

## Transport maritime : un nouveau texte, les Règles de Rotterdam

Les Règles de Rotterdam sont le nouveau texte des Nations Unies ayant vocation à régir le transport maritime international de marchandises. Cette convention, signée par la France le 23 septembre 2009, a également été signée par 21 autres pays<sup>1</sup> industrialisés ou en voie de développement. Ce texte devant entrer en vigueur dans un avenir proche, il apparaît nécessaire de voir brièvement quels sont ses apports et les raisons pour lesquelles cette convention est contestée.

Désormais, les Règles de Rotterdam vont constituer un texte important : on peut même dire qu'il s'agit d'un événement marquant. En effet, seules deux conventions régissent le transport maritime international de marchandises : la convention de Bruxelles de 1924 et les Règles de Hambourg de 1978<sup>2</sup>. Le premier de ces textes a, certes, été amendé à deux reprises pour suivre l'évolution du commerce mondial et le second est d'une portée très limitée, car il n'a pas été ratifié par les plus grandes puissances économiques. L'importance des Règles de Rotterdam réside dans la rareté des textes, mais aussi dans son caractère universaliste affirmé. L'article 2 de la convention<sup>3</sup> proclame l'uniformité de l'application de ses dispositions. Cette volonté est importante car l'universalisme juridique du transport maritime n'existe pas.

Les autres apports de cette nouvelle convention sont nombreux. On peut, par exemple, citer l'acceptation du support électronique du contrat de transport<sup>4</sup>, l'indemnisation du retard<sup>5</sup> ou un champ d'application élargi<sup>6</sup>. En effet, les textes en vigueur régissant le transport maritime ne reconnaissent pas de valeur probatoire au connaissance<sup>7</sup> électronique alors que la très grande majorité des documents relatifs à un transport par ligne régulière s'effectue de cette façon. Le retard est indemnisé en tant que tel par la convention, alors qu'il est complètement ignoré par la convention de Bruxelles de 1924 et ses protocoles. Il est vrai que les Règles de Hambourg contiennent déjà une disposition similaire, mais la portée de celle-ci est limitée par l'application résiduelle de ce texte. Le champ d'application de la convention, quant à lui, englobe le lieu de réception de la marchandise et le lieu de livraison alors, que les autres textes font référence aux stipulations contractuelles ou au port de chargement et au port de déchargement. Cette disposition crée juridiquement le transport de bout en bout ou de porte-à-porte, c'est-à-dire d'un point de départ, lieu de production de la marchandise, vers un point d'arrivée, lieu de production ou de distribution de la marchandise transportée. Il faudrait également citer une augmentation,

---

<sup>1</sup> Ont signé la convention au 30 juin 2010 : l'Arménie, le Cameroun, le Congo, le Danemark, l'Espagne, les Etats-Unis d'Amérique, la France, le Gabon, le Ghana, la Grèce, la Guinée, Madagascar, le Mali, le Niger, le Nigéria, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Sénégal, la Suisse et la Togo.

<sup>2</sup> La convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et ses protocoles de 1968 et 1979, les Règles de Hambourg du 31 mars 1978.

<sup>3</sup> Article 2 : « Pour l'interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application ainsi que d'assurer le respect de la bonne foi dans le commerce international ».

<sup>4</sup> Article 1 alinéas 1 à 29 : le terme « contrat de transport » désigne le contrat de déplacement des marchandises d'un lieu à un autre par mer et par d'autres modes, tout support y compris électronique.

<sup>5</sup> Article 60 : « ...le montant de la réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en raison d'un retard est calculé conformément à l'article 22 et la responsabilité pour le préjudice économique résultant d'un retard est limitée à un montant équivalent à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. »

<sup>6</sup> Article 5 : « Les dispositions de la Convention s'appliquent en cas de transports internationaux si selon le contrat l'un quelconque des lieux ci-après se trouve dans un Etat contractant :

- a. Le lieu de réception de la marchandise ;
- b. Le port de chargement ;
- c. Le lieu de livraison ;
- d. Le port de déchargement ».

<sup>7</sup> Connaissance ou contrat de transport par voie maritime.

certes limitée, de l'indemnisation en cas de dommage à la marchandise<sup>8</sup> ou une prescription des actions sur le fondement du contrat de transport portée à deux ans<sup>9</sup>.

Les adversaires de la convention sont nombreux : il est à souligner que ni l'Allemagne, ni la Grande-Bretagne, ni l'Italie ou le Japon, ni l'Union Indienne ou la Chine populaire n'ont signé ce texte. Les chargeurs<sup>10</sup> ont critiqué la nouvelle convention, qu'ils considèrent rétrograde : l'article 17 de la convention permet au transporteur maritime de s'exonérer de toute responsabilité dans une série de cas énumérés comme dans le cadre de la convention de 1924. Les chargeurs sont également opposés au transfert contractuel de la responsabilité des opérations de chargement ou de déchargement<sup>11</sup>. Enfin les chargeurs soulignent la lourdeur du texte (96 articles). Leurs détracteurs répondent que certains cas exceptés ont disparu (par rapport au texte de 1924) et que la convention instaure un droit de contrôle du chargeur (articles 50 à 56) ainsi que des contrats de volume (article 80) à l'image de ce que l'on retrouve en matière terrestre ce qui protégerait les intérêts des chargeurs.

Dans la majorité des cas, un transport maritime ne se limite pas au seul voyage maritime. On y retrouve un contrat de transport par route ou par voie d'eau intérieure (du point de départ vers le port de chargement), un contrat de transport maritime puis, un autre contrat routier (du port d'arrivée vers la destination finale) et cela même lorsque les intérêts marchandises ne connaissent que le seul contrat du transporteur maritime. Tous ces contrats ont des stipulations différentes, un droit applicable différent, des limitations de responsabilités et des prescriptions différentes. Ce morcellement rend les recours, en cas d'avaries à la marchandise, délicats et complexes. Ce qu'il faut retenir de cette convention est la création d'un véritable transport maritime de porte-à-porte, incluant ainsi les transports antérieurs au voyage par mer et ceux qui le suivent quel que soit le mode utilisé. Il reste à connaître les futures interprétations des juges saisis sur ce point précis<sup>12</sup>, les dispositions de la convention étant sujettes à interprétation.

Patrick VAN CAUWENBERGHE  
Avocat au Barreau de Lille  
Chargé de cours à l'Université de Lille 2

---

<sup>8</sup> L'article 59 prévoit une indemnisation de 3 DTS par kilogramme brut de marchandise ou 875 DTS par colis ou autre unité de chargement en cas de dommage à la cargaison. La limite la plus élevée est applicable sauf en cas de déclaration de valeur.

<sup>9</sup> L'article 62 prévoit un délai pour agir de 2 ans tout comme les Règles de Hambourg. Il est à noter que la prescription est de 2 ans pour toute action sur le fondement du contrat d'assurance transport.

<sup>10</sup> Le chargeur est une personne qui confie une marchandise à un transporteur.

<sup>11</sup> Ces clauses sont appelées FIO (free in out) ou FOIS (free in out stowed).

<sup>12</sup> Article 26 : « lorsque la perte ou le dommage subi par les marchandises, ou un événement ou une circonstance ayant causé un retard de livraison, survient pendant la durée de la responsabilité du transporteur mais uniquement avant leur chargement sur le navire ou uniquement après leur déchargement du navire, les dispositions de la présente convention ne l'emportent pas sur celles d'un autre instrument international qui, au moment de la perte, du dommage ou encore de l'événement ayant causé le retard :

- a. Se seraient appliquées, conformément à cet instrument, à l'ensemble ou à l'une quelconque des opérations réalisées par le transporteur si le chargeur avait conclu un contrat distinct et direct avec ce dernier pour couvrir l'étape particulière du transport pendant laquelle la perte ou le dommage ou encore l'événement ou la circonstance s'est produit ;
- b. Prévoient expressément la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité ou le délai pour agir ; et
- c. N'admettent, conformément à cet instrument, aucune dérogation contractuelle quelle qu'en soit ou aucune dérogation contractuelle au détriment du chargeur. »