

Les Règles de Rotterdam

Le 23 septembre 2009 a eu lieu une cérémonie de signature de la Convention *sur les contrats pour le transport international des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer*, adoptée par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (les Règles de Rotterdam). Cependant, le nouveau régime n'est pas encore en place: au moins 20 parties devaient signer et ensuite ratifier ou approuver les Règles, puis il y aura un délai de 12 mois avant que les Règles entrent en vigueur. Une liste des 21 pays signataires à ce jour se trouve ci-dessous.

Cette Règlementation est plus importante que les précédentes, tenant compte des exigences du transport maritime actuel. Le nombre d'articles, beaucoup plus important qu'auparavant - s'élève à 96, organisés en 18 chapitres. On n'y trouve pas uniquement des nouveautés et certaines Règles reflètent la jurisprudence et les usages existants.

Nous résumons ci-après les Règles les plus importantes:

Portée de l'application de la Convention

La Convention s'applique à tout contrat de transport dans le cadre duquel le transporteur accepte de transporter les marchandises d'un endroit à un autre, pourvu que le parcours comporte une étape maritime. Les lieux de chargement et de déchargement (ainsi que les ports d'embarquement et de débarquement) doivent être dans des états différents. Le contrat doit citer les états où les marchandises seront chargées et livrées ou déchargées. Comme dans le cas des régimes précédents, les contrats d'affrètement par charte-partie sont exclus.

Durée de la responsabilité du transporteur

La Convention souscrit à un principe du transport de porte à porte afin d'établir la durée de la responsabilité du transporteur, cette période commençant au moment de la réception des marchandises et se terminant au moment de leur livraison à leur destination finale. La Convention s'applique non seulement au transport maritime mais également aux autres moyens de transport pendant cette période. Cette portée de la responsabilité du transporteur facilite le recours aux documents de transport multimodal. Les Règles prévoient les circonstances où deux Conventions différentes pourraient s'appliquer en même temps (par exemple la Convention CMR ou celle de Varsovie).

Les Parties responsables

La Convention définit le transporteur comme étant la personne ayant passé le contrat avec le chargeur, mais n'exige pas que le transporteur exécute effectivement le transport. Elle établit une distinction entre les parties accomplissant diverses activités pour le compte du transporteur, distinguant la partie exécutante comme pouvant être soit une partie exécutante maritime, soit une partie exécutante autre que maritime. Une partie exécutante maritime peut être un transporteur par mer, un transporteur collecteur, les débardeurs travaillant dans une zone portuaire, les exploitants des gares maritimes et les autorités portuaires, dans la mesure où ils participent à la manutention des marchandises au port.

Obligations du transporteur

L'obligation principale du transporteur n'a pas vraiment changé : Elle concerne la réception, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, le soin, le déchargement et la livraison des marchandises, sauf stipulation contractuelle contraire.

Le transporteur doit exercer une diligence raisonnable quant au maintien du caractère de navigabilité du navire, de doter convenablement le navire en équipage, en matériel et en approvisionnements tout au long du voyage et non seulement avant le voyage en mer et à son début.

<http://www.tc.gc.ca/politique/rapport/acf/tp14858/2>

Fondement de la responsabilité

Le demandeur doit établir que la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant la durée de la responsabilité du transporteur. Le transporteur peut démontrer qu'il n'est pas fautif ou invoquer le fait qu'un 'risque exclu' ou une exemption comme un incendie, une grève ou un vice caché est à l'origine de la perte, du dommage ou du retard.

Le demandeur peut alors réfuter l'opposition du transporteur en démontrant a) que le transporteur a contribué au 'risque exclu' ou b) qu'un autre événement est à l'origine de la perte, du dommage ou du retard ou y a contribué ou c) que la perte est probablement due à un manquement au niveau de navigabilité du navire ou de l'équipage. Dans ce dernier cas, le transporteur peut néanmoins démontrer qu'il a fait preuve de diligence raisonnable dans l'exécution de ses obligations.

La Convention maintient la liste des 'risques exclus' ou des causes d'exonération formulées dans les Règles de La Haye-Visby, avec des modifications, notamment la suppression de l'exonération en raison d'un acte, de la négligence ou du défaut du commandant, des marins, des pilotes ou des commettants du transporteur dans la navigation ou la gestion du navire. Autre modification: l'inclusion d'une nouvelle exonération, soit les dommages causés par un risque environnemental.

Limitations de responsabilité

La Convention hausse la limitation de responsabilité pour la perte ou les dommages subis par les marchandises, à un plafond de 875 DTS par colis ou trois (3) DTS par kilogramme. La limitation de responsabilité en cas de retard est de deux fois et demie le montant du fret.

Avis de perte

La Convention prévoit que l'avis de perte ou de dommages doit être donné au lieu de livraison dans les sept jours ouvrables à compter de la livraison des marchandises. Cette obligation de fournir un avis de perte est supprimée lorsque un contrôle a été effectué conjointement par le transporteur et le consignataire. Dans l'absence d'un avis de perte il est présumé qu'aucune perte ou dommage n'existe mais il est toujours possible d'apporter des preuves du contraire. En cas de perte attribuable à un retard de livraison des marchandises, aucun dédommagement n'est dû à moins que l'avis de perte ait été donné dans les 21 jours francs suivant la livraison des marchandises.

La prescription pour l'institution de procédures judiciaires ou d'un arbitrage est portée à deux années à compter du jour au cours duquel le transporteur livre les marchandises ou aurait dû les livrer.

Compétence des tribunaux

Les Règles incluent des dispositions en matière de compétence (exclusive sous certaines conditions) des tribunaux. Elles ne lient un État contractant que si cet État signale son intention d'être lié par ces dispositions au moment de la ratification de la Convention ou par la suite, notamment au moment de l'accession. De différentes dispositions s'appliquent au 'contrat de volume'.

Le Contrat de volume

La Convention permet une dérogation à la plupart des modalités uniformisées énoncées. Ces dérogations concernent le 'contrat de volume', lequel est défini comme étant un contrat visant le transport d'une quantité déterminée de marchandises dans diverses expéditions durant une période de temps convenue. La question se pose comment définir 'diverses expéditions' ? Cette question n'est pas sans importance en vue des dérogations importantes permises. Le transporteur peut par exemple réduire l'étendue de ses obligations ou limiter sa responsabilité. Cependant le transporteur ne peut exclure sa responsabilité lorsque les pertes sont dûes à des agissements délibérés ou imprudents de sa part ni se soustraire à l'obligation de fournir un navire en état de navigabilité et de doter convenablement le navire en équipage. Le chargeur ne peut éviter de fournir des instructions ni ses obligations concernant le transport de marchandises dangereuses.

Le 'contrat de volume' attire toute l'attention. Cependant ce contrat doit être individuellement négocié entre le transporteur et le chargeur, sinon les parties doivent y inscrire bien en vue une clause précisant les articles du contrat qui dérogent aux modalités prévues par la Convention. Cette clause ne doit pas être incorporée en faisant référence à un autre document. Les tiers sont liés aux dispositions du contrat de volume uniquement s'ils y consentent expressément.

Claire Messer

claire.messer@hilledickinson.com

Pays signataires au 15 janvier 2010:

- Armenia
- Cameroon
- Congo
- Denmark
- France
- Gabon
- Ghana
- Greece
- Guinea
- Madagascar
- Mali
- Netherlands
- Niger
- Nigeria
- Norway
- Poland
- Senegal
- Spain
- Switzerland
- Togo
- United States of America