

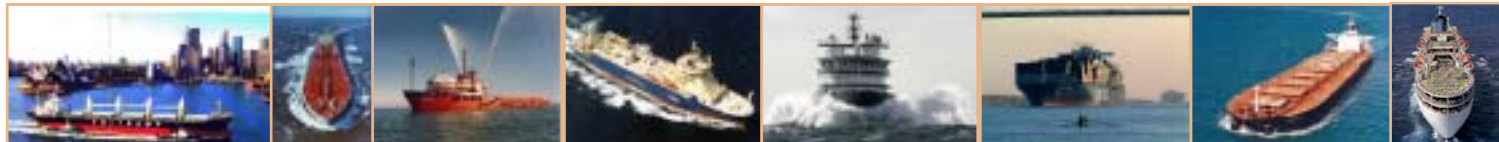
Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean Yves Grondin

Editeur : Jean Yves Grondin



“Hora fugit, stat jus”

Pour les Règles de Rotterdam

Philippe Delebecque

Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

L'événement marquant de ce mois de septembre 2009 est assurément la cérémonie de signature de la Convention des Nations Unies sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, en d'autres termes des Règles de Rotterdam.

Le texte a fait l'objet de vives critiques, à tel point que des organisations professionnelles se sont permis de faire pression sur les Etats pour qu'ils ne participent pas à cette cérémonie (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). Curieuse époque où les lobbies dictent au législateur sa conduite ! Et ceux-ci de dénoncer la complexité du nouvel instrument, en osant une comparaison avec le récent règlement communautaire sur la responsabilité du transporteur maritime de passagers dont on connaît pourtant l'inspiration consumériste en toute logique étrangère au monde du transport de marchandises. La faiblesse des arguments avancés qui font l'impasse la plus totale sur la dimension internationale des transports maritimes et qui masquent à peine leur arrière-pensée en faveur d'un texte communautaire censé résoudre toutes les difficultés⁽¹⁾ nous renforce dans notre conviction : les Règles de Rotterdam qui modernisent avantageusement le droit des transports maritimes tout en assurant l'équilibre des intérêts en cause méritent bien d'être ratifiées dans les meilleurs délais. Une fois encore, on ne voit pas comment, compte tenu de la multiplication et de la mondialisation des échanges commerciaux maritimes, il serait possible de faire mieux pour rétablir l'uniformité de la matière et offrir « *something for everybody* ».

Sans doute le texte n'est-il pas parfait. Les phrases sont souvent lourdes, parfois redondantes, le style manque souvent d'élégance et le plan suivi n'est pas d'une parfaite rigueur. L'« *architecture* », pour reprendre l'expression de F. Berlingieri, est assez éloignée de celle des églises romanes. Mais le fait est que de nombreux Etats, hier absents de la scène internationale et aujourd'hui déterminants⁽²⁾, ont contribué à l'élaboration du texte. D'où de nombreux compromis et des dispositions laborieuses. Le temps où une convention internationale pouvait se construire entre quatre ou cinq spécialistes de la discipline est sans doute révolu. En l'état, les rédacteurs des nouvelles Règles ont dû et su poser des garde-fous : les articles si controversés et, selon nous, difficilement acceptables, sur la compétence⁽³⁾ et l'arbitrage⁽⁴⁾, n'ont pas vocation à s'appliquer de plein droit : ils ne joueront que si les Etats font une déclaration expresse en leur faveur. De plus, la convention n'est pas, contrairement à ce que l'on a pu dire, une convention multimodale : elle n'en a pas l'ambition et se borne à reconnaître « *the need for optional door-to-door arrangements to facilitate container traffic to and from inland destinations* » et organise ainsi un système de « *network liability* » couvrant les segments terrestres de pré ou de post acheminement (cf. art. 26)⁽⁵⁾. C'est tout le sens du concept « maritime plus » contenu dans la définition que les Règles de Rotterdam donnent du contrat de transport⁽⁶⁾ et décliné tout au long de l'instrument (v. notam. art. 12 ; 43). Dans le même esprit, la convention s'est souvent efforcée de ne rien imposer lorsque la solution était discutable : ainsi le retard du transporteur n'est-il sanctionné que dans la mesure où un délai (de transport) a été « convenu » (art. 21) ; de même, l'obligation de conformité que l'on peut attendre du chargeur n'est-elle que supplétive (art. 27) et rien ne s'oppose à ce que les parties conviennent qu'aucun document ne soit émis (art. 35), tandis que l'étendue du droit de contrôle ou même son transfert peut faire l'objet d'aménagements contractuels (art. 56). Les renvois faits ici ou là à la loi applicable (art. 24, sur la légitimité du déroutement ; sur la mise en œuvre du droit de rétention du transporteur, art. 49, ou encore sur le jeu des actions récursoires, art. 64) témoignent du même souci consensuel.

Reste l'essentiel, à savoir les nombreuses avancées réalisées par les nouvelles Règles par rapport aux conventions existantes. Sur de nombreux points, les Règles de Rotterdam modernisent le droit des transports maritimes, tout en assurant un meilleur équilibre entre les parties en cause.

La modernisation, elle s'exprime immédiatement à travers la reconnaissance des documents électroniques. L'équivalence fonctionnelle de la « *documentation papier* » et de la « *documentation électronique* » est dûment affirmée (art. 8). Le recours aux documents électroniques va certainement favoriser les transmissions instantanées de données et de droits et permettra notamment de régler les questions pratiques que l'on connaît lorsque le navire arrive à destination avant même les documents et d'épargner au transporteur les pressions que l'on sait pour qu'il remette sans tarder les marchandises. Au vrai, c'est l'ensemble de la réglementation sur les documents de transport qui est repensé, ce qui s'inscrit dans le droit fil de l'économie même de la convention dont l'application ne dépend plus comme dans les Règles de La Haye-Visby des documents émis (connaissements ou titres similaires), mais des contrats conclus dans un secteur déterminé (transport de ligne régulière, cf. art. 6). La nouvelle convention se sépare des précédentes en ce sens qu'elle entend régir tous les documents de transport, négociables comme non négociables⁽⁷⁾, qu'elle précise les situations dans lesquelles le transporteur est à même de prendre des réserves, en assurant par là la protection du transporteur et du porteur (cf. art. 40) et qu'elle s'attache tout particulièrement aux réserves propres aux marchandises remises dans des conteneurs (cf. art. 40-4). De même en est-il de la force probante des documents, puisque si ceux-ci font normalement foi, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises indiqués dans les données du contrat, la preuve contraire précisément n'est pas admise à l'encontre non seulement d'un tiers porteur de bonne foi (d'un document négociable), mais encore d'un cessionnaire de bonne foi titulaire d'un document non négociable exigé pour la remise des marchandises et d'un destinataire qui a agi de bonne foi en se fiant (« *in reliance of* ») à certaines données du contrat figurant dans un document non négociable (art. 41).

(1) L'argument selon lequel le « *shipping intereuropéen* » devrait être traité en dehors de toute convention internationale est difficile à comprendre : cette activité n'est qu'une part du « *shipping international* ».

(2) Notamment le Japon, la Chine, Singapour, la Corée, l'Inde, le Brésil, la Fédération de Russie, le Nigéria, l'Afrique du Sud, le Sénégal (autour duquel se sont, en l'occurrence, regroupés les principaux Etats africains francophones et anglophones).

(3) L'article 67 valide trop ouvertement les accords d'élection de for dans les contrats de volume et les rend opposables aux tiers, dont le destinataire, au bénéfice de conditions quelque peu illusoirs.

(4) L'art. 75-2 permet au demandeur à l'arbitrage de s'affranchir de la convention d'arbitrage et de ne pas respecter le lieu convenu, il est vrai sous certaines conditions. Cette exception, même contenue, au caractère contractuel de l'arbitrage est contraire à tous les principes.

(5) Ainsi un dommage survenu pendant le transit routier en Europe sera indemnisé en application de la CMR, laquelle constituera également le fondement du recours du transporteur contre le « *road haulier* ». A l'inverse, le dommage survenu pendant le voyage en mer ou le dommage non localisé (« *hidden or concealed damage* ») ou encore le dommage ne relevant d'aucune convention internationale terrestre sera traité en application des RR.

(6) Art. 1-1 : « *Le terme contrat de transport désigne le contrat par lequel un transporteur s'engage, moyennant paiement d'un fret, à déplacer des 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* ».

(7) La liste des données devant figurer dans les documents est enrichie (art. 36) ; ainsi le nom du transporteur doit-il être précisément mentionné, étant entendu que si ce dernier n'est pas suffisamment identifié – ce qui est souvent le cas dans la pratique actuelle – le propriétaire du navire est présumé être le transporteur. La jurisprudence « *Vomar* » que les praticiens connaissent bien est ainsi consacrée, la présomption retenue étant toutefois simple (art. 37).

(8) L'art. 47-2 peut apparaître révolutionnaire en réglementant la situation des marchandises qui ne peuvent être livrées et en permettant néanmoins au transporteur, sous certaines conditions, de se libérer de son obligation et donc d'y satisfaire juridiquement. Il reste que ce texte règle une question récurrente et ne peut être mis en œuvre que lorsqu'il est expressément stipulé sur le document de transport négociable que les marchandises peuvent être livrées sans ce document soit remis. On relèvera au passage la création d'un nouveau type de document négociable.

(9) 1) Remettre les marchandises « *in such conditions that they will withstand the intended carriage* » ; 2) donner des instructions « *for the proper handling of the goods and for the carrier's compliance with laws and regulations* » ; 3) Donner au transporteur des informations « *for the compilation of contracts particulars* » ; 4) Déclarer au transporteur la nature dangereuse des marchandises. Dans les deux premiers cas, la responsabilité du chargeur est fondée sur la faute ; dans les deux autres, il s'agit d'une responsabilité de plein droit.

(10) Le transporteur pourra stipuler que « *the legal responsibility for loading, handling, stowing and unloading of the goods is placed upon the shipper* » ; toutefois, ce même transporteur ne pourra stipuler pareille exonération lorsqu'il acceptera d'exécuter ces obligations « *as agent of the shipper* » : arg. art. 17-3- i.

Le droit de contrôle était jusqu'à présent connu sous le nom de droit de disposition et n'était envisagé que très partiellement, si ce n'est peut-être, mais très imparfaitement, à travers la question du « *stoppage in transitu* ». Les Règles de Rotterdam vont aujourd'hui beaucoup plus loin en accordant à la partie contrôlante, *i.e.* le chargeur, son ayant-droit cessionnaire, le chargeur documentaire (en d'autres termes, le vendeur CAF), le tiers porteur du document négociable, le droit de donner de nouvelles instructions au transporteur et même de modifier le contrat de transport, notamment en remplaçant le destinataire (art. 50). Cet assouplissement des règles du transport est le bienvenu, d'autant que les dispositions prévues déterminent précisément les titulaires du droit de contrôle, son étendue et les contreparties que le transporteur qui le subit peut attendre.

La réglementation de la livraison est enfin très révélatrice de la modernité des nouvelles Règles. Là encore ni les Règles de La Haye-Visby ni même les Règles de Hambourg ne disent quoi que ce soit sur les droits et les obligations du transporteur à l'arrivée des marchandises à destination. Fallait-il laisser à la loi applicable, et donc le plus souvent à la loi en vigueur à destination, le soin de régler toutes les questions pratiques qui se posent ? Les rédacteurs des Règles de Rotterdam ne l'ont pas pensé et c'est pourquoi, désormais, des dispositions très utiles insistent sur l'obligation même de prendre livraison et sur l'obligation d'accuser réception, déterminent les parties en droit de retirer les marchandises, dans des conditions du reste différentes selon qu'un document (négociable ou non négociable)⁽⁸⁾ a été émis (art. 45 s.) et s'intéressent au sort des marchandises en souffrance.

Aux esprits chagrins qui ont dénoncé la longueur de ces nouvelles dispositions, on répondra que cette approche « *step by step* » des droits et obligations des parties tout au long de la chaîne du transport est, par la force des choses, sinueuse et que l'important est d'assurer l'équilibre des intérêts en présence.

Au demeurant, l'équilibre des intérêts en cause est une idée force des Règles de Rotterdam. Elle s'illustre dans le fait que si les transporteurs voient leur situation s'améliorer, les chargeurs ont, de leur côté, obtenu de nouvelles prérogatives.

Ainsi les transporteurs auront-ils en face d'eux des chargeurs dont les obligations ont été clarifiées⁽⁹⁾. De même pourront-ils, dans certaines hypothèses, déroger à la convention : les clauses « *FIO* » sont admises (art. 13-2)⁽¹⁰⁾ et, surtout, le jeu de la liberté contractuelle est le principe dans les contrats de volume (art. 80), étant précisé que l'expression renvoie aux contrats de transport qui prévoient le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue (art. 1-2). Inutile de rappeler les controverses suscitées par ces nouvelles dispositions, certains n'ayant pas hésité à écrire que la convention internationale renouait ainsi avec le libéralisme le plus sauvage de la fin du 19^{ème} siècle et le temps des « *negligence clauses* ». Affirmation grossière et démentie par les textes eux-mêmes multipliant les conditions de forme et même de fond, puisque les dérogations aux obligations fondamentales du transporteur sont interdites, de même que toute exonération pour faute intentionnelle ou inexcusable (cf. art. 61, renvoyant également aux limitations prévues dans le contrat de transport). De surcroît, les craintes d'abus potentiels ne sont sans doute pas justifiées, dans la mesure où l'on peut penser que, le plus souvent, ce sont les chargeurs eux-mêmes qui souhaiteront s'engager dans des contrats de volume.

Les chargeurs, justement, bénéficient de nouveaux droits, en ce sens que les obligations du transporteur sont quelque peu alourdies (la navigabilité devant être assurée d'une manière continue, art. 14) et que le système de responsabilité du transporteur est beaucoup mieux agencé que par le passé, notamment au regard de l'allocation de la charge de la preuve : le transporteur est responsable des dommages survenus lorsque les marchandises sont sous sa garde et le demeure si l'origine du dommage reste inconnue ; les cas exceptés sont clairement conçus comme des cas de renversement de la charge de la preuve (la faute nautique n'étant plus susceptible d'être invoquée) ; enfin, le lien entre la violation des obligations et la responsabilité consécutive est plus clairement reconnu. Il ne faut pas oublier non plus que les limites de réparation ont été rehaussées (elles passent de 666, 66 DTS/colis et de 2 DTS/kg à 875 DTS/colis et 3 DTS/kg) et que le délai pour agir est porté à deux ans. On notera aussi que les chargeurs, comme les destinataires, pourront désormais agir, sur le fondement de la nouvelle convention, contre la partie exécutante maritime (transporteur substitué, entreprise de manutention, ...) à l'origine des dommages. Ils pourront tout aussi bien agir solidairement contre le transporteur et cette partie exécutante.

Faut-il d'autres arguments pour se convaincre de l'intérêt des Règles de Rotterdam ? Sans doute, car ces premières observations sont loin d'être exhaustives : nous aurons toutefois, espérons-le, l'occasion de les approfondir, ne serait-ce que pour développer les apports de la nouvelle convention du point de vue non seulement des armateurs, des autres transporteurs et des chargeurs, mais aussi de l'ensemble des protagonistes du commerce maritime, assureurs, clubs de protection, banquiers et négociants. Entretemps, l'analyse résolument négative des chargeurs européens aura peut-être changé.

