIO(S) correspondent à "Free in and out stowed". L'expression signifie que les marchandises sont mises en cale et arrimées au frais du chargeur et désarrimées et prises hors de cale au frais du réceptionnaire ; ce qui signifie que toute manutention est à la charge de la marchandise²¹.

Si cette clause ne soulève aucune difficulté en matière d'affrètement et dans les contrats de volume qui sont son terrain d'élection, en revanche, dans les contrats de transport classiques, sa validité est sujette à caution. Aussi, est-il admis que la clause ne joue pas dans le trafic de ligne régulière où elle n'a guère de sens, si ce n'est à chercher à limiter, voire à exclure la responsabilité du transporteur. Son application doit donc se limiter dans le tramping²².

Par ailleurs, la clause n'exonère le transporteur que pour les opérations de manutention effectuées par le chargeur. Le transporteur demeure responsable de tous les autres dommages et, en particulier, du vol. De même, si en dépit de la clause, le transporteur procède au chargement et/ou au déchargement, il reste comptable de toute défaillance dans ces opérations, la clause ne jouant alors que sur les frais de transport²³.

Enfin, le paragraphe 2 de l'article 27 rappelle que, lorsque les opérations de manutention incombent à l'ayant droit à la marchandise en vertu d'une clause FIO(S), ce dernier s'en acquitte "*de façon appropriée et soigneuse*", exactement comme si ces opérations avaient été effectuées par le transporteur, débiteur naturel de celles-ci.

Les prévisions de l'article 13 paragraphe 2 précité contraste quelque peu avec la lourde responsabilité qui accable le chargeur en cas de méconnaissance des obligations qui lui incombent.

²⁰ La même solution est consacrée par l'article 402, paragraphe 2 du Code CEMAC de la marine marchande.

²¹ Sur la question, voir : P. Bonassies et Ph. Delebecque, Le droit positif français en 2005, in DMF 2006, HS n° 10, p. 59, n° 80 ; S. Miribel, Signature des Règles de Rotterdam, in DMF 2009, pp. 901 et ss., notam. pp. 904 et 905.

²² Voir : Ph. Delebecque, Le projet CNUDCI sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer : derniers pas avant une adoption ?, op. cit., p. 75, n° 11 ; P. Bonassies et Ph. Delebecque, Le droit positif français en 2007, in DMF 2008, HS n° 12, pp. 74-75, n° 68 ; S. Miribel, Signature des Règles de Rotterdam, op.cit., pp. 904-905 ; Y. Tassel, De la clause FIO ou bord à bord et du destinataire tiers à la charte-partie, in DMF 2007, 728.

²³ Ph. Delebecque, Le projet CNUDCI sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer : derniers pas avant une adoption ?, op. cit., p. 75, n° 11.

II- Responsabilité du chargeur

Le chargeur répond, à l'égard du transporteur, de tout manquement à ses obligations et, par suite, doit réparer les conséquences dommageables qui en résultent. Comme il a été relevé ci-devant, à l'opposé de ses devancières de Bruxelles de 1924 et de Hambourg de 1978, les Règles de Rotterdam organisent rigoureusement la responsabilité du chargeur, à ceci près que la réparation due par ce dernier demeure illimitée.

Le principe de responsabilité du chargeur et la problématique de l'étendue de la réparation incombant à ce dernier, lorsqu'il est reconnu responsable, retiendront l'attention dans les développements qui suivent.

A- Le principe de responsabilité du chargeur

Le principe de responsabilité du chargeur est posé par l'article 30 des Règles de Rotterdam. En vertu de ce texte, le chargeur ne répond contractuellement qu'"*inter partes*", c'est-à-dire à l'égard du transporteur, son cocontractant. En effet, d'après le paragraphe 1^{er} de l'article 30, "*le chargeur est responsable de la perte ou du dommage subi par le transporteur, si ce dernier prouve que cette perte ou ce dommage résulte d'un manquement de la part du chargeur aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention*".

Il s'agit donc, de toute évidence, d'une responsabilité pour faute prouvée. En effet, pour mettre en jeu la responsabilité du chargeur, le transporteur doit établir l'existence d'un préjudice qu'il subit. En outre, il doit rapporter la preuve que ce préjudice est la conséquence de la méconnaissance par le chargeur de l'une ou de plusieurs des obligations mises à sa charge par la Convention. Autrement dit, il doit prouver la faute du chargeur, ainsi que le lien de causalité entre ladite faute et le dommage. La faute peut consister, par exemple, en un défaut d'emballage auquel on assimile l'insuffisance ou la défectuosité de l'emballage. Ainsi, a été considéré comme un emballage insuffisant, pour des machines à sous, un simple emballage carton²⁴. De même, s'analyse en une faute du chargeur exonératoire pour le transporteur, le mauvais empotage et l'inadaptation d'un conteneur "dry" utilisé pour les grumes, le chargeur – professionnel de surcroît – ayant accepté les risques d'opération pour des raisons d'économie²⁵.

Sur le principe de responsabilité du chargeur, la nouvelle Convention est assez proche des Règles de Hambourg, sauf à admettre que la formulation de la nouvelle Convention apparaît plus appropriée, les Règles de Hambourg ayant opté pour une formule négative : "*le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur..., à moins que ce préjudice... ne résulte de la faute ou de la négligence du chargeur*" (art. 12).

²⁴ Cass. com., 9 mai 1979, in BT 1985.

²⁵ Trib. comm. De Rouen, 25 novembre 1984, in BTL 2005, 236 ; Rouen, 15 septembre 2005, in BTL 2005, 720 ; voir également, pour l'absence de pré-réfrigération de produits de mer placés par le chargeur lui-même dans un conteneur réfrigéré : Aix-en-Provence, 2^e ch. com., 16 janvier 2003, navire "Clara Maersk", op. cit.

Le chargeur peut toutefois se délester "*de tout ou partie de sa responsabilité si la cause ou l'une des causes de la perte ou du dommage n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'un de ses préposés mandataires ou sous-traitants à qui il a confié l'exécution de l'une quelconque de ses obligations*" (art. 30 § 2). A noter que cette exonération ne joue pas si le préjudice procède d'une contravention par le chargeur à son devoir de sincérité concernant les informations qu'il fournit au transporteur aux fins de mention dans le document de transport, notamment si ce préjudice est la conséquence d'une fausse déclaration du chargeur.

Le paragraphe 3 de l'article 30 institue une règle de partage de responsabilité – largement admise en jurisprudence - en énonçant que :

"Lorsque le chargeur est particulièrement responsable en vertu du présent article, il ne l'est que de la partie de la perte ou du dommage qui est imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 34".

Cette règle signifie qu'en cas de concours entre une faute du chargeur ou de son préposé, mandataire ou sous-traitant et une faute du transporteur ou de l'une des personnes dont il répond, la responsabilité est partagée en fonction du degré de causalité de la faute de tout un chacun²⁶. La règle se comprend, dès lors que la faute du transporteur, tout comme celle du chargeur, peut n'avoir qu'un effet causal partiel.

Nous avons signalé, à l'orée de nos propos sur la responsabilité du chargeur, que celui-ci ne répond qu'envers son partenaire contractuel qu'est le transporteur maritime (art. 30) ; ce qui ne signifie pas pour autant qu'il ne puisse jamais voir sa responsabilité engagée par des tiers. En effet, le chargeur encourt une responsabilité extracontractuelle à l'égard de ces derniers et notamment vis-à-vis des propriétaires des autres marchandises chargées à bord.

Pas plus contre le transporteur que contre les tiers, le chargeur ne peut se prévaloir d'une limitation légale de responsabilité. D'où la problématique de l'étendue de la réparation incombant au chargeur lorsqu'il est reconnu responsable.

B- La problématique de l'étendue de la réparation due par le chargeur

L'importance et l'actualité de la question ne prêtent pas à discussion. Le problème des plafonds de la dette de réparation du chargeur avait été âprement débattu au sein du groupe de travail de la CNUDCI en charge de la négociation du projet de convention. Car, contrairement au transporteur, le chargeur ne bénéficie d'aucune limitation légale de responsabilité à ce jour. La difficulté ne résidait pas tant dans le principe de limitation que

²⁶ Voir, à titre exemplatif : Aix-en-Provence, 31 octobre 1978, navire "Frubal Africa", in DMF 1979, 154, imputant seulement 20 % de responsabilité à la faute du chargeur et 80 % à celle du transporteur. Voir également : Montpellier, 28 juin 1984, navire "Hadj Abul Satar", in DMF 1985, attribuant 80 % du dommage aux insuffisances de l'emballage et 20 % à la faute du transporteur ; dans la même veine : Aix-en-Provence, 23 septembre 1999, navire "Ville d'Aurora", in DMF 2001, 598, obs. P. Y. Nicolas ; pour un partage 50/50, voir : Roen, 15 septembre 2005, in BTL 2005, 720.

dans l'étendue du plafond de réparation. Il fallait s'entendre sur un montant. A titre d'exemple, une proposition avait été faite, par la délégation suédoise, en vue de fixer un plafond de 500 000 DTS dans le cadre d'une action en responsabilité contre le chargeur en raison d'un préjudice économique lié à un retard²⁷. Finalement, aucune proposition n'a pu être retenue et l'idée de limiter l'indemnisation due par le chargeur fut abandonnée. En effet, il est difficile de trouver des critères satisfaisants de plafonnement, faute de connaissance précise sur les risques encourus par les chargeurs²⁸, la valeur de la marchandise, le poids, le volume ou le montant du fret ne paraissant pas constituer des références satisfaisantes²⁹.

Cette situation est extrêmement gênante, dans la mesure où l'accroissement vertigineux de la taille des navires porte-conteneurs fait potentiellement peser sur le chargeur des risques incommensurables. En effet, en cas de sinistre grave engageant la responsabilité du chargeur, la dette de réparation de ce dernier peut atteindre des proportions au-delà de toute espérance. Le problème ici ne concerne pas tellement la perte des marchandises du chargeur à l'origine du sinistre, puisque par hypothèse ses marchandises sont assurées, mais les dommages causés au navire et aux marchandises des autres chargeurs. Dans deux études récentes consacrées à la question³⁰, notre Confrère marseillais Christian Scapel démontre, à la lumière de quelques sinistres majeurs récents, que le problème de l'étendue de la réparation due par le chargeur n'est pas simplement virtuel et que *"le chargeur peut ainsi se trouver exposé à supporter seul un SMP³¹ d'un milliard et demi de dollars, sans son assureur, puisqu'il n'est pas assuré au tiers"*. Et l'auteur de conclure :

"Il faudrait modifier les textes. Tous les intervenants au transport maritime sont protégés par une limitation légale de responsabilité. Ce n'est pas le cas du chargeur. Il serait normal de lui étendre le bénéfice de la limitation légale, mais la question se pose nécessairement de déterminer sur quelle base devrait être calculée cette limitation.

La question a été débattue à la CNUDCI, pour les Règles de Rotterdam. La limitation a été écartée. Il paraît permis de le regretter.

²⁷ Voir : Ph. Delebecque, Le projet de Convention CNUDCI sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer (après la session de Vienne de novembre 2006), in DMF 2007, pp. 291 et ss., notam. p. 294, n° 13.

²⁸ Même les assureurs facultés ne détiennent pas, pour l'instant, d'éléments d'appréciation pertinents. En ce sens : Ph. Delebecque, note sous Paris 16 janvier 2007, navire "Panther", in DMF 2007, pp. 757 et ss., notam. p. 761, n° 9.

²⁹ Voir : C. Scapel, La responsabilité du chargeur envers les "penitus extranei" : le point de vue français, in DMF 2008, pp. 147 et ss., notam. p. 151 in fine ; Ph. Delebecque, Quelle responsabilité pour le chargeur ? note sous Paris, 7^{ème} ch. A, 16 janvier 2007, navire "Panther", op. cit.

³⁰ C. Scapel, Grandeur et servitude du chargeur de conteneur, in Revue Scapel 2007, 5 ; du même auteur : Le gigantisme et le transport maritime de marchandises, in Revue Scapel 2008, 197.

³¹ SMP signifie "Sinistre Maximum Possible". Voir : C. Scapel, Le gigantisme et le transport maritime de marchandises, op. cit., p. 200.

Compte tenu de cette situation, qui a donc peu de chance d'évoluer dans un avenir prévisible, les chargeurs paraîtraient particulièrement bien inspirés de souscrire une assurance couvrant leur responsabilité à l'égard des tiers. Curieusement, il semble qu'à ce jour, le marché de l'assurance maritime ne propose pas cette couverture. Il conviendrait, sans doute, de combler cette lacune".

* * * * *

Au total, si l'on peut approuver les Règles de Rotterdam d'avoir mis en place une responsabilité stricte et détaillée du chargeur, l'on doit cependant regretter que cette nouvelle Convention n'ait pas franchi un pallier supplémentaire, conformément aux attentes des professionnels, en fixant des seuils à la réparation incombant au chargeur lorsque sa responsabilité est engagée.

L'occasion semblait pourtant belle de lever définitivement un grand pan de voile sur la question. Les chargeurs ne sont donc pas sortis de l'auberge, d'autant plus qu'à ce jour, aucune assurance n'est à même de voler à leur secours.

La réflexion mérite d'être poursuivie. Car, le chargeur, lui aussi, a le droit d'être protégé au même titre que les autres intervenants de la chaîne du transport.