



**UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MESSINA**  
**DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA**  
**DOTTORATO DI RICERCA IN SCIENZE GIURIDICHE PRIVATISTICHE**  
**CURRICULUM DIRITTO CIVILE, DIRITTO DEL LAVORO,**  
**DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE E DEI TRASPORTI**  
**CICLO XXVIII**  
**TRIENNIO 2013/2015**

---

**LE RÉGIME JURIDIQUE DU TRANSPORT MARITIME  
DES MARCHANDISES EN DROIT MAROCAIN  
ET INTERNATIONAL**

**Coordinatore del Dottorato:**

**Chiar.ma Prof.ssa Maria Piera RIZZO**

**Tesi di Dottorato di:**

**Mustapha EL HAISSOUNI**

**Tutor:**

**Chiar.ma Prof.ssa Francesca PELLEGRINO**

# SOMMAIRE

<b>Introduction</b> .....	p.	1
---------------------------	----	---

## CHAPITRE I

### L'HISTOIRE MARITIME DU MAROC

1. Remarques préliminaires.....	p.	15
2. La tradition maritime du Maroc: cadre historique.....	p.	18
3. La proclamation du protectorat et l'influence espagnole sur la mer .....	p.	28

## CHAPITRE II

### LES SOURCES DU DROIT MARITIME MAROCAIN

1. L'histoire et les caractères du droit maritime marocain .....	p.	33
2. Les sources nationales du droit maritime marocain .....	p.	34
3. Jurisprudence marocaine et droit maritime .....	p.	36
4. La réforme du droit maritime marocain .....	p.	39
5. L'histoire de la Marine Marchande marocaine .....	p.	42

## CHAPITRE III

### LE REGIME JURIDIQUE

### DU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISE

### EN DROIT MAROCAIN

1. Le contrat de transport maritime: les sources et les notions.....	p.	50
2. Le connaissement.....	p.	60
3. Obligations des parties .....	p.	66
3.1. <i>Les obligations découlant du contrat de transport en général</i> .....	p.	66
3.2. <i>Les obligations découlant du contrat de transport maritime dans le droit marocain</i> .....	p.	69
3.2.1. <i>Les opérations de manutention</i> .....	p.	69
3.2.2. <i>Le navire en bon état de navigabilité</i> .....	p.	71
4. La responsabilité du transporteur maritime.....	p.	78
4.1. <i>Les cas exceptés</i> .....	p.	82
4.2. <i>La responsabilité du transporteur: les frais</i> .....	p.	85

4.3. <i>Un cas de freinte de route: l'arrêt n° 1389 de 1986 de la Cour de d'Appel de Casablanca</i> .....	p.	87
4.4. <i>Réserves et présomption de la livraison conforme</i> .....	p.	89
4.5. <i>Assurance de la marchandise</i> .....	p.	95
4.6. <i>La limite de la responsabilité du transporteur</i> .....	p.	97

## CHAPITRE IV

### LE REGIME INTERNATIONAL

#### LES CONVENTIONS INTERNATIONALES

#### SUR LE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES

1. Cadre juridique: le système de Bruxelles 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance.....	p.	103
1.1. <i>Le système des «excepted périls»</i> .....	p.	124
2. La Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer 1978 (Règles de Hambourg) .....	p.	128
3. Les applications nationales des Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg .....	p.	130
4. La <i>ratio legis</i> de la limitation de responsabilité du transporteur maritime.....	p.	133
5. Les régimes juridiques de limitation de responsabilité du transporteur maritime .....	p.	135
5.1. <i>La limitation propre à la responsabilité du transporteur maritime</i> .....	p.	135
5.2. <i>Les limites disparates de la Convention de Bruxelles</i> .....	p.	136
5.3. <i>Les nouvelles limites des Règles de Hambourg</i> .....	p.	139
5.4. <i>L'exposé des limites de responsabilité</i> .....	p.	139
5.5. <i>La critique du système de limitation des Règles de Hambourg</i> .....	p.	141
6. La limitation de la responsabilité du transporteur maritime en tant qu'armateur .....	p.	141
6.1. <i>Le plafond établi par la Convention de 1976</i> .....	p.	143
6.2. <i>La complexité des mécanismes de définition des limites</i> .....	p.	145
7. La perte de limitation de la responsabilité du transporteur .....	p.	146
7.1. <i>La perte de limitation par renonciation</i> .....	p.	146
7.2. <i>La perte de limitation par déchéance</i> .....	p.	148
8. Les cas exceptés: problème de délimitation de la responsabilité du transporteur maritime... p.		155
8.1. <i>Les cas exceptés: des causes d'exonération du transporteur maritime</i> .....	p.	155
8.2. <i>Le cas de l'innavigabilité du navire</i> .....	p.	156
8.3. <i>Cas excepté tiré du vice caché du navire</i> .....	p.	158
8.4. <i>Le cas excepté de l'incendie</i> .....	p.	161
9. La détermination de la loi applicable à un contrat de transport maritime international.....	p.	170
9.1. <i>La détermination de la loi applicable: aperçu dans la jurisprudence marocaine</i> .....	p.	175

10. L'action en responsabilité envers le transporteur maritime et la prescription de l'action contre le transporteur maritime selon le Code de commerce marocain et selon l'article 20 de la Convention de Hambourg .....	p.	178
<i>10.1. Le délai de prescription: le calcul et le point de départ</i> .....	p.	181
<i>10.2. La prorogation du délai, les actions récursoires</i> .....	p.	182
11. La Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises Effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam 2008) .....	p.	183
<i>11.1. Règles de Rotterdam et liberté contractuelle</i> .....	p.	183
<i>11.2. Les effets positifs et négatifs des Règles de Rotterdam</i> .....	p.	195
<b>Conclusion</b> .....	p.	201
<b>Bibliographie</b> .....	p.	211

## INTRODUCTION

Le droit des espaces marins (mer territoriale, zone contigüe, zone économique exclusive, plateau continental, haute mer etc.) est spécifique et limité, d'où l'invention de la notion globale de «droit maritime» qui est très vaste et élargie. Le droit maritime est constitué par l'ensemble des règles relatives à l'utilisation des espaces maritimes et à la navigation en mer et dans les ports. Le droit maritime définit les zones ainsi que les droits et obligations des États dans ces zones, notamment celles relatives à la protection de l'environnement et à l'ordre public en mer. Le droit relatif aux activités en mer fait également partie du droit maritime et du droit de la mer. Le droit maritime est le droit des choses, des activités et des événements liés à la mer. Plus précisément, il traite des affaires relatives aux navigants, aux navires et autres bâtiments de mer, aux contrats d'affrètement et de transport maritime, à la sécurité maritime, aux événements de mer et aux assurances maritimes.

L'objet du droit maritime est l'activité de la navigation qui s'effectue sur la mer. Selon la définition bien connue, donnée par Rodière, le droit maritime est, au sens large, l'ensemble des règles juridiques relatives à la navigation en mer<sup>1</sup>, le long des côtes et dans les ports, ainsi que celles qui établissent un fonctionnement de base et règlent les litiges à bord du navire.

Ce n'est pas la nature des règles qui détermine l'étendu de cette discipline juridique, mais leur objet. En effet, la vie et le travail exigés sur un navire, parfois longtemps absents, imposent des règles particulières, auxquelles s'ajoutent celles du droit commun.

Cette discipline se caractérise plus par l'objet sur lequel portent les règles de droit que par la nature de ces règles.

Le droit maritime fut d'ailleurs, depuis des siècles, le droit de la navigation en mer.

---

<sup>1</sup> Cf. RODIÈRE R., DU PONTAVICE E., *Droit Maritime*, 10 éd., Paris, Dalloz, 1986, p. 1.

Les transports sur les fleuves sont, par contre, régis par les règles générales des contrats. Il n'en demeure pas moins que d'autres définitions créent une confusion entre le droit maritime et le droit de la mer.

Le droit maritime peut être analysé sous divers aspects relevant autant du droit public que du droit privé.

L'existence de nombreuses conventions internationales va encore plus caractériser tant les aspects publics que privés du droit maritime<sup>2</sup>.

Vu sous l'angle du droit international public, le droit maritime est constitué des règles qui déterminent droits, devoirs et obligations des États en regard de la navigation et des autres utilisations de la mer. Le droit de la mer<sup>3</sup>, par exemple, fixe le régime de la liberté de la navigation, le statut juridique des eaux, la compétence de l'État qui s'y exerce ou, encore, le statut du navire qui y circule. Aussi, par ce que le commerce et le transport maritime sont des activités qui revêtent, en grande partie, un caractère international, les États ont voulu faciliter l'exercice de ces activités en proposant l'uniformisation de certaines règles.

Sur le plan interne, la navigation et le transport maritime demeurent des activités largement contrôlées par l'État. C'est le caractère public de ces activités qui motive ce dernier à intervenir<sup>4</sup>. Que ce soit pour exercer sa souveraineté sur certaines eaux ou sur les navires qui battent son pavillon, pour faciliter et rendre moins périlleuse la navigation ou simplement pour améliorer les affaires de routine des gens de mers, l'État intervient même dans des questions de droit privé.

---

<sup>2</sup> A titre d'exemple, le CMI (*Comité maritime international*) responsable de la rédaction de 14 conventions internationales depuis 1910. Son œuvre en matière d'unification du droit maritime est considérable. Voir CHAUVEAU P., *L'unification du droit maritime et le CMI*, 16 *Rev. trim. dr. comm.*, 1963, p. 737.

<sup>3</sup> Le droit de la mer actuel est en grande partie codifié dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 7 octobre 1982 (U.N.C.L.O.S). Cette convention, qui est en vigueur, représente le fruit d'un large consensus parmi les membres de la communauté internationale. Cf. GALLETI F., «*Notion et pratique de l'arrangement provisoire*» prévu aux articles 74§ 3 et 83§ de la *Convention des Nations unies sur le droit de la mer. Une contribution marginale au droit de la délimitation maritime?*, in Lucchini (Dir), *Annuaire International du Droit de la Mer (ADM)*, TOME IX, Institut économique du droit de la mer de Monaco, Paris, Ed. Pedone, 2005, pp. 115-142.

<sup>4</sup> BRISSET J., *Cours de droit maritime*, Faculté de droit, Université d'Ottawa, 1955, pp. 3-4.

C'est le droit maritime interne qui déterminera le régime administratif et fiscal et pénal de la navigation et du transport maritime. Par exemple, le Code de 1919, une pièce importante du droit maritime marocain, à caractère largement administratif, régleme les rapports entre l'État et les différents intervenants maritimes.

Toujours sur le plan interne, mais analysé cette fois sous l'angle du droit privé, le droit maritime est constitué des règles qui régissent, sur la plan juridique, les relations entre les particuliers impliqués dans une entreprise maritime. Par exemple, c'est le droit maritime qui détermine quel est le régime juridique applicable au contrat d'affrètement ou au contrat de transport maritime sous connaissance. C'est donc un droit qui possède une forte consonance commerciale.

L'industrie maritime est constituée de nombreux secteurs d'activités proprement maritimes, mais aussi terrestres. La diversité de ces secteurs entraîne évidemment une multiplicité d'intervenants. En référant nommément à cette diversité, c'est d'ailleurs que certains dictionnaires juridiques définissent le droit maritime. C'est aussi cette complexité de l'industrie qui met en contact permanent les règles du droit maritime avec celles du droit terrestre. Le droit maritime ne peut donc être considéré comme une discipline hermétique ou indépendante. Il est en interrelation constante avec le système de droit privé, dont il ne serait qu'une composante<sup>5</sup>.

Mais le droit maritime peut aussi être défini par référence à sa nature, c'est-à-dire en insistant sur l'originalité des règles qui le composent ainsi que leurs origines. L'évolution de ces règles s'est faite en accord avec le développement du commerce et des techniques de navigation. À cet égard, le droit maritime s'avère être la somme des usages et des coutumes des gens de mer tels qu'appliqués par des tribunaux spécialisés, chargés de régler les litiges qui s'élevaient entre ces derniers.

---

<sup>5</sup> *Lexique des termes juridiques*, Paris, Dalloz, 1988, p. 183.

Ces normes sont souvent communes à toutes les nations maritimes. Elles s'articulent autour d'une réalité bien simple, qui est le risque de mer. C'est de cette réalité que s'est dégagé l'idée d'aventure commune qui caractérise le droit maritime. En effet, le transport maritime a toujours été perçu comme étant une aventure commune, dont les profits, en cas d'heureuse arrivée ou en cas contraire des pertes, devaient être répartis entre tous les participants. L'idée persiste aujourd'hui, mais dans une moindre mesure. Elle se fonde sur plusieurs règles de droit maritime qui n'ont pas d'équivalent en droit terrestre, telles celles relatives à la contribution aux avaries communes à l'assurance maritime et, au contrat d'affrètement ou de transport maritime sous connaissement. Ces règles traduisent une certaine harmonie du droit maritime international.

L'existence et le contenu de ces normes colorent donc le droit maritime d'une forte teinte d'originalité.

Mais il existe une autre caractéristique tout aussi essentielle. Pendant des siècles, ces règles furent tout d'abord développées, puis appliquées, par des tribunaux spécialisés: les tribunaux maritimes ou les cours d'amirauté. En anglais, le droit maritime (*maritime law*) est souvent désigné par l'expression «*Admiralty Law*» par renvoi au droit appliqué par la Cour de l'Amirauté anglaise<sup>6</sup>. Ces tribunaux ont exercé leur mission normalement de façon exclusive, quelquefois de façon concurrente avec les tribunaux de droit commun. Pendant longtemps, le contenu du droit maritime sera déterminé par renvoi au contenu de la compétence de l'Amirauté, attribuée à ces tribunaux.

Même si on ne peut pas préciser aucune date quant à la création de ces tribunaux spécialisés, on sait par contre que leur établissement est très ancien<sup>7</sup>. Depuis l'antiquité, on trouvait en effet dans chaque port important un conseil ou une cour chargée spécifiquement de régler les différentes affaires maritimes.

---

<sup>6</sup> GILMOR G., et al., *The Law of Admiralty*, 2<sup>e</sup> éd, New York, The Foundation press Inc., 1975, pp. 1-2.

<sup>7</sup> RODIÈRE R., *Traité général de droit maritime*, Paris, Dalloz, 1971, vol. 1971, 1, pp. 9-40.



L'originalité du droit maritime s'est peu à peu atténuée dans nombreux de pays. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce phénomène: la complexité croissante de l'industrie maritime, l'intégration pure et simple des règles de droit maritime dans le système de droit privé et la disparition des tribunaux de l'Amirauté ou leur rattachement aux tribunaux ordinaires.

En France, l'insertion des règles de droit maritime dans le Code de commerce et la soumission, en première instance, des affaires maritimes aux tribunaux de commerce ont fait perdre beaucoup d'originalité au droit maritime français<sup>8</sup>.

La situation n'est pas différente pour l'Angleterre où la Cour d'amirauté fut intégrée au système des tribunaux de droit commun.

Mais il s'agit de l'atténuation et non de la perte d'originalité des règles du droit maritime.

Tout en considérant que le droit maritime est défini sur la base de son objet ou de sa nature<sup>9</sup>, ses sources, son contenu et sa portée sont susceptibles de varier, mais, dans un pays unitaire sur les plans politique et juridique, cela ne pose guère de problèmes.

La branche du droit qui s'occupe de la navigation, c'est-à-dire des sujets, des moyens et des activités juridiques qui interviennent dans l'activité économique du transport maritime, appartient à la fois au droit privé et au droit public.

Ce n'est pas le lieu d'approfondir ici les problèmes de l'indépendance scientifique de cette discipline juridique: il suffit de souligner que les caractéristiques particulières de la navigation en font une activité économique qui demande une intervention importante de l'administration publique, de sorte qu'il n'est pas possible de l'étudier uniquement sous le

---

<sup>8</sup> RODIÈRE R., DU PONTAVICE E., *Droit maritime*, 10 éd., Paris, Dalloz, 1986, p. 1; GRIME R.P., *Shipping Law*, London, Sweet & Maxwell, 1978, pp. 1-2. En Bibliographie, BEURIER J.P., CHAUMETTE P., HESSE P., MENSARD A.-H., NDENDE M., PROUTIERE-MAULION G., REZENTHEL R., TASSEL Y. (2009/2010) *Droits maritimes*, Paris, Dalloz, coll. Dalloz action, p. 1216.

<sup>9</sup> Selon la doctrine, le droit maritime «is substantially the application of the ordinary principles of the law to particular problems of ships and sea».

point de vue du droit commun.

La propriété du navire se conforme à la conception du droit de propriété en général, avec une attention particulière pour les problèmes de la copropriété avec des institutions spéciales, mais aux fins de l'exercice de l'activité de navigation. C'est le personnage de l'armateur qui revêt la plus grande importance, celui qui emploie le navire pour un ou plusieurs voyages et expéditions, en le munissant des équipements nécessaires et en le confiant à la direction d'un commandant. L'armateur n'est pas forcément le propriétaire du navire; il exerce une activité organisée pour employer le navire pour obtenir un résultat économique: c'est donc un entrepreneur et il exerce en particulier une entreprise de navigation.

L'armateur emploie des collaborateurs, tant à terre qu'à bord. Ces derniers constituent l'équipage, c'est-à-dire l'élément humain de l'organisation centrée sur le navire. Les États, en général, dans le cadre des recommandations de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), définissent les critères minimum concernant l'équipage, selon le principe d'organisation hiérarchique et définissent toutes les figures professionnelles.

La notion juridique fondamentale autour de laquelle tourne le droit de la navigation c'est, sur le plan interne, le navire, à savoir le bien qui permet de navigation. En vérité, il n'est plus possible, aujourd'hui d'affirmer que le navire soit considéré comme un bien de manière univoque: dans le droit international, selon certains juristes<sup>10</sup>, il a la qualité de communauté, mais si l'on ramène l'ensemble des situations juridiques, pour lesquelles le navire constitue l'élément de liaison des règles internationales, par référence à sa qualité strictement juridique, qui laisse de côté toute considération d'ordre politique, il semble que la notion la plus appropriée soit celle d'unité de production d'une entreprise, caractérisée par un degré élevé d'indépendance, comme la succursale d'une entreprise dans le droit commercial<sup>11</sup>.

Le droit interne marocain considère, par contre, le navire comme un bien qui sert à la

---

<sup>10</sup> RIMABOSCHI M., *Méthodes d'unification du droit maritime. Contribution à la construction d'un ordre juridique maritime*, Aix Marseille, 2006, tit. II, p. 8.

<sup>11</sup> RIMABOSCHI M., *op. cit.*

navigation; en effet, il peut être défini comme une quelconque construction (flottante et mobile), destinée au transport maritime ou fluvial à toutes fins et, en particulier, aux fins commerciales, de remorquage, de pêche, de plaisance ou de tout autre type.

C'est à partir du lancement que la construction prend la qualité de navire, puisque c'est par ce lancement que le véhicule devient apte à la navigation.

Aux fins de l'enregistrement, certaines caractéristiques, comme celles techniques nécessaires à la navigation de haute mer et côtière, la jauge et parfois le type et la catégorie de navires, peuvent avoir une certaine importance.

Il nous semble opportun de citer ici les documents de bord, dont la conservation et la tenue sont obligatoires durant la navigation. Il s'agit des documents qui, en plus de leur connotation évidente en droit public, ont une importance considérable également en droit privé, commercial et du travail. Ils se composent de papiers et de livres.

On trouve en premier lieu l'acte de nationalité, qui indique le nom, le type, les caractéristiques, la jauge brut et nette, le nom du propriétaire, le registre d'immatriculation et le rôle de l'équipage qui fournit, pour chaque membre du personnel embarqué, les données les plus significatives.

Le livre de bord principal c'est le journal nautique qui comprend l'inventaire de bord, le journal général et de comptabilité, le journal de navigation et le journal de cargaison. Le journal nautique explique les moments techniques, administratifs et les activités essentielles de la vie à bord; afin d'en renforcer l'efficacité de preuve en faveur de l'armateur, il est tenu sous la responsabilité du commandant.

Le droit connexe à la pratique du commerce et du transport maritime international, d'origine coutumière, est caractérisé par un dynamisme naturel. Il est d'ailleurs influencé par une multiplicité d'éléments, constitués par des sources non écrites, dont la cristallisation dans les dispositions d'un traité est bien difficile, par ce qu'il s'agit souvent de sources qui sont

liées à l'évolution de la communauté sociale intéressée, et qui se développent en même temps que celle-ci. Il s'agit en effet de règles issues des usages maritimes, qui s'érigent en principes généraux lorsqu'elles acquièrent un certain degré d'application<sup>12</sup>.

La codification internationale rigide ne peut pas rendre compte de ce dynamisme. La transposition des conventions internationales dans l'ordre juridique interne des Etats soumise à la ratification des traités par les États, montre le niveau de l'unification acquis par les conventions internationales de droit maritime.

Le droit marocain est né d'abord des relations commerciales internationales entre les anciennes villes de la Méditerranée, puis au Moyen Age, entre l'Orient et l'Occident. Le caractère international du droit marocain s'explique, en outre, par les relations de ce pays avec les puissances occidentales, avant le protectorat français.

L'acte d'Algésiras, de l'année 1906,<sup>13</sup> prévoyait une liberté économique sans aucune égalité. Cet acte avait et a toujours des incidences sur les relations interétatiques dans le domaine maritime<sup>14</sup> avec le protectorat<sup>15</sup>. Le législateur colonial a commencé d'abord par introduire certaines règles de droit maritime comparé, d'origine anglo-saxonne (USA en particulier), avant qu'elles n'influent le droit maritime français lui-même.

---

<sup>12</sup> Voir RIMABOSCHI. M., *Méthodes d'unification du droit maritime. Contribution à la construction d'un ordre juridique maritime*, Aix Marseille, 2006, titre II, p. 6.

<sup>13</sup> Le 16 janvier 1906 s'ouvre à Algésiras, en Espagne, une Conférence internationale dédiée à la question marocaine. La souveraineté de l'Empire chérifien est mise à mal depuis la Conférence de Madrid de 1880 qui pose les bases du régime international du Maroc. Les appétits des Européens s'aiguisent au début du XX<sup>e</sup> siècle sur fond d'expansion colonial. Le principal gagnant est la France qui se dote d'une sphère d'influence en neutralisant, par des concessions de terres dans d'autres espaces, l'Italie, puis l'Angleterre avec «l'entente cordiale» en avril 1904 et enfin l'Espagne, en octobre 1904. Craignant l'instauration d'un protectorat, le Sultan Abd el Aziz se tourne vers le grand perdant des arbitrages entre Européens: l'Allemagne. Leur rapprochement se matérialise à Tanger le 31 mars 1905, lorsque le Kaiser se proclame le défenseur des intérêts du Maroc face à la France. Ce faisant, il plonge l'Europe dans une crise internationale qui fait craindre une nouvelle guerre. La sortie de crise passe par la Conférence d'Algésiras. Douze pays y sont représentés aux cotés des envoyés du sultan du Maroc: il s'agit de la France, de l'Espagne, de l'Allemagne, du Royaume-Uni, de la Belgique, des Pays-Bas, de l'Italie, du Portugal, de l'Autriche-Hongrie, de la Suède, de la Russie et des Etats-Unis d'Amérique. H. HARTER H., *la Conférence d'Algésiras 1906: Un nouveau rôle pour les Etats-Unis dans le concert des Nations, en Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, n. 42, tome 2015, 75 s.

<sup>14</sup> Sur la participation américaine à la conférence, cf. El Mostafa AZZOU, *La participation américaine à la conférence d'Algésiras, 1906: un regard français*, *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2006, vol. 4, n° 224, p. 9.

<sup>15</sup> Le protectorat français au Maroc est le régime de tutelle qui fut exercé par la France dans l'Empire chérifien, mis en place par le traité franco-marocain conclu à Fès, le 30 mars 1912, entre la Troisième République Française et le Sultan marocain Moulay Abd El Hafid.

En outre, compte tenu de la situation internationale d'un pays sous protectorat, dont les affaires extérieures étaient expression de la puissance coloniale, les litiges du commerce maritime étaient connus par des tribunaux français. Ces juridictions appliquaient soit la loi du lieu de formation du contrat, soit celle du pavillon, soit celle du port d'attache.

La nature internationale du droit maritime marocain n'allait pas diminuer après l'indépendance du Maroc. Au contraire, les relations postcoloniales du Pays en matière de commerce maritime continuaient à être imprégnées des anciens accords et conventions conclus avec les puissances occidentales de l'époque.

De nouvelles relations ont été tissées sur le canevas des précédentes, avec l'Espagne, le Portugal, l'U.R.S.S, le Soudan et la Jordanie.

Nous rappelons également la participation du Maroc aux trois conférences des Nations-Unies sur le Droit de la Mer en tant que pays en voie de développement<sup>16</sup> (1958, 1960 et 1975, 1982). De même il n'a cessé de participer à d'autres conférences internationales de droit de la mer qui ont été concrétisées et transposées en instruments internationaux.

Toutefois, le Maroc continue à appliquer le Code de commerce maritime<sup>17</sup> qui remonte au début du siècle dernier (31 mars 1919)<sup>18</sup> dont les dispositions ne sont plus appropriées aux situations actuelles, malgré les quelques modifications intervenues, ici et là, selon les événements et les circonstances.

Aux cours des années, le Maroc a ratifié un certain nombre d'instruments internationaux, mais la substance des normes juridiques nationales est dépassée.

Le Maroc ne possède pas une législation appropriée à ce secteur, à cause de

---

<sup>16</sup> LÉVIS J.P., *Les espaces marins: une réponse au défi économique du 21<sup>e</sup> siècle*, in *Reflets et perspectives de la vie économique*, Bruxelles, tome XVIII, FORD F., GEORGHIOU L, CAMERON H, *L'utilisation des mers au 21<sup>e</sup> siècle*, in *Impact, sciences et société*, n° 3/4, Paris, 1983.

<sup>17</sup> Code de commerce maritime du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) (*B.O.* du 26 mai 1919, p. 478 et rectific. 15 août 1930, p. 953).

<sup>18</sup> Le dahir du 31 mars 1916 (28 jourmada II 1337) portant approbation de trois textes relatifs au commerce à la navigation et à la pêche en zone française de l'Empire Chérifien, modifié par les Dahirs (lois) des 26 novembre 1926, *B.O.* p. 128, et 26 avril 1948, *B.O.* p. 619.

l'archaïsme du Code de commerce maritime. On peut affirmer qu'il n'y avait pas des sources juridiques maritimes marocaines au moment de la rédaction de ce Code maritime, car avant le protectorat, on ne pouvait déceler que certains usages et coutumes, même si parfois elles étaient transcrites dans quelques documents officiels. Ils existaient seulement quelques dahirs (lois) et arrêtés (ministériels) sur la navigation commerciale, sur la marine marchande et la police de la navigation<sup>19</sup>, sur la police sanitaire et sur les épaves maritimes.

Les traités signés avec les puissances occidentales de l'époque, dont certaines de leurs dispositions se rapportaient à la navigation et au commerce maritimes, contenaient une réglementation insuffisante.

Des simples réglementations nationales, adoptées par les États, semblaient insuffisantes pour régir ces activités, déployées à l'échelle mondiale.

Nées de la pratique, les règles sur le transport maritime sont aujourd'hui généralement appliquées. L'une d'elles, fondamentale, exige que le transporteur ne livre pas la marchandise au destinataire que sur présentation du connaissement.

Les textes internationaux d'unification du transport maritime de marchandises sont: la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (Règles de la Haye) pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et ses deux protocoles modificatifs (l'un du 23 février 1968 et l'autre du 21 décembre 1979) et la Convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer du 30 mars 1978 (Règles de Hambourg).

La Convention de Bruxelles du 25 août 1924, intégrée dans nombreuses lois maritimes nationales, constitue le droit commun du transport maritime international.

Cette Convention a son origine en 1921. La première version des Règles de la Haye a été élaborée, par le Comité Maritime International (CMI)<sup>20</sup>, le 2 septembre 1921.

---

<sup>19</sup> Le dahir du jourada I 1334 (7 mars 1916), sur la police des ports maritimes de commerce de l'ancienne zone de protectorat français, tel qu'il a été modifié par les dahirs des 24 jourada I 1345 (30 novembre 1926), 4 safar 1353 (18 mai 1934), 1<sup>er</sup> hija 1366 (16 octobre 1947) et 9 jourada II 1369 (28 mars 1950).

<sup>20</sup> CMI, *The Travaux Preparatory of the Hague Rules and of The Hague-Visby Rules*, pp. 32-52.

Après la Conférence diplomatique tenue par le gouvernement belge, la Convention a été adoptée. Les Règles de La Haye s'appliquent à tout connaissement créé dans un des États contractants (article 10).

Vers 1959 le CMI a proposé la modification du champ d'application des Règles de La Haye. La modification de l'article 10 a été approuvée en 1968 et, après cette modification, la Convention est connue sous le nom des Règles de la Haye-Visby<sup>21</sup>.

Les Règles de La Haye-Visby s'appliquent à tout connaissement relatif au transport de marchandises entre ports de deux États différents, quand: a) le connaissement est émis dans un État contractant ou b) le transport a lieu au départ d'un port d'un État contractant ou c) le connaissement prévoit que les Règles de La Haye-Visby ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

L'article 10, comme modifié, ne porte pas atteinte au droit d'un État contractant d'appliquer les Règles de La Haye-Visby au connaissement non visés par cette Convention.

Les Règles de Hambourg ont été rédigées par le groupe de travail sur le droit du transport international de la Conférence des Nations-Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED)<sup>22</sup>. Elle s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux États différents lorsque : 1) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant, ou 2) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant, ou 3) l'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un État contractant, ou 4) le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un autre État contractant, ou 5) le

---

<sup>21</sup> CMI, *The Travaux Preparatory of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules*, pp. 52-72.

<sup>22</sup> CNUCED: *Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement*, organisme créé en 1964 et qui a rassemblé tous les pays de l'ONU, Son objectif était de favoriser le développement des pays en voie de développement.

connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les Règles de Hambourg (ou celles d'une législation nationale leur donnant effet) régiront le contrat (article 2.1).

Par ailleurs, les Règles de Hambourg s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée (article 2.2). Elles excluent les contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissance est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux Règles de Hambourg pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissance, si ce dernier n'est pas l'affréteur (article 2.3).

Le Maroc n'a pas ratifié la Convention de Bruxelles, mais a adhéré aux Règles de Hambourg le 12 juin 1981, entrées en vigueur au niveau international le 1 novembre 1992.

Les Règles de Rotterdam sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, adoptées à New York le 11 décembre 2008, ont été ouvertes à la signature à Rotterdam le 23 septembre 2009, mais ne sont pas encore entrées en vigueur. Elaborées par le groupe de travail de droit de transport de la Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International (CNUDCI)<sup>23</sup>, elles représentent une nouvelle tentative d'uniformisation du droit du transport maritime international de marchandises. Les Règles de Rotterdam ont pour objectif d'unifier et de se substituer au droit positif existant. Elles s'appliquent aux contrats de transport maritime dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison, ainsi que le port de chargement d'un transport maritime et le port de déchargement du même transport, sont situés dans des États différents, si selon le contrat de transport, l'un quelconque des lieux ci-après se trouve dans un État contractant: 1) le port de réception; 2) le port de chargement; 3) le lieu de livraison; ou 4) le port de chargement.

---

<sup>23</sup> COMMISSION DES NATIONS UNIES POUR LE COMMERCE INTERNATIONAL, volume XXXII, Publication des Nations Unies Annuaire, 2001.



Les Règles de Rotterdam s'appliquent n'importe quel soit la nationalité du navire, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou toute autre partie intéressée<sup>24</sup>. Elles excluent les contrats de transports réguliers suivants: les chartes-parties et les autres contrats d'utilisation de tout ou partie d'un navire (article 6).

Les Règles de Rotterdam ne s'appliquent pas aux contrats de transport autres que de ligne régulière. Néanmoins, elles s'appliquent: 1) en l'absence, entre les parties, de charte-partie ou autre contrat d'utilisation de tout ou partie d'un navire; et 2) en cas d'émission d'un document de transport ou d'un document électronique de transport (article 6.2). Les Règles de Rotterdam s'appliquent dans les relations entre le transporteur et le destinataire, la partie contrôlant ou le porteur qui n'est pas une partie initiale à la charte-partie ou à un autre contrat de transport exclu de son champ d'application. En revanche, elles ne s'appliquent dans les relations entre les parties initiales à un contrat de transport exclu conformément à l'article 6.

Au Maroc, qui n'a pas ratifié les Règles de Rotterdam, les perspectives de ratification dépendent des opérateurs du commerce maritime. Les armateurs et les assureurs voient de façon positive la ratification tandis que les chargeurs vont dans le sens contraire puisque, en dépit des innovations, les Règles n'ont pas rééquilibré les droits et obligations des chargeurs et des transporteurs.

Le Maroc, malgré ses nombreux ports et sa ancienne tradition maritime, est un pays chargeur et il a tout intérêt à défendre les intérêts des chargeurs. Il adopte donc une attitude de prudence face à la ratification des Règles de Rotterdam et attends la réaction des ses partenaires commerciaux.

La première partie (les trois premiers chapitres) de cette thèse donnera une vision général sur la situation ancienne et actuelle du droit maritime marocain (histoire, évolution, sources, jurisprudence) toute en analysant le droit maritime et le régime juridique du transport

---

<sup>24</sup> Article 5, 2.

maritime des marchandises au Maroc en ce qui concerne les aspects suivants: affrètement, responsabilité du propriétaire/armateur de navire, contrat de transport, connaissance etc. La deuxième partie (le quatrième chapitre) est consacrée à l'analyse des Règles Hague-Visby et des normes internationales applicables en la matière au Maroc (Convention de Hambourg).

Dans cette recherche on va donc se rappeler les normes fondamentales du droit maritime marocain et du droit international maritime applicable qui comptent sur une longue histoire et tradition, afin de comparer les similitudes et les différences, et de vérifier le degré d'application des conventions internationales au Maroc. La tâche qu'on s'est proposée est de viser non seulement le droit positif existant qui a pour but l'unification de droit maritime, mais également les méthodes, les systèmes possibles pour unifier ce droit d'un point de vue juridique.

# CHAPITRE I

## L'HISTOIRE MARITIME DU MAROC

### 1. Remarques préliminaires

Se trouvant à la charnière de deux continents, l'Afrique et l'Europe, le Maroc occupe une place stratégique dans la région méditerranéenne. Ses espaces maritimes relient la mer Méditerranée et l'Océan Atlantique par le biais du détroit de Gibraltar; ses côtes s'étendent sur plus de 3500 km.

Cette position privilégiée a donné au Maroc une importance politique et commerciale, mais elle en a fait, aussi, l'objet de convoitises des peuples marins depuis l'antiquité: les Phéniciens, qui avaient instauré des présides au XII<sup>e</sup> siècle av. J-C. et les Carthaginois, qui avaient conquis Luxus<sup>25</sup>, près de Larache et puis Cap Spartel au XVII<sup>e</sup> siècle av. J-C.<sup>26</sup>.

Avec la pénétration de l'Islam, à partir de 788 après J-C. le Maroc s'est doté d'une prestigieuse flotte marchande et de guerre en Méditerranée et sur une partie de l'Atlantique.

Quelques siècles après, diverses puissances d'outre mer prirent le relais. Celles-ci visaient dès le début du XV<sup>e</sup> siècle, à s'assurer le contrôle des grandes voies de navigations sur les côtes marocaines<sup>27</sup>.

Le tournant du XX<sup>e</sup> siècle vit ces convoitises se renforcer et les tentatives d'occupation par les puissances européennes s'exacerbernt. Il vit également l'entrée des puissances qui n'ont pu coloniser le Maroc que par la voie maritime<sup>28</sup>.

L'histoire du Maroc est intimement liée à l'évolution des rapports entre les puissances

---

<sup>25</sup> Actuellement ville de Larache, au nord du Maroc sur la façade Atlantique.

<sup>26</sup> DAHAK D., *Les Etats Arabes et le droit de la mer*, Casablanca, Ed Maghrébines, 1986, Tome.1, note 13. 5.

<sup>27</sup> BENNOUNA M., *Rapport introductif au séminaire le Maroc et le droit de la mer*, n° 6, 2<sup>e</sup> semestre, 1979, p. 1.

<sup>28</sup> DAHAK D., *supra cit.*, p. 5.

étrangères ayant une présence et des intérêts dans ce Pays. C'est donc une histoire de crise, d'affrontement et de lutte d'influence entre les puissances impérialistes.

Son importance géographique en a fait du Maroc un carrefour stratégique de puissances impérialistes et un champ favorable aux interventions. Cette tutelle étrangère a été confirmée par le droit international<sup>29</sup>: traités, accords et conventions internationales.

En effet, le système de protection généralisé constituait un véritable transfert de souveraineté aux profits des États européens et des États-Unis d'Amérique. Pourtant, «les Marocains pouvaient être soustraits aux lois de leur pays et constituer, par suite de l'immunité dont ils jouissaient, les agents de pénétrations des puissances étrangères»<sup>30</sup>.

La Conférence de Madrid, qui eut lieu du 19 mai au 3 juillet 1880, fut convoqué par le Sultan pour reformer ou abolir un tel système. Mais les résultats furent l'inverse. La Convention déboucha sur l'institutionnalisation de la politique de la «porte ouverte» et la généralisation des privilèges capitulaires majeurs<sup>31</sup> entre les États signataires de l'accord.

La Conférence de Madrid devait rassurer les puissances européennes et les États-Unis sur le sort du Maroc et les intentions coloniales de la France et de l'Espagne. Elle fut le point de départ d'un processus colonial, illustré quatre ans plus tard par le Congrès de Berlin (15 novembre 1884, 26 février 1885); aussi connue comme la Conférence de l'Afrique de l'Ouest<sup>32</sup>.

---

<sup>29</sup> La Commission du Droit International (CDI) définit «le traitement de la nation la plus favorisée comme le traitement accordé par l'Etat concédant à l'Etat bénéficiaire, ou à des personnes ou à des choses se trouvant dans un rapport déterminé avec cet Etat, non moins favorable que le traitement conféré par l'Etat concédant à un Etat tiers ou des personnes ou à des choses se trouvant dans le même rapport avec cet Etat tiers », projet de la CDI sur les clauses de la nation la plus favorisée, in *Annuaire de la Commission du Droit international*, 1978, vol. II, partie 2, p. 21.

<sup>30</sup> Voir AYACHE A., *Le Maroc, bilan d'une décolonisation*, Ed. Sociales, Paris, 1952, p. 52.

<sup>31</sup> Le système des privilèges capitulaires majeurs s'est caractérisé par: 1) le nombre élevé des protégés marocains: deux par commerçant et par port, et la protection s'étend à la famille protégé. Les consulats et légations pouvaient voir un certain nombre des protégés marocains à leur service, tous ces protégés bénéficient de l'immunité diplomatique et de l'exemption fiscale; 2) l'extension de la compétence des juridictions consulaires à tous les litiges où le défendeur était un étranger ou un protégé.

<sup>32</sup> Conférence organisée à l'initiative de la chancelier allemand Otto von Bismarck pour assurer la continuation du libre-échange sur les côtes de l'Afrique.

Toutes les puissances européennes, y compris la Russie, plus les États-Unis<sup>33</sup>, y étaient présents pour le partage colonial de l'Afrique. Au cours de ce «Yalta colonial» les États Européens se partagèrent le Continent Africain en zones d'influence, protectorat et autres colonies; la Russie se réserva l'Europe centrale et l'Asie, alors que les États-Unis d'Amérique se tournèrent vers l'Amérique centrale et Latine et l'Extrême Orient.

Dans l'affaire relative aux droits des ressortissants des États-Unis d'Amérique au Maroc (1952), qui avait trait en particulier à l'étendue de la juridiction consulaire des États-Unis dans la zone française du Maroc, ainsi qu'à la question de l'immunité fiscale des ressortissants des États-Unis, la Cour Internationale de Justice<sup>34</sup> a conclu que les États-Unis n'étaient pas légitimé, en vertu des clauses relatives au traitement de la nation la plus favorisée (NPF)<sup>35</sup>, contenues dans leur Traité de 1836<sup>36</sup> avec le Maroc, à exercer la juridiction consulaire dans la zone française du Maroc dans la zone française du Maroc dans d'autres affaires que celles expressément incluses dans ledit Traité. La Cour a reconnu à cet égard que les États-Unis avaient acquis une juridiction consulaire additionnelle par l'effet de ces clauses NPF, mais que les avantages dérivés de cette clause étaient perdu depuis que la Grande Bretagne, en signant la Convention franco-britannique du 29 juillet 1937, avait renoncé à tous

---

<sup>33</sup> Les Etats-Unis ont défendu, avant et pendant le protectorat français, leur relation spéciale avec le Maroc, établie depuis 1787. Partenaires des accords internationaux sur la Maroc (1865-1880-1906), ils ont accepté le protectorat politique français, mais sans renoncer au régime des Capitulations et revendiquant toujours dans le domaine économique le principe de «porte ouverte».

<sup>34</sup> C.I.J. Affaire relative au Maroc (*France v. États-Unis d'Amérique*), arrêt du 27 août 1952, vol. II, p. 9 ss.

<sup>35</sup> Clause par laquelle chaque États signataire s'engage à accorder à l'autre tout avantage qu'il accorderait à un État tiers L'origine des clauses de traitement de la nation la plus favorisé (NPF) remonte au XII<sup>e</sup> siècle, mais c'est aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles qu'elles sont devenues un élément coutumier de nombreux traités d'amitié, de commerce et de navigation. Les premières clauses, de portée très large, s'appliquaient à un vaste éventail de questions telles que les «droits, privilèges, immunités et exemptions» en matière de négoce, de commerce et de navigation, ou les «obligations et prohibition» concernant les navires ainsi que l'importation ou l'exportation des marchandises, comme en témoignent l'exemple de la première clause de la nation la plus favorisé contenue dans le Traité d'amitié et de commerce entre le Etats-Unis et la France de 1778 (art. 3. d). Voir NOLDE B., *La clause de la nation la plus favorisée et les tarif préférentiels*, Paris 1933; SAUVIGNON E., *La cluse de la nation la plus favorisée*, Grenoble, 1972; NAUDIN P., *Réflexions: critiques sur la clause de la nation la plus favorisée*, en *Revue politique et parlementaire*, 1932, Voir aussi LYONNE G., *La clause de la nation la plus favorisée en droit des investissements: bilan et perspective*, en *Rev. générale de droit international public*, 2015, p. 19.

<sup>36</sup> Traité du 16 septembre 1836 qui limitait la juridiction consulaire aux différents entre ressortissant américains et ne permettait pas aux États-Unies de réclamer un droit de contrôle de la législation et de la réglementation de l'état chérifien.

ses droits et privilèges capitulaires. La Cour a également conclu que la clause NPF ne justifiait pas l'immunité fiscale car aucun autre État n'en bénéficiait pour ses ressortissants.<sup>37</sup>

Les observations de la Cour semblaient sous-entendre que le champ d'application de la clause NPF dans un traité était restreint aux questions visées par ledit traité.

Une propagande cruelle (menée par l'Alliance française, les missions médicales, les missions chrétiennes franc-maçonniques et les capitalistes influentes), qualifiant le Maroc de Pays primitif, habité par les pirates, obligeait le sultan à entreprendre entre fin 1800 et début 1900 des réformes qui engageront le Maroc dans le progrès à l'instar de l'Europe, au nom de la civilisation.

## **2. La tradition maritime du Maroc: cadre historique**

La tradition maritime marocaine remonte donc bien avant l'Islam, au V<sup>e</sup> siècle av. J-C, période durant laquelle le Maroc avait constitué le premier centre de commerce de poissons sur la côte atlantique du Cap Spartel<sup>38</sup>. Les activités de pêche exercées à l'époque avaient mené à la construction d'usines de traitement de poissons à Luxus du temps des Carthaginois. Certains historiens parlent d'une dizaine d'usines et d'une grande activité de pêche exercée

---

<sup>37</sup> Les États-Unis ont invoqué leur Traité de paix de 1836 avec le Maroc. Ce traité portait sur différentes questions, notamment la navigation, le commerce et la juridiction consulaire. Il stipulait expressément que les États-Unis bénéficiaient de la juridiction consulaire dans tous les différends entre citoyens ou protégés des États-Unis. Les États-Unis ont demandé, sur la base de la clause NPF de ce traité, que des droits additionnels s'ajoutent à la juridiction consulaire dans toutes les affaires où un citoyen ou un protégé des États-Unis était un simple défendeur. Les traités conclus avec des tierces parties par le Maroc et invoqués par les États-Unis sont le Traité général de 1856 conclu avec la Grande Bretagne et le Traité de commerce et de navigation conclu en 1861 avec l'Espagne. Ces traités accordaient la juridiction consulaire dans toutes les affaires dans lesquelles des ressortissants respectifs étaient de simples défendeurs. La Cour a estimé que «les États-Unis avaient acquis, par l'effet des clauses de la nation la plus favorisée, la juridiction civile et pénale dans toutes les affaires où ils étaient des défendeurs», mais que ces effets juridictionnels avaient pris fin lorsque l'Espagne et la Grande Bretagne ont mis fin à leurs traités respectifs avec le Maroc. «Voir <http://www.icj-cij.org/cijwww/cdecisions/csummaries/cfussommaire520827.htm>. Le texte intégral du traité peut être consulté».

<sup>38</sup> PACHECO H., *La exploración del Norte Africano del Sur del Atlas*, in *Archivos del Institut de Estudios Africanos*, n° 1, 1 septembre 1974, pp. 8 et 49.

par la population côtière de cette époque<sup>39</sup>.

Une plus grande importance a, cependant, été accordée à la navigation avec la pénétration de l'islam et les mouvements de conquête qui suivirent. C'est ainsi que la mer a joué un rôle important<sup>40</sup> dans la conquête et la propagation de l'islam et dans la communication et le commerce avec les pays voisins<sup>41</sup>. En effet, depuis la conquête de l'Andalousie par Tarik Ibn Ziad<sup>42</sup>, avec son navire, les sultans marocains qui se sont succédé ont rivalisé pour développer leur flotte. Cet arsenal maritime a permis au Maroc de connaître une importante activité commerciale et des victoires en mer, notamment dans la bataille «Zellaka» (23 octobre 1086)<sup>43</sup>, suite à la demande d'assistance adressée par l'imam Salah Eddine Al-Ayyoubi pour faire face aux attaques successives des croisés<sup>44</sup>.

Les Idrissides<sup>45</sup> disposaient, au X<sup>e</sup> siècle, d'une flotte chargée de la défense des présides et des liaisons avec l'étranger. Les Almoravides<sup>46</sup>, au XII<sup>e</sup> siècle, disposaient d'une flotte maritime de 400 vaisseaux et les Mérinides<sup>47</sup> qui détenaient, au XIV<sup>e</sup> siècle, une flotte

---

<sup>39</sup> DAHAK. D., *Ibidem*. p. 13.

<sup>40</sup> Les Idrissides disposaient, au X<sup>e</sup> siècle, d'une flotte chargée de la défense des présides et des liaisons avec l'étranger. Les Almoravides possédaient, au XII<sup>e</sup> siècle, une flotte maritime de 400 vaisseaux et pour les Mérinides détenait, au XIV<sup>e</sup> siècle, une flotte de 600 unités.

<sup>41</sup> NAWFAL S., *Quand les Arabes ont franchis la mer*, Majallat al-Hilal, n° 8, Aout 1972, in *Revue en Arabe*, pp. 5-11.

<sup>42</sup> Tarik ibn Zayad était un stratège militaire de l'armée omeyyade, d'origine berbère, l'un des principaux acteurs de la conquête islamique de la péninsule ibérique. Il est principalement connu pour avoir mené, depuis les rives du nord du Maroc, et sur les ordres de son supérieur, le général Moussa Ibn Noçair, les troupes musulmanes à la conquête de l'Espagne. Depuis cette victoire, le détroit de Gibraltar porte son nom. Voir aussi, CLOT A., *L'Espagne musulmane. VIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle*, Perrin, Paris, 1999.

<sup>43</sup> TAZI A., *Bataille dite, «Zellaka» contre les corsaires en Andalousie en 1086, sous le commandement des deux «Rais» Ahmed ben Maimoun et Daoud Bnou Aïcha*, op. cit., pp. 18-19.

<sup>44</sup> IBN KHALDOUN A., *Al Moukaddima* Ed. Dar al Kalam, Beirut, 1978, pp. 255-256.

<sup>45</sup> Les Idrissides sont une dynastie de souche alide ayant régné au Maroc entre 789 et 985, considérés comme les fondateurs du premier État marocain. Le nom vient de Idriss premier arrière petit fils d'Al Hassan Ibn Ali, zaydite. LAROUÏ A., *the Historie of the Maghreb An Interpretive Essay*. Princeton University Press, 2015, pp. 109-110.

<sup>46</sup> La Dynastie des Almoravides (1056-1147), est issue d'un mouvement religieux et politique né chez des Tribus Berbères du Sud du Sahara, à partir de 1039. Abd Allah ibn Yassine, juriste malikite berbère, part dans le désert prêcher la réforme des pratiques religieuses et des mœurs des populations sahariennes, répondant ainsi à l'initiative d'un chef de la tribu des Gdala. Ibn Yassine réunit ses disciples en *ribat*, à la fois lieu de retraite spirituelle et base de jihad, et leur donne le nom de Morabitin «gens du *ribat*», expression devenue «Almoravides» dans les langues européennes.

<sup>47</sup> La Dynastie Mérinide (Marinides, Bannu Marin) d'origine berbère zénète, qui règne au Maghreb al-Aqsa (Maroc) entre le XIII<sup>e</sup> et le XV<sup>e</sup> siècle et qui contrôle, épisodiquement, d'autres parties de l'Afrique du Nord et de la Péninsule Ibérique pendant XIV<sup>e</sup> siècle. Installés dans le bassin de la haute Moulouya pendant le Moyen Age, ils sont au service des Almohades, une autre dynastie, avant de se rendre maîtres d'un fief au nord du Maroc

de 600 unités<sup>48</sup>.

L'importance accordée par le Maroc à la mer s'est traduite, tout d'abord, par la fondation à Tanger, à Salé et à Badais, sur la Méditerranée, d'usines *dar as-sinaa* (chantiers navals), chargées de la construction des bateaux. Elle a enfin été consolidée par la création d'un Ministère de la mer, «Vizarat d'Al Bahr», chargé des affaires maritimes, fonctions souvent confondues avec les affaires extérieures.

Ces victoires ne durèrent toutefois pas longtemps et la puissance maritime marocaine commença à s'effondrer, à l'instar de celle de l'empire islamique, dans sa totalité pour céder la place, au début du Moyen Age, à une nouvelle puissance maritime, celle de l'Europe. Ce recul touchait aussi bien les navires de guerre que ceux de commerce reliant la Syrie et l'Égypte à l'Afrique du Nord et jouant son rôle dans la jonction des deux rives de la Méditerranée.

Cette tradition maritime considérée, par son mouvement éternel, comme une source de vie, mais aussi de menaces réelles, ne pouvait résister aux mythes qui entouraient la mer. Des récits, laissés par des voyageurs et interprétés par les contemporains, nous donnent une idée sur le concept de la mer dans l'imaginaire populaire. C'est à travers le regard de ces voyageurs que plusieurs auteurs<sup>49</sup>, ont essayé de déceler les mécanismes psychosociologiques et politiques responsable du façonnement des images qui font de la mer un espace de ténèbres et une voie de conquêtes.

Si dans la langue arabe, le mot (*Bahr*) (mer) est utilisé pour désigner l'étendue d'eau abondante et salée, il est employé également pour signifier l'incalculable, l'incontournable, etc.<sup>50</sup>. Le Coran, livre sacré, aborde la mer dans 38 versets comme espace au service de

---

et de prendre le contrôle de la ville de Fès en 1248. PIQUET V., *Les civilisations de l'Afrique du nord: Berbère-Arabs Turcs.*, publié par A. COLIN A., 1909, p. 364; GUIBERT S., *Pratiques diplomatiques marinides (XIII<sup>e</sup> - XV<sup>e</sup> siècle)*, in: *Oriente Moderno*, nuova serie, Anno 88, nr. 2 (2008), pp. 435-468, publ. Istituto per l'Oriente C. A. Nallino.

<sup>48</sup> TAZI A., *La flotte marocaine à travers l'histoire, Majallat al baht al -Ilmi* in *Revue de recherche scientifique*, n° 33 nov. 1982, pp.15 et suivantes.

<sup>49</sup> Par exemple A. Kaddouri et A. Tazi H. Ferhat J.L Miège.

<sup>50</sup> IBN MANDHUR., *Lissan al bahr*, en *Revue de la mer*, 1975, pp. 41, 47.



l'homme pour satisfaire ses besoins en nourriture et en communication et aussi comme espace à travers lequel «Dieu manifeste sa volonté, sa puissance, ses miracles et enfin ses punitions»<sup>51</sup>.

Selon les différentes sources, les adages populaires renforcent l'idée de danger que représente la mer, considérant le voyageur en mer déjà «disparu» et celui qui en revient comme un véritable «renaissant».

Tout cela fait de la mer un vecteur de danger que certains historiens de l'époque coloniale, tels Bruno et Montaigne, s'empressèrent de chevaucher en rapportant que «Les Marocains n'aiment pas la mer», «n'y connaissent rien» ou encore que «l'Atlantique leur inspire une frayeur profonde».<sup>52</sup>

La configuration physique des côtes marocaines n'a pas atténué l'effet de cette relation conflictuelle avec la mer. En effet, la présence d'un socle marin contre lequel se brise la houle, entraîne la formation d'une barre, qui empêche, très souvent, toute communication et rend la côte inhospitalière<sup>53</sup>. Toutefois, la technique et l'organisation maritime des puissances européennes, qui se développèrent au cours des trois derniers siècles, permirent de faire face à cet obstacle maritime et ouvrirent la voie aux invasions ultérieures.

La chute du Kalifa en Andalousie et l'occupation des présides marocains sur la côte méditerranéenne ont rendu le Maroc incapable de reconstituer sa puissance navale. Dans l'une de ses lettres à Louis XIV, le sultan Roi du Maroc, My Ismail, déclarait d'abandonner la mer aux chrétiens par ce que Dieu a donné aux musulmans la maîtrise de l'empire terrestre, laissant la mer aux non musulmans<sup>54</sup>. Cette décision a été l'un des facteurs de la régression de la présence marocaine en mer.

---

<sup>51</sup> KADDOURI A., *Les marocains et la mer: la Méditerranée et le monde Méditerranéen à travers quelques récits de voyageurs maghrébines du XVII<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*, en *Revue Maroc-Europe*, n° 1, 1992, p. 14.

<sup>52</sup> Cité par FERHAT H., *Le Maroc et la mer, approche historique*, en *Revue Juridique Politique Economique Marocaine*. 6, II<sup>e</sup> semestre, 1979, p. 25.

<sup>53</sup> TIMOULE A., *Evolution et potentialité de la pêche au Maroc 1985*, Casablanca, 1990, éd. Senior, p. 11.

<sup>54</sup> KADDOURI. A., *op., cit.*, p. 17.

À l'instar des monarchies européennes de l'époque mais aussi pour éviter la contagion des troubles européens, le Maroc adopta une politique isolationniste, qui a débouché sur une régression des échanges commerciaux par mer.

Lors de la réorganisation des ports, en 1795 le Roi My Slimane, redoutant que la vallée de Sebou<sup>55</sup> ne servait aux Européens de voie d'invasion et souhaitant avant tout protéger les cités impériales de Fès et Meknès, ordonna la fermeture du port fluvial de Mehdiya au commerce maritime.

Mais c'est en septembre en 1795, à Rabat (capital actuel du Maroc), que le Consul Américain à Gibraltar, obtint de My Slimane la reconnaissance solennelle du Traité de 1787<sup>56</sup>. A cette occasion le sultan adressa une lettre personnelle au premier président des Etats-Unis, George Washington, l'assurant de son amitié: *«Nous restons avec vous dans le même état de la paix, de tranquillité et d'entente réciproque que du temps de notre père»*.

Le Sultan, répondant à une sollicitation du «Bey» de Tunis, Hamouda-Pacha, fournit tous les approvisionnements disponibles en vue de mettre fin à la famine qui sévissait en Tunisie de 1811 à 1817 et il répondit favorablement au Gouvernement français qui sollicitait l'exportation urgente de blé pour pallier la disette, qui portait l'hectolitre de blé de 16 à 36 francs en 1817.

La même année et à la suite de la coalition au Congrès de Vienne des puissances européennes contre la piraterie des États barbaresques, My Slimane s'engagea spontanément envers Louis XVIII à faire cesser la course dans les eaux marocaines et décréta, l'année suivante, la suppression de la marine de guerre qui comptait alors quarante-sept unités navigantes dont trois frégates, deux bricks et une douzaine de canonnières. Un certain nombre

---

<sup>55</sup> Fleuve au nord du Maroc qui serve la navigation fluviale.

<sup>56</sup> Le Traité de Paix et d'Amitié entre les États-Unis et le Maroc signé en 1787 pour une période de cinquante ans, a été renouvelé en 1836. Il est toujours en vigueur, représentant la plus longue durée des relations semblables dans l'histoire des États-Unis et du Royaume du Maroc.

de ces navires furent cédés à Alger et Tripoli et les autres unités furent désarmées<sup>57</sup>.

L'avènement du sultan My Abderrahman (1822)<sup>58</sup> a coïncidé avec l'apparition des navires à vapeur et a marqué le début d'une nouvelle ère dans les relations entre l'Europe et le Maroc.

---

<sup>57</sup> MIEGE J-L., le Maroc vivait replié sur lui-même, par suite des guerres européennes, des exploits des corsaires, des restrictions à l'exportation, des épidémies, des révoltes et de bien d'autres facteurs de misère. Le Maroc n'a jamais eu une vraie marine marchande. Nous croyons bien qu'elle se limitait à quelques petits navires pour le cabotage. La course a eu une certaine importance, mais elle a été supprimée en 1817. MIEGE J-L., *Le Maroc et L'Europe* (1830-1894), Paris, P.U.F., 1961-1963, volue. tome I et tome II, *L'ouverture*, tome III, *Les difficultés*.

<sup>58</sup> A l'avènement de My Abderrahmane, en 1822, le Maroc est encore un monde fermé. La disette de 1815 l'a obligé d'importer des céréales, puis il est devenu exportateur par suite des bonnes récoltes de 1829-1830 et des besoins de l'armée française d'Afrique. Alors s'animent ses mauvais petits ports de la côte Atlantique, où des commerçants de nationalités diverses, s'occupent de garnir les entrepôts de Cadix, de Lisbonne et de Gibraltar. Les céréales marocaines prennent ensuite la route des îles de l'Atlantique et de la Méditerranée. Les Marseillais importent aussi ses laines. Du port franc de Gibraltar les Anglais lui envoient des cotonnades, du sucre et surtout ses revenus des douanes favorise le commerce, étroitement contrôlé. Le sultan fait varier les droits suivant les circonstances et les besoins (considérables quand il se met à aider Emir Abde-el-Kader d'Algérie), mais veille à ne pas provoquer la famine dans son pays; d'où une sorte d'échelle mobile pour les céréales. Ce sont les Génois surtout qui font le commerce du blé, avec de nombreux intermédiaires, juifs marocains, qui peuvent circuler dans l'intérieur. Ainsi, de 1830-1842 le commerce marocain extérieur passe de 9 à 18 millions. Le pays exporte, par ordre d'importance, laines, peaux, cire, gommes, huile d'olives, céréales et bœufs. Mogador, actuelle ville d'Essaouira, était alors le principal port, en relations directes avec Londres et Marseille, où il envoyait les laines et les produits apportés par les caravanes sahariennes. Le second est Tétouan, marché des babouches, haïks, soieries et aussi des armes pour la résistance algériennes. Viennent ensuite Tanger, Larache, Rabat, Salé (port des laines), Mazagan, l'actuelle ville d'El Jadida (port de grains de Doukkala). La guerre franco-marocaine de 1844 a porté un rude coup au commerce du Maroc, par suite du bombardement de Tanger et de Mogador. Cette dernière a été pillée. Le conflit avec l'Espagne a été source d'inquiétude. Le rôle diplomatique et commerciale de la France est devenu beaucoup plus important après la paix de 1845. Les relations redeviennent amicales, malgré quelques incidents, en 1849, en 1851. Si la politique marocaine devienne nerveuse à cause des disettes, de l'effondrement des prix extérieurs, de l'extension des monopoles (sucre, café, thé à l'importation, laines et peaux à l'exportation, puis cochenille, soufre, bois de campêche, plomb). Le dirigisme du sultan entrave le commerce. C'est la raison pour laquelle le commerce maritime du Maroc, qui avait atteint 26 millions de francs dans la période 1830-1840, oscille entre 15 et 250 millions de francs durant la période 1848-1863. La France, ce pendant, avait favorisé le commerce des caravanes par Lalla-Marnia et acheté du blé à bon prix pendant la guerre de Crimée. Les Anglais aussi avaient compris l'intérêt du commerce des céréales et des laines marocaines. Leur Consul général, sir Drummond Hay, avait négocié habilement avec l'Empire chérifien où il a représenté son pays pendant un demi-siècle. Le Pacha de Tanger, représentant du sultan I Hadj Mohamed el Khaïb, riche marchand Andalou, était favorable à l'ouverture du Maroc. Des longs pourparlers, appuyés par le gros commerçant marocain Doukkali, et encouragés par la France, aboutissaient au fameux Traité de commerce de 1865. C'est un acte très important. Le corps consulaire est renforcé. Des consuls véritables remplaçaient les agents juifs, peu écoutés, qui jusque-là représentaient les pays européens dans les ports. Les droits de douane à l'entrée étaient fixés à 10%, avantage considérable pour l'Angleterre. Les droits à la sortie étaient légèrement abaissés, suivant un tarif; ceux-ci intéressaient moins l'Angleterre que la France, qui aurait voulu une baisse plus considérable. D'autre puissance avaient adhéré aussi au Traité: la Belgique, la Sardaigne, les Deux-Siciles, le Portugal, les Pays-Bas. C'était une ère nouvelle pour le commerce du Maroc, et l'Angleterre s'y assurait la primauté. Le Maroc n'en avait pas profité dans les années qui suivirent: ses récoltes furent mauvaises, des révoltes l'affaiblirent, les prix européens baissèrent, et surtout un grave conflit l'opposa à l'Espagne: le général O'donnell chercha à conquérir le Maroc septentrional, prit Tétouan et ne l'évacua à celle du «bey» de Tunis et du vice-roi d'Espagne. Le pullulement des immunités ruinait les finances et empêchait au sultan d'améliorer le sort de son peuple. En 1867-1869, sécheresse, sauterelles, cholera, famine, révoltes, effrayante moralité et misère générale affectaient le pays. Une situation analogue à celle de l'Algérie. Cf. AYACHE G., *La question des archives historiques marocaines*, in *Hesperis -Tamuda*, vol. II, 1961, p. 321 à 326.

Le nouveau Souverain, libéral, influencé par l'Occident, après son intronisation, s'empressa d'adresser une lettre aux consuls où il leur exprimait ses sentiments à l'égard des puissances qu'ils représentaient. Ce fut une excellente opportunité d'ouverture du Pays et le Portugal, qui cherchait, depuis plusieurs années, une meilleure protection de ses pêcheurs, fut le premier à tirer profit, en 1823, du changement du Souverain et signait une Convention commerciale.

La Grande Bretagne renouvela la Convention avec le Maroc en Janvier 1824 et l'a complété par quelques articles interprétatifs.

En Mai 1825, le Consul de France notifia au Sultan l'avènement de Charles X et obtint la reconnaissance expresse de la clause de la nation la plus favorisée.

Le Piémont aussi, en cette année, et soumit à My Abderrahmane le texte d'une autre Convention, ratifiée quelques mois plus tard.

En 1856, la coalition de l'Europe coloniale (Espagne, Angleterre et France) arracha à l'Empire Chérifien du Maroc un Traité qui compléta les précédentes Conventions de commerce et de navigation<sup>59</sup>, dont le but inavoué visait l'occupation du Maroc, demeuré l'un des derniers bastions de l'Islam. Après la signature du Traité de 1856, l'Angleterre nomma des consuls dans tous les ports ouverts au commerce.

La signature de ce Traité portait une grave atteinte à la souveraineté du Maroc. Désormais le contrôle de pénétration européenne échappa au Makhzen (Pouvoir) et lors du conflit Hispano-marocain de 1859-1860<sup>60</sup>, le dernier coup fût donné à la Marine Marocaine.

L'article 5 de la Convention internationale sur le phare de Cap Spartel<sup>61</sup>, signée en

---

<sup>59</sup> Traité anglo-américain de 1856, signé le 9 novembre 1856 entre le Maroc et la Grande-Bretagne. Ce Traité se compose de deux textes: le premier s'occupe des consuls et leur privilèges, la liberté de mouvement et d'installation deuxième texte est un traité de commerce.

<sup>60</sup> La guerre d'Afrique, aussi appelé guerredu Maroc ou guerre de Tétouan, est la guerre coloniale menée par l'Espagne contre le Maroc entre 1859 et 1860.

<sup>61</sup> Le phare de Cap Spartel est un Monument national, de renommée internationale, riche de son architecture, son histoire et son rôle maritime. L'édification du phare au Cap Spartel fut décidée en 1861 sur les instances du corps consulaire à Tanger, ému par la répétition des naufrages à l'entrée Sud Ouest du Détroit de Gibraltar. L'un de ces naufrages, qui fut particulièrement tragique, est celui de la «Dona Isabel», Frégate-école des élèves-

1864, en constatant que le Maroc n'avait plus d<sup>62</sup>e Marine Militaire ou commerciale, acceptait de prendre en charge l'entretien du phare.

Le sultan My El Hassan 1<sup>er</sup> tenta de reconstituer la Marine marocaine. En 1876, lors d'un séjour à Casablanca, il négocia avec le Ministre Italien des affaires étrangères l'acquisition de deux canonnières modernes et d'une corvette, devant servir de bateau-école.

En 1877, My Hassan sollicita le concours de l'Angleterre pour l'acquisition d'un bâtiment mixte de combat et de transport, dénommée le «Hassani», destiné à former des jeunes marins marocains dans une école navale anglaise. Un uniforme fût dessiné: redingote de drap bleu-foncé, galons et boutons dorés, casquette portant une étoile d'or brodée au-dessus de la visière.

La famine de 1879, qui imposa la nécessité d'acheminement rapide des céréales vers le Sud du Royaume du Maroc, détermina le Sultan d'entreprendre la création d'une Marine commerciale, projet qui, comme tant d'autres, fût contrecarré par les Puissances Européennes.

En dépit des efforts laborieux fournis par le Roi Hassan 1<sup>er</sup>, il ne lui fût guère possible d'armer une vraie Marine, ni de former suffisamment d'hommes capables de la commander. Dans l'entente du futur partage coloniale, l'Europe n'entendait, en aucun cas, fournir au Maroc les moyens propres d'une puissance maritime militaire et commerciale.

Cependant, il établit le port d'Assaka, qui s'ouvrit au commerce en même temps que

---

officiers de la Marine Brésilienne, qui entraîna la mort de 250 personnes. Le Sultan Sidi Mohammed, acceptait de faire exécuter le Phare à ses frais sous réserve du concours technique du Gouvernement Français, qui mit à la disposition du Pouvoir le conducteur Mr Léon Jacquet, attaché aux services des phares à Paris. Mr Jacquet débarqua à Tanger en Juin 1861, après avoir reconnu, dans une croisière au large, l'emplacement convenable pour l'établissement du phare. En mai 1864 la mise en place de l'appareil optique. Le phare ne fut mis en service que le 15 octobre 1864. À la demande de la commission internationale, le Gouvernement Chérifien du Maroc fit exécuter, en 1931, les transformations nécessaires pour moderniser le Phare du Cap Spartel. L'ancien optique donnant un feu fixe d'horizon d'une puissance de 20.000 bougies décimales, fut remplacé par un nouveau système, lenticulaire, avec une puissance de 300.000 bougies, 4 éclats blancs, groupé toutes les 20 secondes. Voir MINISTERE DE L'EQUIPEMENT DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE, *Journées techniques portuaires et maritimes: Les Aides à la Navigation du 25 au 27 mai 2016 au port de Tanger Med*, 1<sup>ère</sup> édition, 2016.

<sup>62</sup> Par la suite, une Convention fut conclue à Paris le 31 mai 1865, entre le Maroc et diverses puissances: Belgique, Espagne, l'Etats-Unis d'Amérique, Grande Bretagne, France, Italie, Pays Bas, Suède, Norvège et Autriche-Hongrie, nations auxquelles se sont associées, plus tard, Allemagne et Russie. En exécution de la Convention de Paris, toujours en vigueur, les frais de fonctionnement et d'administration du Phare sont supportés par les puissances signataires, la surveillance et la haute direction de l'établissement sont exercées par une commission internationale composée des représentants à Tanger de ces puissances.

fonctionna un service de surveillance côtière à partir de la ville d'Agadir jusqu'à Fleuve Draa.

En 1894 le sultan ne put acquérir que quatre petits navires pour former la flotte marocaine: trois cargos et un croiseur. Il favorisa les relations commerciales maritimes qui s'intensifièrent au cours de son règne.

En 1878, il visita le port de Casablanca et ordonna l'exécution de quelques travaux d'aménagement, le commerce extérieur s'écoulant par voie maritime. Huit ports étaient alors ouverts au trafic. Mais vers 1850 la primauté passa de Mogador à Tanger et puis à Casablanca, vers 1890.

Des lignes régulières de bateaux à vapeur anglaise (*Forwood*), allemande (*Oldenbourg, Portugiesche*), française (*Cie Paquet*), reliaient le port de Casablanca, ainsi que les autres ports de la côte atlantique, à Gibraltar, Londres, Hambourg et Marseille.

Mais l'Angleterre et la France avaient à compter avec la concurrence allemande, qui devenait chaque jour plus sévère. En 1886, le Directeur de l'Export Bank, Jannasch, dirigea une grande expédition commerciale sur la côte marocaine. Le navire «Goltop» de Hambourg, s'ancra, en mois de mars, en rade de Casablanca. Véritable bazar navigant, il portait des échantillons de produits allemands, présentés par une mission de prospection économique qui nouera des relations avec les commerçants du Maroc.

La règne de Hassan 1<sup>er</sup> a été inspiré par la volonté du sultan de concilier les exigences d'une modernisation de l'Etat aux complexités sociales et politiques du Maroc. Ces règne s'inscrit de plus dans la perspective des rivalités impérialistes européennes qui deviennent plus pressantes encore à la suite de la Conférence de Madrid de 1880<sup>63</sup>, qui préfigurait le futur partage de l'Empire chérifien sur l'échiquier international.

À l'image de la Turquie, de l'Iran, ou de la Chine de cette époque, le Maroc devint un «homme malade», selon l'expression consacrée par les milieux colonialistes du XIX<sup>e</sup> siècle.

---

<sup>63</sup> Conférence internationale de Madrid de 19 mai – 3 juillet 1880 (droit de protection, etc. au Maroc), qui se réunit en vue d'uniformiser l'exercice du droit de protection consulaire au Maroc et de régler un certain nombre de questions s'y rattachant.

Par le biais des concessions économiques et du système des emprunts bancaires, chacune des puissances européennes intéressées, notamment la France, l'Espagne, le Royaume-Uni et puis l'Allemagne, espéraient préparer la voie à une conquête totale du Pays. L'habileté du «makhzen» (gouvernement du sultan) fut de savoir tenir à distance les convoitises conjuguées de l'impérialisme européen et de jouer sur les rivalités entre les puissances.

Mais le décès de Hassan I<sup>er</sup><sup>64</sup>, survenu au cours d'une expédition dans la région de Tadla en 1894, laissait le pouvoir au très jeune Abdel Aziz, fils d'une favorite circassienne du harem impérial, du nom de «Reqiya» et originaire d'Istanbul qui, par ses intrigues et son influence, favorisait l'ascension du grand ministre Bahmad Ben Moussa. Ce dernier a su continuer intelligemment la politique pragmatique de Hassan I<sup>er</sup>.

Pendant la régence du grand Ministre Ben Moussa, dit Ba-Ahmed, les problèmes posés par le manque d'équipages qualifiés et par la carence de l'entretien et des réparations furent la cause directe de la disparition de la Marine chérifienne du Maroc. Finalement, une quinzaine de jeunes marocains furent envoyés en Italie pour s'initier aux rudiments du métier. On put ainsi constituer, sous commandement allemand, un équipage marocain.

A partir de 1899, les trois navires mixtes, militaires et de commerce, dont se composait encore la flotte, feront d'incessantes allées et venues sur la côte marocaine du grand Sud Saharien et de l'Atlantique jusqu'aux havres du Rif en Méditerranée, transportant des troupes, ravitaillements et officiels. Le pouvoir, contraint par la coalition des puissances coloniales de demander des emprunts à des taux exorbitants, fût obligé de réduire ses dépenses en 1900 la flotte, partiellement désarmé, était irrémédiablement condamnée.

La disparition du Ministre Bahmad, en 1900, entraîne une aggravation de l'anarchie et des pressions étrangères, de même qu'une rivalité entre Moulay Abdel Hafid et Abdel Aziz,

---

<sup>64</sup> TIMOULE A., *Moulay Hassan I, sultan du Maroc*, in *Zamane*, Casablanca, 1992, n° 40, mars 2014 pp. 6-10.

Khalifa représentant du sultan, rivalité qui se transformait en 1907 en guerre de course au pouvoir. Après la victoire d'Abdel-Hafid sur Abdel Aziz (désormais exilé sous la protection des troupes françaises qui occupaient Casablanca et sa région), des intellectuelles réformateurs, influencés par la révolution des jeunes-turcs dans l'Empire ottoman et par le mouvement réformiste «Nahda»<sup>65</sup>, venue de l'Egypte et du Levant, tentèrent de soumettre au nouveau sultan le 11 octobre 1908, un projet de Constitution chérifienne, cependant, la crise profonde des institutions du sultanat et la pression exercée par l'impérialisme européen rendaient impossible l'aboutissement du projet constitutionnel.

Le navire dénommé «El Bachir» fût bradé en février 1902 et cédé par l'entremise d'une firme française de Tanger au gouvernement colombien. En mars de la même année le navire «Hassani» fut négocié par une maison de Gibraltar pour le compte d'une compagnie française d'Alger.

Du projet de la grande Marine marocaine, si bien supporté par le Roi Hassan 1<sup>er</sup>, il ne restait que le seul navire dénommé «Sidi Turki», qui continuera à naviguer encore quelques années le long des côtes méditerranéennes.

### **3. La proclamation du protectorat et l'influence espagnole sur la mer**

En 1904<sup>66</sup>, un accord conclu entre les partenaires de «l'Entente cordiale», la France et le Royaume-Uni, laissait la France comme zone d'influence sur le Maroc<sup>67</sup>, le Royaume-Uni se concentrant sur l'Egypte; le nord du Maroc était concédé à l'Espagne.

Grace à cet accord, la France avait toute liberté d'agir au Maroc; en échange, elle

---

<sup>65</sup> Mouvement réformiste de Hassan al BANNA, dite «Nahda», «les frères musulmans actuels» en Egypte. Dont les idées sont exprimées par le tangerois Lisan-Al-Maghrib.

<sup>66</sup> Le Royaume-Uni et la France signèrent, le 8 avril 1904, une série d'accord bilatéraux, désignés généralement sous le non «d'entente cordiale».

<sup>67</sup> Le nord du Maroc était concédé à l'Espagne.



accordait à la grande Bretagne le droit d'instaurer sa tutelle sur l'Égypte où la France conservait de fortes positions économiques et financières, dont la présidence de la compagnie du Canal du Suez.

Un accord similaire, qui accordait une totale liberté d'action aux Italiens dans la Lybie turque en échange de leur désintéressement du Maroc<sup>68</sup>, avait été conclu avec l'Italie en 1902<sup>69</sup>

L'empereur allemand Guillaume II et le chancelier allemand Bülow protestaient contre les ambitions de la France d'étendre sa sphère d'influence au Maroc. Conformément à sa nouvelle doctrine de la «*Weltpolitik*», l'Allemagne veut avoir sa part des conquêtes coloniales, notamment en Afrique Subsaharienne, en Chine, dans l'Empire Ottoman et au Maroc, où résidait une colonie germanique influente<sup>70</sup>. (dont font partie, par exemple, les frères Mannesmann, propriétaires du groupe industriel éponyme, ainsi que d'un important patrimoine foncier de nos jours dans l'arrière-pays de Fédala,<sup>71</sup> actuel ville de Mohammedia).

Le 31 mars 1905, en vue de prévenir la mainmise de la France sur le Maroc, Guillaume II débarquait théâtralement à Tanger, traversait la ville à cheval, à la tête d'un imposant cortège, allait rencontrer le sultan Abdel-Aziz pour l'assurer de son appui et lui faire part de son désaccord face aux droits concédés à la France sur le Maroc. Il était prêt à entrer en guerre si la France ne renonçait pas à ses ambitions concernant le Maroc. Le sultan Abdel-Aziz, impressionné par ce discours, décidait de refuser toutes les réformes préconisées par l'ambassadeur Eugène Regnault. La France hésitait, mais ne s'estimant pas prête pour la guerre, acceptait la demande de l'Allemagne. Ce «*coup de Tanger*» (ou crise de Tanger) entraînait une poussée de germanophobie en France et la démission du Ministre français des Affaires étrangères, Théophile Déclassé.

---

<sup>68</sup> KENBIB M., «*Une histoire du Maghreb*», *La Fabrique de l'histoire*, Casablanca, 12 avril 2012.

<sup>69</sup> C'est le quatrième traité de la Triple (triple) Alliance entre Allemagne, Autriche et Italie.

<sup>70</sup> Dont font partie, par exemple, les frères Mannesmann, propriétaires du groupe industriel éponyme, ainsi que d'un important patrimoine foncier de nos jours dans l'arrière-pays de Fédala, actuel ville de Mohammedia.

<sup>71</sup> BENOIT J., in *Lyautey l'Africain*.

En 1906, à la suite de l'affaire de Tanger, se tenait à Algésiras, au sud de l'Espagne, une Conférence internationale sur le Maroc<sup>72</sup> afin d'apaiser les tensions entre les différentes puissances qui se disputaient le Pays. Elle rassemblait les principaux pays européens, ainsi que les Etats-Unis. Cette Conférence confirmait l'indépendance de l'Empire chérifien, mais rappelait le droit d'accès de toutes les entreprises occidentales au marché marocain, et reconnaissait à l'Allemagne un droit de regard sur les affaires marocaines.

Toutefois, au grand dam de Guillaume II, la France et l'Espagne se voyaient confier la sécurité des ports marocains et un français a été chargé de présider la Banque d'Etat du Maroc.

La police franco-espagnole des ports, dirigée par un officier helvétique, était créée officiellement pour assurer l'ordre dans l'ensemble des ports marocains ouverts au commerce extérieur<sup>73</sup>.

En support à toutes ces activités maritimes, le gouvernement marocain élaborait le Code de Commerce du 31 mars 1919. La rédaction de ce Code de Commerce Maritime de 1919 fut d'abord l'œuvre d'une commission ministérielle, composée de juristes et de magistrats français, qui a préparé le texte du Code et des documents qui l'accompagnaient. Il s'agit pour ces derniers, du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande<sup>74</sup> et du règlement sur la pêche maritime, de même date<sup>75</sup>.

Aussi, s'il est admis par les chercheurs que l'exploitation des eaux côtières n'a jamais cessé, il faut reconnaître qu'elle est restée jusqu'à la pénétration coloniale artisanale. Celle-ci a transformé les structures géoéconomique du Maroc par le basculement du centre de gravité démographique et du pouvoir d'achat urbain de l'intérieur du pays vers les zones littorales et

---

<sup>72</sup> Conférence du 7 avril 1906, sous l'égide des Etats-Unis.

<sup>73</sup> In archive Revue Samane, n° 31 juin 2013 pp. 25-26.

<sup>74</sup> Code pénal de la marine marchande, élaboré le 31 mars 1919.

<sup>75</sup> D'autres modifications ont été apportées au dahir du 23 novembre 1973 relatif à la pêche (art. 33, 34, et 35) ainsi qu'au dahir du 31 mars 1919 sur la navigation commerciale: Annexe 1 articles: 4, 5, 17, 27 et 28, in. Revue de l'attaché judiciaire, n° 14, mars 1984, p. 199.

avoisinentes, d'une part, et par l'équipement portuaire, qui constituait l'une des priorités de la politique du protectorat français, d'autre part<sup>76</sup>.

La codification maritime marocaine était considérée, par ceux qui l'ont mise à jour, comme un moment remarquable, qui rappelait, par son architecture, l'Ordonnance sur la Marine de Colbert (1681)<sup>77</sup>.

Le Code Marocain de Commerce de 1919 est divisé en trois livres: le régime de la navigation maritime (articles 1<sup>er</sup> à 66), des navires (articles 67 à 205 *quater*) le capitaine (articles 140 à 164) l'équipage (articles 165 à 204) et des transports maritimes, les risques de mer et les assurances maritimes (articles 206 à 391).

Le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, divisé en cinq titres, contient 23 articles et traite des fautes et sanctions disciplinaires, des délits et des crimes maritimes.

En ce qui concerne le règlement sur la pêche maritime, et de la protection de la faune marine, des modifications partielles ont cependant été apportées à ces trois textes fondamentaux, mais elles sont assez anciennes puisque, pour le Code de 1919, elles datent du protectorat ou du début de l'indépendance (décrets du 6 juillet 1953, du 28 avril 1956, du 3 août 1957, du 13 mai 1959 et du 30 décembre 1961), à quelques dates approchées (décrets royaux du 11 décembre 1965 et du 5 août 1974).

Le règlement de la pêche maritime a été, quand à lui, entièrement refondu. Il a fait l'objet du dahir n° 1-73-255 du novembre 1973<sup>78</sup>.

Le Code disciplinaire et pénal n'a connu que des rares modifications par les dahirs 12 novembre 1937 et 9 février 1939.

---

<sup>76</sup> LAGHOuat M., *Le Maroc a-t-il une vocation maritime*, in *Revue Maroc-Europe*, 1992 n° 2, p. 160 et suivantes.

<sup>77</sup> L'Ordonnance de la marine, d'août 1681 OU Ordonnance de Colbert, est la première codification du droit maritime, rédigée le 31 juillet 1686, sous le règne de Louis XIV, par l'initiative de son ministre Colbert. Cette ordonnance, qui codifie de façon complète les usages en matière de transport maritimes, traite aussi bien du droit maritime public, que du droit maritime privé. Elle acquit une grande autorité dans toute l'Europe. On trouve son influence dans les sources modernes.

<sup>78</sup> Composé par 57 articles au lieu de 47 dans le précédent Code de 1919.

On rappelle qu'avant le Code de Commerce cité, il existait quelques décrets et arrêtés ministériels sur la navigation commerciale: les dahirs du 7 mars 1917 sur la marine marchande et la police de la navigation, du 7 mars 1916 sur la police des ports maritimes de commerce, du 5 janvier 1916 sur la police sanitaire, du 23 mars 1916 sur les épaves maritimes.

Le Maroc a accédé officiellement à l'indépendance en 1956. Le pays redevenu royaume s'est trouvé confronté dès lors à des enjeux d'ordre politique, économique et social. Il a dû en effet supporter sa nouvelle économie, et surmonter les difficultés résultant de l'indépendance.

En 1961, Mohamed V est décédé, laissant le trône à son fils Hassan II.

Le 3 mars 1961, de son accession au trône de ses glorieux ancêtres, Sa Majesté le Roi Hassan à fait renaître l'ambition de posséder une véritable flotte marchande à la hauteur des potentialités maritimes du Maroc. Les Hautes orientations Royale préfigurent. Dans son ouvrage, le *Défi*, il s'exprimait de cette façon: *«Il était en effet indispensable de doter la nation d'une flotte commerciale capable de transporter dans les conditions les plus rapides et les plus économique les dizaines de millions de tonnes que nous importons ou exportons par mer chaque année»*<sup>79</sup>.

---

<sup>79</sup> Discours du S.M. Roi Hassan II, dans son livre le *«Défi»*.

## CHAPITRE II

### LES SOURCES DU DROIT MARITIME MAROCAIN

#### 1. L'histoire et les caractères du droit maritime marocain

Entre le VIII<sup>e</sup> et le X<sup>e</sup> siècle le droit maritime musulman fut à l'origine de la plupart des institutions du droit maritime contemporain. Le droit musulman se situe entre l'antiquité où le climat fut peu favorable au commerce international et le Moyen-Âge, pendant lequel une sorte de droit maritime international fut appliqué par tous les pays riverains.

Durant le haut Moyen-Âge, le droit maritime musulman était appliqué dans le monde musulman qui s'étendait de l'Inde jusqu'en Espagne. A cette époque, les transactions entre les Arabes et les navigateurs des villes maritimes étaient soumises aux règles du droit musulman. Ces règles furent considérées comme les usages maritimes, recueillies pour l'utilité des gens de mer.

Les compilateurs des usages maritimes de Rhodes<sup>80</sup>, des Rôles d'Oléron<sup>81</sup> et du Consulat de la mer<sup>82</sup> s'inspirèrent aux règles du droit maritime musulman pour rédiger ces recueils. Jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle, ont utilisaient des règles semblables à celles du droit maritime musulman concernant l'affrètement et le transport des marchandises, l'abordage, les avaries

---

<sup>80</sup> La Lex Rhodia et le (53<sup>e</sup>) livre des Basiliques, consacré spécialement au droit maritime n'ont pas apporté des règles formelles en la matière, de même que la technique du droit romain n'a pas eu une grande influence sur cette branche de droit. On connaît la coutume rhodienne, du nom de l'île de Rhodes, en Méditerranée orientale, qui était le recueil écrit des lois et usages maritimes de la Grèce plus ancien constituée par un ensemble de règles suivies dans cette contrée géographique.

<sup>81</sup> Les Rôles d'Oléron forment un recueil d'actes de notoriété, remontant au XII<sup>e</sup> siècle. Ils attestent la jurisprudence maritime en vigueur sur les côtes françaises de l'Océan, mais on n'est pas sûr de leur origine.

<sup>82</sup> Le Consulat de la Mer, est une compilation des usages suivis dans la Méditerranée occidentale tant pour le droit marchand que pour la navigation. Il semble que le recueil soit d'origine catalane et sa rédaction semble remonter au XIV<sup>e</sup> siècle.

communes et la responsabilité limitée des propriétaires de navires.

Actuellement, après l'élaboration d'une longue série de conventions internationales, le droit maritime marocain garde la structure de ses anciennes institutions, mais les principes qui les régissent ont considérablement changés. Ces conventions sont, en fait, des compromis qui s'éloignent des fondements du droit commun.

## **2. Les sources nationales du droit maritime marocain**

Tout d'abord, se pose une question: existe-t-il des sources de droit marocain proprement nationales?

On affirme qu'il y avait des sources marocaines au moment de la rédaction du Code de Commerce maritime de 1919, mais, avant le protectorat français, on ne pouvait déceler que certains usages ou coutumes, même si elles étaient transcrites dans quelques documents officiels. Les traités conclus par le Maroc avec les puissances occidentales de l'époque, dont certaines de leurs dispositions se rapportaient à la navigation et au commerce maritimes, ne pouvaient pas être considérés comme des sources nationales<sup>83</sup>.

En revanche, si on examine la situation présente et à venir du droit maritime marocain, l'existence de sources nationales ne doit pas faire de doute. Ces sources sont, en effet, constituées par le Code de 1919 (et ses modifications ultérieures), les textes législatifs ou réglementaires particuliers qui les complètent et, dans une moindre mesure, la jurisprudence, la doctrine, les usages et les coutumes. On examinera les sources marocaines sous l'angle évolutif, mais tout en se limitant aux normes juridiques édictées par le législateur et par l'administration centrale.

---

<sup>83</sup> On relève notamment l'impacte de l'article 69 de l'Acte d'Algésiras (7 avril 1906) sur la très faible flotte marocaine. D'après ce texte: «Le cabotage entre les ports marocains pourra être effectué par les bateaux de toute nationalité». Voir aussi l'art 92 et ss. de cet Acte.

Avant le texte législatif du 31 mars 1919, il existait quelques arrêtés ministériels sur la navigation commerciale: le dahir du 7 mars 1917 sur la marine marchande et la police de la navigation<sup>84</sup>, dahir au 7 mars 1916 sur la police des ports maritimes de commerce, Le dahir du 5 janvier 1916 sur la police sanitaire, le dahir du 23 mars 1916 sur les épaves maritimes<sup>85</sup>.

D'autres textes réglaient séparément l'exploitation des ports, assurée par l'administration des travaux publics de l'époque, et l'exploitation des ports concédée à des sociétés privées<sup>86</sup>

Des modifications ont été apportées aux textes législatifs antérieurs au Code de 1919, mais le dahir précité du 7 mars 1917 sur la marine marchande et la police de la navigation a été inclus, presque sans changement, dans ce Code et maintenant: il forme le livre I.

On rappelle également que le Code de commerce général, du 12 août 1913<sup>87</sup>, mis en vigueur le 15 octobre 1913, contenait certains articles se rapportant au commerce maritime (articles 64, 79, 81, 103). Aussi en l'absence d'une législation maritime, ce Code pouvait régir les transports par mer grâce au caractère commercial du droit maritime marocain.

Les tribunaux marocains ont souvent appliqué les dispositions du Code de commerce terrestre en cas d'irrégularité du contrat de transport maritime, lorsque le titre de transport ne se référait à aucune loi étrangère ou lorsqu'on a dû appliquer la loi du lieu du contrat<sup>88</sup>.

En effet, un premier projet de Code maritime a été achevé en 1975, mais ses nombreuses insuffisances et lacunes ont rendu sa refonte nécessaire. Un second projet a été élaboré, dont la confection par les services juridiques de la Marine marchande a été terminé

---

<sup>84</sup> Dahir du 13 Joumada I 1335.

<sup>85</sup> Dahir du 18 joumada I 1334 (B.O. n. 79 du 27 mars 1916).

<sup>86</sup> Notamment à la compagnie du port Mohammedia et à la société des ports de Rabat-Salé et Mehedia-Kénitra Mehdi.

<sup>87</sup> Dahir du 12 septembre 1913, abrogé par le dahir n° 1-96-83 du 1<sup>er</sup> août 1996 portant promulgation de la loi n° 15-95 formant code de commerce, à l'exception des articles 29 à 54, article 733 et par dahir n°1-97-54 du 13 février 1997, portant promulgation de la loi 5-96 en ce qui concerne d'autres dispositions maritimes sont stipulées par les traités et accords suivants, par exemple: Traité de commerce et de navigation, conclu entre la Grande-Bretagne et le Maroc en 1856: art. 1er et ss; Traité entre les Etats Unies d'Amérique et le Maroc (Traité de paix et d'amitié), signé le 16 septembre 1836: art. 2 et ss.

<sup>88</sup> Cf. Trib. Paix de Mazagan 16 novembre 1916, in *Recueil Pénant*, 1917, (art. 150), p. 69; Trib. Paix de Casablanca 28 septembre 1916, in *Recueil Pénan* (art. 141), p. 44.

en novembre 1982. Un troisième projet, déposé en 2007, a subi le même sort que les premiers. Il est encore en cours de discussion au service législatif du Secrétariat général du gouvernement, puis il devra être soumis au Conseil de gouvernement et au Conseil des ministres avant d'être déposé pour son adoption à la Chambre des représentants.

Cette procédure est longue et confuse, de même que la technique suivie pour l'élaboration d'un tel Code ne semble pas avoir fait cas de la participation et consultation des parties intéressées à sa confection (armateurs, chargeurs, transporteurs, marins ou leurs représentants). La méthode ainsi adoptée, cultivant le secret administratif interne, ne manquera pas de se refléter au niveau de l'adéquation et de l'adaptation de ces textes.

Cette situation montre, si besoin en est, l'absence de dynamisme du droit maritime marocain depuis presque 100 ans. Donc la révision la codification s'avère nécessaire et catégorique.

### **3. Jurisprudence marocaine et le droit maritime**

Le professeur Bonnecase<sup>89</sup>, entre les défenseurs du particularisme, affirme que: «il est indispensable d'avoir des directives fermes en droit maritime, par ce qu'en présence d'une carence certaine du législateur en cette matière, ce droit se muet librement et avec lui les conceptions jurisprudentielles et doctrinales». Bonnecase opte ainsi pour un particularisme relatif car il admet que l'œuvre législative puisse être influencée par la doctrine et la jurisprudence, étant le droit maritime créée aussi par ces deux sources. Le professeur Ripert<sup>90</sup> observe, quand à lui, un réveil du particularisme, mais dans sa forme absolue, notamment

---

<sup>89</sup> BONNECASE J., *Le droit commercial maritime et son particularisme, Son domaine d'application et sa méthode d'interprétation*, 2e éd, entièrement revue et augmentée, Paris, Sirey 1931, 414 p.

<sup>90</sup> RIPERT G., *Le particularisme du droit maritime dans l'unification international de ce droit*, in Dir. Mar Voir CARBONE S.M., *L'internazionalità e la specialità della fonte del diritto della navigazione nel terzo millennio*, in Riv. Dir. int. priv. proc, 2005, pp. 889-906.



sous l'influence des congrès internationaux car ceux-ci visent non seulement à l'unification du droit maritime, mais l'érigent encore en discipline indépendante.

On peut suivre ces deux éminents juristes dans leur argumentation et se prononcer positivement pour l'existence d'un particularisme relatif, mais sans pour autant être aussi catégorique.

En tout cas, devant l'intervention croissante des pouvoirs publics qui se matérialise souvent par des textes législatifs et réglementaires, et face à l'insuffisance de doctrine et de jurisprudence, le particularisme formel du droit marocain semble s'imposer, d'autant plus vrai que l'impact des normes juridiques internationales ou du droit comparé est loin d'être négligeable.

La publication épisodique des décisions de justice en matière maritime et le manque de recueils jurisprudentiels avec des notes et commentaires ne permettent guère de tirer profit de la jurisprudence. La seule jurisprudence connue a été publiée avant la loi d'unification et d'arabisation des juridictions du Royaume du 26 janvier 1965<sup>91</sup>, adoptée avant l'indépendance du Pays.

Les litiges maritimes étaient, en outre, portés devant des juridictions ne comportant aucune section ou chambre maritime et dont les juges (Tribunal de première instance et Cour d'appel) étaient loin d'être spécialisés. Il était rare que la Cour Suprême se prononçait sur des questions de principe<sup>92</sup> Lorsque les juridictions marocaines s'étaient trouvées en présence de litiges maritimes, elles faisaient application de l'article 13 du dahir du 12 août 1913 sur la condition civil des Français et des étrangers dans le protectorat français du Maroc<sup>93</sup>. Cette

---

<sup>91</sup> Loi n° 3-64 du 22 ramadan 1384 (26 janvier 1965) relative à l'unification des tribunaux, (*B.O.* n° 2727 du 3/2/1965). L'art. 4 de la loi du 26 janvier 1965 dispose que « Nul ne peut exercer les fonctions de magistrat auprès des juridictions marocaines s'il n'est de nationalité marocaine », l'art 5 ajoute « seule la langue arabe est admise devant les tribunaux marocains » tant pour les débats et les plaidoiries que pour la rédaction des jugements.

<sup>92</sup> Comme il ressort du recueil de la « jurisprudence de la Cour suprême » depuis 1970. Moins d'une dizaine d'arrêts ont été publiés par ce recueil depuis cette date. On déplore, comme par ailleurs, l'absence de recueils jurisprudentiels spécialisés qui aideraient grandement à la recherche en science de la mer.

<sup>93</sup> Dahir (9 ramadan 1331) du 12 août 1913 (*B.O.* 12 septembre 1913). L'art 4 de la loi du 12 août 1913 dispose

disposition admettait une application très large du principe de liberté des conventions en permettant, en matière d'obligations, aux plaideurs non nationaux de choisir la loi compétente qui n'était pas forcément la loi marocaine.

De plus, la détermination de la loi applicable découlait souvent d'une clause expresse contenue dans le connaissance ou, à défaut, de la nature même du contrat. Des limites à cette interprétation allaient néanmoins être apportées par les dispositions de l'article 264<sup>94</sup> du Code de commerce maritime de 1919 en vue de protéger les chargeurs.

D'ailleurs, la jurisprudence marocaine est plus florissante en ce qui concerne l'application des articles 264 à 269 qui sont d'ordre public<sup>95</sup>. Pourtant, durant la période du protectorat, cette jurisprudence considérait que la notion d'ordre public au Maroc était relative et différait selon que la loi applicable était la loi locale ou la loi étrangère, faisant ainsi application du principe de l'autonomie de la volonté<sup>96</sup>.

Cette position ne peut plus être soutenue par des tribunaux d'un pays souverain, le principe de la liberté des conventions est en recul suite à l'intervention croissante de l'État qui consacre l'influence sur droit public.

Quant à l'impotence des usages professionnels et des coutumes, ni les juridictions intérieures marocaines, ni la Cour Suprême de Rabat sont encore prononcées ouvertement dans le sens d'une force obligatoire de la coutume (ou des usages) dans le domaine maritime

---

que «en cas de contestation sur les limites ou les servitudes d'immeubles contigus, lorsque l'un d'eux est immatriculé et que l'autre ne l'est pas», la juridiction indiquée à l'article précédent est seule compétente, et il est fait application des dispositions de l'article 106 du présent dahir. L'art 5 ajoute «l'adjonction d'assesseurs musulmans au tribunal de première instance ou à la cour n'est pas nécessaire», par dérogation à l'article 3 de notre dahir sur l'organisation judiciaire susvisé, pour les débats et la solution des litiges dont il est parlé dans les deux articles qui précèdent.

<sup>94</sup> L'article 264 D.C.C.M. déclare nulle de nul effet toute clause de connaissance ou autre titre quelconque de transport maritime, créé au Maroc ou à l'étranger, ayant directement ou indirectement pour objet de déroger aux règles de compétence. Cette disposition est l'ordre public et n'y peut être dérogé même de la volonté expresse des partis (CAR 15 octobre 1935, VIII. 300). Cf. *Bréviaire de droit maritime* Ministère de la Justice Rabat, 1968. p. 7.

<sup>95</sup> Jurisprudence annexée aux textes du Codes de 1919 qui se trouvent dans le juris classeur (Editions techniques), séries: les codes marocains.

<sup>96</sup> Cf. deux arrêts de 17 mai et 31 octobre 1930 de la Cour d'appel de Rabat, in RJCAR, 1947. VI, 121. tome XXIV, vol. II, n° 20 p. 169.

allant jusqu'à abroger la loi au lieu de la suppléer simplement<sup>97</sup>.

Cette situation est révélatrice de la place encore marginale qu'occupent les usages et la coutume dans le cadre des sources nationales.

Devant le manque d'information, l'insuffisance ou la carence chronique de la jurisprudence, de la doctrine et des usages professionnels ou, dans certains cas, aussi de la coutume, l'étude du droit maritime marocain risque de se limiter à une simple exégèse des textes en vigueur, dépassés ou en gestation.

#### **4. La réforme du droit maritime marocain**

Le droit maritime marocain est toujours fluctuant et se développe sans cesse en suivant les dernières inventions de la technologie, en s'adaptant aux modifications des structures économiques et sociales et en souffrant les effets juridiques de la politique internationale. Par suite, c'est un droit plutôt pragmatique que dogmatique, malgré les efforts mis en place par les juristes et théoriciens pour le figer au moins dans certains de ses principes et règles.

L'étude des sources du droit maritime marocain montre que cette discipline a suivi une évolution constante, qui permet de distinguer un droit maritime traditionnel d'un droit maritime contemporain<sup>98</sup>. De cette même évolution découlent les caractères de traditionalisme et de modernité du droit maritime.

Le Code de commerce maritime marocain a maintenant presque 100 ans, et durant cette longue période, il n'y a eu que quelques rares modifications, malgré le droit maritime constitue l'une des branches du droit les plus évolutives à cause de la rapidité du

---

<sup>97</sup> Alors que ce fut la position de la Cour de cassation de Paris : « juillet 1952 D.M.F. 1952-1953. La coutume ne peut être prise en considération si elle viole une règle légale a, notamment, décidé la Cour Suprême de Rabat. *Cass. civ.* A n° 203, 24 avril 1968. J.C.S., n° 5 février 1969, p. 4.

<sup>98</sup> Cf. RODIÈRE *Droit Maritime, op. cit.*, pp. 9-13.

développement technologique. Pour cette raison, il doit sans cesse être mis à jour. Il en est de même, d'ailleurs, pour le Code disciplinaire et pénal maritime. Ces textes comportent encore, parmi leurs dispositions, des règles juridiques liées au régime du protectorat. Malgré la promulgation du dahir du 25 septembre 1962, du décret du 24 octobre de la même année sur les transports maritimes, et de l'arrête du 8 septembre 1951 sur les assurances maritimes, ces textes doivent être refondus

Également, les textes de 1973, déterminant la zone de pêche, les investissements maritimes et formant règlement sur la pêche maritime, nécessitent actuellement d'être révisés et doivent être rassemblés dans le Code de commerce maritime<sup>99</sup>.

Il n'est pas logique que le Maroc reste en dehors de l'évolution juridique découlant de la législation internationale. Les exemples sont nombreux en droit privé, on pense aux dispositions du Protocole de Bruxelles (Visby Rules) du 23 février 1968<sup>100</sup> pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, relatif au concept d'unité de la marchandise transportée, qui a été révisé pour être conformé à la technologie nouvelle dans le domaine des transports.

Il en va de même du régime de responsabilité fixé par la Convention, (du 19 novembre 1976)<sup>101</sup>, en matière de créances maritime qui a été modifiée afin qu'elle soit compatible avec les conditions économiques et les dispositions des Règles de Hambourg de 1978<sup>102</sup> en ce qui concerne l'équilibre entre les services de transport et l'intérêt du propriétaire des marchandises.

La refonte globale de la législation s'inscrit alors comme un objectif prioritaire en vue

---

<sup>99</sup> DRISS D., *Journées internationales de droit maritime marocain*, Rabat, 10-15 septembre 1979. Cf. le *droit maritime marocain*. INEJ Rabat, 1981, pp. 10, 13, 18. Le ministre des pêches maritimes et de la marine marchande a souligné, plus récemment de son côté, l'importance des structures juridiques solidement rattachées aux réalités marocaines et adaptés en mêmes temps aux exigences du commerce international. Le code de 1919 a vieilli en raison de bouleversements juridiques qui ont affecté le monde maritime depuis particulièrement une décennie: Cf. Le journal *Le Matin du Sahara* du 15 janvier 1983.

<sup>100</sup> SAUVAGE F., *Le transport des marchandises par mer*, Paris, 1967.

<sup>101</sup> Convention de Bruxelles de 1924-1968(Règles de La Haye –Visby).

<sup>102</sup> Convention des Nations Unies sur le transport de marchandise par mer, 1978 (Règles de Hambourg).

de procéder à l'adaptation du Code maritime actuel aux impératifs de l'économie moderne et d'en faire un instrument de développement économique tout en le plaçant dans la perspective de la modernisation de la législation internationale.

Le projet de Code de commerce<sup>103</sup> maritime appréhende, par ailleurs, et de manière complémentaire, l'ensemble des questions maritime tout en tenant en compte de l'intérêt général et en consacrant l'équilibre entre les droits et les devoirs de tous ses futures utilisateurs.

Ce Code devra être un texte exhaustif concernant l'ensemble des professions qui seront amenées à se développer avec l'intermodalité des transports comprend, en particulier, la profession des transitaires commissionnaires des transports et des transitaires commissionnaires.

À ce titre, le Code devra prévoir la création d'un cadre des professions comprenant notamment les courtiers, les agents maritimes et les commissionnaires transitaires.

Le renforcement de la coopération avec les pays partenaires du Maroc devra être poursuivi en vue de donner une assise juridique sous forme d'accords cadres de coopération organisant les rapports maritimes et notamment en ce qui concerne le traitement des navires au niveau des ports.

Les orientations de la politique maritime vise également la recherche d'une plus grande efficacité de la chaîne logistique internationale des transports, à travers notamment l'imbrication des différents modes de transports, qui devient inévitable, suite à la mondialisation des échanges et du transport unitarisé (particulièrement le transport conteneurisé) et à la conclusion d'accords entre les armateurs et les opérateurs (notamment terrestres) en vue de contrôler la marchandise au-delà de l'horizon marin.

Le temps de transit serait progressivement diminué et le temps d'immobilisation dans

---

<sup>103</sup> Code de Commerce Maritime du 28 jourmade II 1377 (31 mars 1919) *B.O.* n. 344 du 26 mai 1919 et rectificatif 15 août 1930).

les ports et les terminaux ferroviaires serait réduit par une meilleure circulation et coordination intermodale. La simplification des procédures douanières, l'élimination des entraves à la fluidité du trafic et le développement des réseaux de communication par le recours au système d'échange de données informatisées «EDI» deviennent un impératif pour limiter l'immobilisation des navires et augmenter ainsi la productivité et l'efficacité du port; les communications classiques (documents papiers) vont être remplacées par l'échange direct et continu de données au moyen de l'informatique.

## **5. L'histoire de la Marine Marchande marocaine**

De 1886 à 2006, le système maritime du Maroc a traversé trois cycles. 1886-1935; 1935-1970; 1970-2006. Le dernier des quatre navires que possédait le Maroc a été vendu en 1910.

Deux ans plus tard le Protectorat a été établi. À compter de cette date, l'État s'inscrirait dans une logique de normalisation du commerce maritime. Pour cela, il commençait à structurer les relations entre armateurs et chargeurs.<sup>104</sup> Puis il instituait un organisme maritime, rattaché à l'ordre militaire. L'initiative était handicapée par le déclenchement du premier conflit mondial.

Malgré ces circonstances défavorables, le Pays se fixait comme priorité la sécurité des approvisionnements en produits de base. Aussi, il se dotait d'un ensemble de mesure spécialement dédiées à la navigation<sup>105</sup>.

Puis, en 1918, l'État avait créé la compagnie «Union d'Entreprises Marocaines», spécialisée dans le cabotage, domicilié au sein du service maritime et financée par le fameux

---

<sup>104</sup> Dahir du 12 août 1913, *B.O.* n° 46 du 12 septembre 1913, cit., p. 51.

<sup>105</sup> Dahir du 17 mars 1917, *B.O.* n° 230 du 19 mars 1917.

banquier Rothschild.<sup>106</sup>

A la fin de la guerre, le 28 mars 1919, on confiait à la société «Castanié» l'exploitation des navires de l' «Union d'Entreprises Marocaines »<sup>107</sup>, quelques jours plus tard, on promulguait le Code global du 31 mars 1919,<sup>108</sup> qui complétait et actualisait ceux de 1913 et de 1917, et contenait toutes les dispositions spécifiques du commerce maritime. En 1920, onze navires étaient armés.

Malgré le séisme économique mondial de 1929, ayant pour épicentre «Wall Street», le volume global demeurait à un niveau honorable au cours de la décennie suivante et signalait l'immatriculation du navire «Maarif», construit en 1884.

A l'issue de cette ascension, les banques assuraient le financement et le secteur privé gérait la flotte.

Toutefois, en 1933, on commettait l'erreur de restreindre les conditions d'accès à la nationalité. Dorénavant, on imposait une navigation intéressante, d'une façon directe et principale<sup>109</sup> La flotte chutait brutalement pour ne compter que quatre navires en 1936. L'État n'avait pas le temps de réagir. La situation internationale devenait complexe et tendue. Elle se transformait en conflit généralisé, ce qui entravait les initiatives. En particulier, la banque Rothschild mettait en veille les activités de l' «Union d'Entreprise Marocaines».

La Marine Marchande bénéficiait de cette source d'argent frais, les flux économiques ont reprenaient à une cadence accélérée et le volume du fret devenait de plus en plus important.

Les Américains ont proposé la vente, à des prix avantageux, de douze bateaux citernes auxiliaires de l'U.S. Navy, utilisés comme ravitailleurs d'essence et des produits chimiques.

---

<sup>106</sup> La Banque Rothschild, via sa filiale Schneider, a accordé en 1915, les prêts pour la construction des ports du Maroc. Elle a créé la «Manutention Marocaine», ancêtre de l'actuelle «Marsa Maroc», et elle a financé à partir de 1920 l'achat des paquebots de la «Compagnie Générale Transatlantique» pour le transport, entre autres, des passagers entre la France et le Maroc.

<sup>107</sup> B.O. n° 412 du 4 septembre 1920.

<sup>108</sup> B.O. n° 344 du 20 mai 1919.

<sup>109</sup> B.O. n° 1076 du juin 1933.

Cette impulsion inversait la tendance.

Le nombre de navires répartissait à la hausse, aidé en cela par Rothschild, qui lançait en 1946, via sa filiale SAGA (Société Anonyme de Gérance et d'Armement), la compagnie Franco-Chérifienne de Navigation qui n'était qu'une version rafraîchie de la fameuse «Union d'Entreprises Marocaines», requalifié pour la navigation au long cours et le cabotage. En 1955, le pavillon était à son maximum avec 36 unités de (53 978 de tonnage).

A l'issue de cette période faste, on retrouvait la permanence du facteur clé: l'État contrôlait le secteur, la banque et les entreprises privés faisaient tourner la flotte.

En 1955, le Maroc accédait à l'indépendance. La rupture avec l'ancien mode de gouvernance provoquait une phase de flottement. Plusieurs armateurs étrangers basculaient vers le marché de l'Afrique de l'Ouest. C'était le début de la récession.

Le phénomène s'accroissait avec la nationalisation de la «Compagnie Franco-Chérifienne de Navigation» qui devenait «Compagnie Marocaine de Navigation» (Comanav).

En 1962, la flotte avait seulement à 20 unités. Pour tenter de limiter le recul, la Comanav armait, en pleine propriété, cinq nouveaux navires.

De 1962 à 1973: c'est une période d'organisation des transports maritimes et de manifestation de la souveraineté du Maroc dans ce domaine stratégique pour l'économie nationale.

Cette période fut marquée par l'adoption de deux textes fondamentaux: le dahir de 1960<sup>110</sup> sur l'extension des encouragements aux investissements au secteur maritime; le dahir de 1962<sup>111</sup> sur la réorganisation des transports maritimes.

Les actions entreprises de 1962 à 1973 ont bouleversé tout le paysage juridique, économique et structurel des transports maritimes au Maroc et ont permis au secteur de la Marine Marchande d'entamer sa 3<sup>ème</sup> phase de réel développement dans un environnement

---

<sup>110</sup> Dahir n. 1-60-383 du 31 décembre 1960, instituant des mesures d'encouragement aux investissements privés. (B.O. n. 2520 du 10/02/1961).

<sup>111</sup> Décret n.2-61-264 du 24 octobre 1962, relatif à l'organisation des transports maritimes.



favorable.

Grace aux investissements intensifs, réalisés à partir de 1974, la flotte marocaine a changé de dimension, en portant le nombre d'unités sous pavillon marocain à 66 en 1988, au lieu de 20 en 1973.

Il convient de préciser que cette flotte s'est développée particulièrement grâce au concours financier substantiel de l'État, à travers le Code des investissements maritimes de 1973. Selon ce texte, les investisseurs privés bénéficiaient, entre autres avantages de la garantie de l'État pour les crédits à concurrence de 70% du coût de l'acquisition des navires, de primes de démolition de navires vétustes, de primes d'équipement et des exonération d'impôt et taxes sur les importations. L'armement marocain a donc pu bénéficier de l'équivalent de 900 Million de dirhams sous forme de primes et de ristournes d'intérêts. Sous l'impulsion de ce Code des investissement maritimes, la pêche hauturière a démarré.

Cependant, il faut souligner que cette contribution financière était conforme à une pratique internationale courante, favorisant l'investissement dans le secteur de la Marine Marchande par le biais des subventions compte tenu de l'intensité du capital que requiert une industrie aussi hautement capitalistique que celle du transport maritime.

Le 14 aout 1997, suite aux Hautes Directives Royales, le Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande, a vu sa composante Marine Marchande transférée au sein du Ministère des Transports, devenu alors Ministère des transports et de la Marine Marchande, cette séparation fut entérinée en date du 9 septembre 1997 par le décret n° 2-97-765<sup>112</sup>, fixant les nouvelles attributions du Ministère du Transport et de la Marine Marchande. Elle s'est manifeste à travers le trais de mesures proposés dans le cadre de la nouvelle politique gouvernementale visant la mise à niveau des entreprises marocaines pour affronter la concurrence internationale et répondre ainsi au souci d'harmonisation et de réadaptation du

---

<sup>112</sup> Décret n. 9-97-763 du 9 septembre 1997, relatif aux attributions du Ministère des pêches Maritimes, des affaires administratives et des relations avec le parlement et5 portant délégation de pouvoir.

secteur maritime avec l'environnement régional et interrégional.

Le Maroc, qui s'est orienté depuis plusieurs années vers l'ouverture de son économie, s'est engagé dans un processus de libéralisation graduelle de son commerce extérieur en vue de réussir son intégration dans l'économie mondiale, à travers notamment la signature d'un ensemble d'accords de libre-échange et des efforts considérables en faveur de la promotion du commerce extérieur (adoption du code du commerce, amélioration de l'environnement des affaires, adoption des plans (Maroc Export Plus, Emergence).

L'année 1999 a été marquée aussi par une autre révision du projet de code maritime, par l'élaboration et la finalisation des projets de textes relatifs aux gens de mers et au Centre de Surveillance du Trafic Maritimes et par la diffusion de notes et circulaires auprès les services extérieures.

Une commission chargée de la refonte du projet maritime a poursuivi ses travaux en vue d'y introduire les principales dispositions édictées par certaines conventions internationales ainsi qu'un projet de loi sur la navigation de plaisance.

Deux textes ont été élaborés par la commission: Il s'agit de l'arrêté n° 172-99 du 10 safar 1420 (26 mai 1999)<sup>113</sup>, fixant les conditions de délivrance des brevets exigés pour exercer les fonctions d'officier à bord des navires de commerce<sup>114</sup> et de l'arrêté n° 11-00 du 28 Ramadan 1420 (15 octobre 1999) fixant les attributions et l'organisation du Centre de Surveillance du Trafic Maritime de Tanger (VTS)<sup>115</sup>.

De même l'élaboration de quatre projets de textes, a été entamée au cours de l'année 1999.

Cependant, en 1989, on commet la lourde erreur de céder aux impératifs de l'austérité: plus précisément, la loi de finances préconise une réduction notable des commodités prévues

---

<sup>113</sup> Arrêté du Ministère du transport et de la Marine Marchande (*B.O.* n. 4736 du 21/10/1999, p. 862).

<sup>114</sup> Direction de la Marine Marchande, Rapport d'activité 1999, 2000, 2006.

<sup>115</sup> Le VTS Tanger Centre de Surveillance du Trafic Maritime (CSTM), construit par le Ministère des Pêches et de la Marine Marchande est entré en service au niveau international le 1<sup>er</sup> décembre 2010 afin d'arbitrer un système dédié à la surveillance du trafic maritime dans la zone du détroit Gibraltar.

par le Code de 1984, lui-même en retrait par rapport à celui de 1973. A ce moment précis, il aurait mieux valu créer un pavillon bis, mais personne n'y a pensé. À la suite de cette décision expéditive et irréfléchie, la chute de la flotte nationale est brutale.

Mais le pire est à venir. En 2003, l'Union Européenne accordait au Maroc une aide de 95 millions d'euros au titre du «Programme d'appui à la réforme du secteur des transports au Maroc», à condition de utiliser ces fonds rapidement pour la mise à niveau du cadre législatif et institutionnel du secteurs<sup>116</sup>. De manière naïve, on saute sur l'occasion et, à la hâte, on réactive, entre autres, le dossier maritime. Dans la précipitation, une double erreur a été commise.

La décadence de la Marine Marchande est signée en 2006 par une simple circulaire ministérielle, qui supprime, de manière aveugle et sauvage, l'encadrement des lignes régulières<sup>117</sup>.

En 2007, on vend la Compagnie Nationale de Navigation «Comanav» une grave erreur qui cause un immense tort au pavillon national et aux gens de mer<sup>118</sup>.

En conséquence, il n'y a en 2015 que sept unités et on ne compte aucun navire armé pour le long cours et pour le transport des passagers après la faillite totale de la compagnie maritime de transport «Comarit».

L'effondrement de la Marine Marchande plonge les gens de mer du Maroc dans un drame à la fois professionnel et sociale: c'est la conséquence naturelle de l'ignorance des choses de la mer, d'abord de la part du système bancaire et ensuite de la part de ceux qui ont décidé la privatisation de la Compagnie Marocaine de Navigation (Comanav), valereuse

---

<sup>116</sup> Cette aide directe non remboursable porte la Convention de financement (MED/2003/5044) du «Programme d'appui à la réforme des transports au Maroc» (secteur, aérien, routier, maritime et portuaire). La Convention prévoit un déboursement selon trois tranches, respectivement 39, 36, et 20 millions d'euros, selon le degré de conformité aux critères arrêtés par l'Union Européenne. La durée d'exécution est de trois ans à partir de la signature, c'est-à-dire à compter du 28 octobre 2003.

<sup>117</sup> Note circulaire du 30 mai 2006, n° 51/Sc/Min.

<sup>118</sup> Le groupe français Cma-Cgm conclut l'affaire pour la somme de 2,2 milliard de dirhams (10 dirhams = leuros). Comme il préfère s'en tenir à son métier de base, il conçoit l'idée de saucissonner la structure en amont. Il s'attribue donc le pôle «Fret» et décide de se dessaisir du pôle «passage» en le proposant à l'armateur espagnole Baleària, qui se désistera finalement en transférant cette offre à la Comarit qui lui aussi a subi le même sort que la comanav.

descendante de «l'Union d'Entreprises Marocaines» (UEM), créée en 1918.

Aujourd'hui, la descente aux abîmes de la flotte marchande marocaine est générale, le Maroc a perdu l'ensemble de ses navires de commerce, leur nombre a chuté au niveau le plus bas jamais atteint depuis 1900. Cette crise nous a amenés effectivement un siècle en arrière.

On peut se demander pourquoi le secteur maritime est arrivé à cette situation désastreuse? Pour répondre à cette question il faut reconstituer le contexte, et donner une lecture du développement et du déclin du secteur maritime au Maroc.

En premier lieu, il faut souligner l'incapacité des mécanismes financiers à fournir un soutien durable au secteur des transports maritimes et le non octroi des crédits nécessaires à l'achat des navires.

Cependant, pour faire face aux coûts croissants du soutage, les opérateurs en demandent une subvention de 40 millions de dollars, effrayés, par la dépression boursière de 2007. Les banques refusent, en décidant de ne courir le risque. Autrement dit, elles reportent le poids de la dette sur les marins et les propriétaires des navires. Le Ministère de tutelle, sans jouer la fonction de régulateur, préfère s'en tenir au rôle de spectateur passif et se réfugie derrière les études de façade: il aurait pu intervenir pour la réduction réelle de la dette car il en a les moyens et les instruments.

Par ailleurs cette même années, les principaux actionnaires étatiques tranchent pour la liquidation de la compagnie nationale Comanav, opérateur historique, dont les origines remontent au 1918, bien connu à l'époque sous appellation de «Union d'Entreprises Marocaines».

Dans ce qui précède, de 1886 à 2015, on a relevé les fractures essentielles, les dates clés et les étapes marquantes pour déduire l'histoire de la Marine marocaine. Ainsi, ces éléments nous ont permis de revisiter le passé de la Marine Marchande marocaine, d'identifier et de mettre en évidence les trois renaissances, véritables piliers du système

maritime du Maroc a travers.

Les autorités maritimes marocaine doivent comprendre qu'il faut repenser le rôle de la Marine Marchande dans son ensemble (économique, juridique et sociale), de façon que sa réhabilitation, indispensable à la vie du pays, s'inscrive dans une logique de développement intensif et expansif.

Ensuite, pour bien assimiler le réalisme de l'affirmation, il convient de garder à l'esprit que les trois périodes de prospérité du pavillon national (1930, 1954, 1989) ont toutes pour origine la volonté de l'État, et la confiance des banques. Les trois déclin (1935, 1970, et 2006) ont tous pour origine les hésitations de l'État et la défection des banques.

En conséquence, la quatrième renaissance de l'histoire maritime du Maroc exige l'engagement solidaire de l'État, des banques et des armements privés au sein d'une même et unique compagnie nationale. En clair, l'État est le garant de l'ancrage des mécanismes financiers à la dynamique maritime.

Les coûts de fret sont fémininement: volatils ils passent de tarifs «dépressifs» à des profits insolents d'une année à l'autre. Sans compter la capacité de la flotte marocaine à créer des emplois et récupérer des devises.

L'absence d'une Marine Marchande marocaine ne doit pas être considérée comme une fatalité. Le Maroc a tous les instruments et les ressources permettant de récupérer une marge importante de créer un pavillon de complaisance pour réduire les coûts.

**CHAPITRE III**

**LE REGIME JURIDIQUE**

**DU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISE**

**EN DROIT MAROCAIN**

**1. Le contrat de transport maritime: les sources et les notions**

Dans cette étude, l'analyse sera d'abord organisée autour du droit des transports de marchandises au Maroc, et sera principalement axée sur la législation interne et, en particulier, sur les textes des dispositions législatives et réglementaires les plus importants, en commençant par le Code de commerce maritime marocain (DCCM) de 1919.

On traitera des aspects essentiels du contrat du transport: les sources, les notions, les obligations des parties, la définition et la responsabilité du transporteur, les limites de responsabilité du transporteur, la nature de sa responsabilité, les cas d'indemnisation (perte, dommage, retard), les obligations du transporteur, les documents de transport (le connaissement). Dans le chapitre suivant on examinera les Conventions internationales ratifiées par le Maroc et leur impact sur la loi interne.

Au Maroc, le droit actuellement applicable au transport maritime de marchandises est constitué d'un ensemble de règles dont le texte fondamental est le Code de commerce maritime et son texte d'application en matière d'organisation des transports maritimes, le dahir du 24 octobre 1962<sup>119</sup>. Cette législation a été complétée, en matière de transport

---

<sup>119</sup> Décret 2-61-264 du 24 jourmada I 1382 (24 octobre 1862) relatif à l'organisation des transports maritimes (*B.O.* n. 2609 du 26/10/1962, p. 1514).

maritime de marchandises<sup>120</sup> et de fret, par la circulaire du Ministre de l'Équipement et du Transport du 30 mai 2006, qui a prévu l'entrée en vigueur – en trois phases – de la libéralisation progressive du secteur des services du transport maritime de fret en lignes régulières visant l'amélioration des services de transport maritime pour les chargeurs.

Les textes d'application du Code de 1919 sont obsolètes et lacunaires (des nombreux pans entiers du secteur, comme le cabotage, ne sont pas traités) et dépassés, malgré les quelques modifications subies depuis sa promulgation<sup>121</sup>. Les termes utilisés par ce texte, à titre d'exemple «zone française de l'empire chérifien» (Article 3), les pénalités exprimées en «francs» (Article 37), les procès-verbaux qui constatent les infractions doivent être transmis «aux secrétaire général du protectorat» qui les fera parvenir «aux tribunaux français de l'empire chérifien» (Article 58), appartiennent à l'histoire du siècle dernier.

Il sera donc utile de suivre l'évolution de la législation nationale.

Comme on l'a vu, un nouveau projet du Code maritime, en cours de validation définitive, s'inscrit dans le cadre de la réforme de la législation maritime, dans la perspective de la modernisation de l'encadrement actuel.

Ce projet appréhende, de façon complémentaire, l'ensemble des questions maritimes tout en tenant compte de l'intérêt général et en consacrant l'équilibre entre les droits et les devoirs de tous ses futurs utilisateurs.

Selon le droit marocain, le transport maritime est régi par les dispositions du livre troisième du Code de commerce maritime de 1919<sup>122</sup>, intitulé «des transports maritimes, des risques de mer, des assurances maritimes»<sup>123</sup>, relatif à l'organisation du marché de l'assurance

---

<sup>120</sup> Circulaire n. 51/Sec/Min/2006.

<sup>121</sup> Voir la loi n. 16-07 du 16 juillet 2010, modifiant et complétant le Code de commerce maritime et la loi n. 46-12 du 27 avril 2016 modifiant et complétant l'annexe I du dahir du 31 mars 1919 formant Code de commerce maritime.

<sup>122</sup> Code de commerce maritime marocain du 28 jourmada II 1337 (*B.O.* du 26 mai 1919 et rectific. 15 août 1930).

<sup>123</sup> Arrêté du Directeur des finances du 18 septembre 1951, relatif à l'organisation du marché de l'assurance maritime, modifié par l'arrêté du Ministre de finances n. 319-63 du 26 juillet 1963 (*B.O.* n. 2650 du 9/8/1963).

maritime, et le courtage maritime (dahir du 22 juillet 1953)<sup>124</sup>.

Les rédacteurs du Code de 1919 ont hésité devant la distinction entre les notions de transport maritime et d'affrètement, mais à la fin, comme témoigne la terminologie même du texte, l'ont voulu superposer l'une sur l'autre, les considérant des synonymes.

En effet, les articles 206-207 englobent à la fois l'affrètement au voyage et le contrat de transport de marchandise: dans les deux cas le fréteur/transporteur s'engage envers un expéditeur à transporter ses marchandises, moyennant un certain prix (fret).

Le transporteur peut être l'armateur/propriétaire du navire, ou l'armateur exploitant le navire dans le cadre d'un contrat d'affrètement ou de transport.

Or, face à l'amélioration du conditionnement des marchandises transportées par voie maritime, en cas de caisses hermétiques et de fûts métalliques fortement scellés, qui ont été substitués aux emballages antérieurs, il est le plus souvent impossible au transporteur de vérifier l'exacte nature de la marchandise chargée à bord.

Le distinction entre ces différentes notions s'est formée par une lente évolution, qui s'est d'abord exprimée au plan économique avant de se développer au plan juridique.

Ce n'est que plus tard que la distinction de plus en plus nette sur le plan pratique entre transport et affrètement a commencé à être perçue par les juristes.

Par conséquent, le Code marocain de 1919 n'a pas encore tenu compte de cette évolution.

Parmi les divers contrats en usage à l'époque dans la pratique commerciale, qui couvraient tout à la fois l'utilisation d'un navire par son propriétaire et le déplacement de marchandises par voie maritime, les rédacteurs du Code de commerce ont identifié un type de contrat qui s'était répandu à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'affrètement à temps.

L'article 270<sup>125</sup> nous dit que: «Le contrat d'affrètement à temps est celui par lequel le

---

<sup>124</sup> Modifié par l'arrêté du Ministre de finances n. 319-63 du 26 juillet 1963 (*B.O.* n. 2650 du 9 août 1963).



fréteur loue son navire pour un temps déterminé et pour tout emploi licite et normal à la convenance de l'affréteur».

La disposition suivante (article 271) ajoute que le fréteur peut abandonner (ou non) à l'affréteur la gestion nautique et commerciale du navire, ou seulement la gestion commerciale.

L'affréteur qui a, à la fois, la gestion nautique et la gestion commerciale du navire doit pourvoir à tous les approvisionnements, aux réparations, à l'entretien, ainsi qu'à tous les frais d'exploitation et supporter aussi les contributions d'avaries communes.

Dans ce cas, la perte du navire ainsi que les avaries sont à sa charge, à moins qu'il ne trouve (et prouve) qu'elles sont dues à une fortune de mer.

Au contraire, si l'affréteur n'a que la gestion commerciale du navire, ces pertes et avaries sont à la charge du fréteur, à moins qu'elles sont dues à la faute de l'affréteur (articles 272-273).

À titre de preuve de la confusion qui, à l'époque, existait entre le contrat d'affrètement et le contrat de transport, on rappelle l'article 207: «L'affrètement ou contrat de transport maritime se constate par charte-partie, connaissance ou tout autre écrit».

Pareillement, l'article 206 dispose que: «L'affrètement est le contrat par lequel l'armateur du navire s'engage envers un expéditeur à transporter ses marchandises à un certain port ou pendant un certain temps, moyennant un certain prix».

Donc, le développement des relations économiques ne se traduisait pas un régime juridique nouveau<sup>125</sup>. Les opérations de transport restaient totalement soumises au régime de l'affrètement, seul régime connu pour réglementer le déplacement de marchandises par voie maritime. C'était un ensemble de règles, créées pour régler à la fois les relations entre le fréteur et affréteur et entre le transporteur et le chargeur.

---

<sup>125</sup> Titre deuxième: «De certains contrats particuliers», chapitre premier: «De l'affrètement à temps».

<sup>126</sup> BONASSIES P., *Le Droit maritime français 1950-2000, évolution et perspectives*, en *Revue SCAPEL*, 10 mai 2005.

Aux fins de l'application de l'article 206 sont donc considérés comme contrats de transport de marchandises les contrats d'affrètement pour un seul voyage (ou affrètement au voyage) ou d'autres contrats (affrètement à temps) lorsqu'ils ont principalement pour objet de réaliser un transport de marchandises.

Le caractère initial du contrat d'affrètement tel qu'il a été compris par le législateur de 1919, a ensuite été dépassé par la création de structures contractuelles plus complexes, caractérisées par l'existence de différences entre le contrat de transport et le contrat d'affrètement.

La construction de l'affrètement-transport a été fortement critiquée par Rodière<sup>127</sup>, qui a insisté pour affirmer la différence entre affrètement et transport, l'un visant le navire, et l'autre visant la cargaison.

Cette théorie semble être supportée par la systématisation du Code de la navigation italien de 1942, qui distingue plus correctement trois types de contrat: la location, l'affrètement (à temps ou au voyage) et le transport (de personnes ou de choses déterminées ou de cargaison totale et partielle)<sup>128</sup>. Selon cette classification, dans le contrat de location le fréteur met à la disposition de l'affréteur un navire sans armement, ni équipement contre rémunération. Le transport est le contrat par lequel une personne (transporteur) s'engage à

---

<sup>127</sup> RODIÈRE R., *op. cit.*, 23.

<sup>128</sup> Pour les définitions, voir les articles 376 et 384 du Code de la navigation italien et l'article 1678 du Code civil italien. Cfr. FERRARINI S., *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947; FIORENTINO, *I contratti navali*, II ed., Napoli, 1959; BERLINGIERI G., *Profilo dei contratti di utilizzazione della nave*, in *Dir. mar.*, 1961, p. 417; FERRARINI S., *Note sulla classificazione dei contratti di utilizzazione della nave*, in *Riv. dir. nav.*, 1962, I, p. 189; TORRENTE A., *L'impresa e il lavoro nella navigazione. I contratti di utilizzazione della nave o dell'aeromobile*, Milano, 1964, p. 91 ss.; SPASIANO E., *I contratti di utilizzazione della nave o della aeromobile*, in *Studi per G. Berlingieri*, Genova, 1964, p. 522; DOMINEDÒ F.M., *Il sistema dei rapporti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, in *Riv. dir. nav.*, 1965, I, p. 11; RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo*, II, in *Il cinquantenario del codice della navigazione*, Cagliari, 1993, p. 221; BOI G., *I modi di utilizzo della nave e la prassi contrattuale internazionale: riflessioni in tema d'inquadramento giuridico*, in *Dir. mar.*, 2008, p. 3; ANTONINI A., *I contratti di utilizzazione dell'aeromobile*, in *Dir. mar.*, 2006, p. 641; TULLIO L., *Contratto di noleggio*, Milano, 2006, pp. 197 ss. e 249 ss.; GRAZIANI, *Locazione di nave e noleggio*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1950, p. 155; SPASIANO E., *I contratti di utilizzazione della nave: note per la revisione della disciplina attuale*, in *Giur. it.*, 1977, IV, p. 49; VERDE L., *Contratti di utilizzazione della nave e contratti di impresa*, in *Dir. trasp.*, 1999, p. 445; ZUNARELLI S., *Contratti atipici, impresa di navigazione e impresa di trasporto*, in *Dir. trasp.*, 1995, p. 737; TULLIO L., *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile come categoria generale*, in *Studi Romanelli*, Milano, 1997, p. 1195; DOMINEDÒ F.M., *Il sistema dei contratti di utilizzazione della nave*, Milano, 1937, p. 31 ss. Voir aussi RODIÈRE B., *Traité générale de droit maritime: Affrètements et transport*, 3 vol., Paris 1967, pp. 68-70; CARVER, *Carriage by sea*, XIII ed., London, 1982; SCRUTTON, *Charter parties and bills of lading*, XXII ed., London, 2011.

assurer un déplacement de personnes ou de marchandises, d'un endroit à un autre, contre rémunération. Le contrat d'affrètement est le contrat conclu entre le fréteur et l'affrèteur ayant pour objet la mise à disposition, par le fréteur, et d'un navire armé, équipé, en conservant la gestion nautique et commerciale, pendant un temps défini ou pendant un voyage<sup>129</sup>, contre rémunération (paiement d'un fret).

Au plans économique, l'affrètement à temps est un contrat par lequel l'armateur qui a besoin d'un navire pour renforcer sa flotte, pendant une période assez brève, va louer ce navire à un autre armateur.

Le Code de 1919 consacre à l'affrètement à temps, le chapitre premier du titre deuxième du même livre troisième.

Aujourd'hui, le premier problème qui se pose à qui confronte le droit maritime marocain aux systèmes juridiques des autres pays maritimes, est s'il faut maintenir la terminologie (et la confusion) adoptée en 1919, ou s'il faut, au contraire, distinguer nettement entre transport maritime de marchandise et affrètement (au voyage).

Certains textes modernes ont, en effet, maintenu le point de vue du Code maritime de 1919, et continuent à traiter comme constituant une catégorie unique transport maritime et affrètement au voyage. Il en est ainsi, non seulement du Code Libanais de 1942<sup>130</sup>, mais aussi du Code Polonais de 1961<sup>131</sup>.

Cependant, il faut le reconnaître, la plus part des systèmes juridiques se sont engagés dans une distinction très nette. C'est les cas du Code Tunisien de 1962<sup>132</sup>, et, en particulier, de la loi française de 1966, qui a adopté en la matière une conception absolument dualiste.

---

<sup>129</sup> RODIÈRE R., *Code de la navigation de l'Italie*, Paris, 1967, p. 30, a critiqué la codification italienne en ce qui concerne l'affrètement au voyage comme un type d'affrètement. Selon lui, ce type contractuel n'a pas d'autonomie mais il est absorbé dans la notion de «contrat de transport d'une cargaison en partie ou en totalité». Voir RIMABOSCHI M., *L'unification du droit maritime: contribution à la construction d'un ordre juridique maritime*, Aix-Marseille, 2006.

<sup>130</sup> Décret Législatif n° 340 du 24 décembre 1942 (y compris les modifications, Commerce, Marchandise et Stock-In-Trade).

<sup>131</sup> Code Maritime Polonais (Kodeks morski, franz.): Loi du 1 décembre 1961.

<sup>132</sup> Loi n° 62-13 du 24 avril 1962, (19 dhoul kaada 1381), portant promulgation du Code de Commerce Maritime publiée en *Journal Officiel République tunisienne* (JORT) n° 22 du 27 avril et 1er mai 1962.

L'article 1<sup>133</sup> de la Loi française n. 420 du 18 juin 1966<sup>134</sup> sur les contrats d'affrètements et de transport maritimes a été rédigé comme suit: «Par le contrat d'affrètement, le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur». Selon l'article 5<sup>135</sup> par l'affrètement au voyage le fréteur met en tout ou en partie un navire à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages. Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre un navire armé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini (article 7).

Par l'affrètement «coque nue» le fréteur «s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre, pour un temps défini, à la disposition d'un affrètement, un navire déterminé, sans armement, ni équipement» (article 10)<sup>136</sup>.

Enfin, «par le contrat de transport maritime le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminé, d'un port à un autre» (article 15)<sup>137</sup>.

Ces définitions ne se distinguent pas des notions contenues dans le Code de la navigation italien, étant donné que le contrat de location prévu par l'article 376 de ce Code correspond au contrat d'affrètement «coque-nue» et que le contrat d'affrètement, prévu par l'article 384 du même Code, correspond au contrat d'affrètement au voyage et à temps.

S'agissant de la conclusion du contrat de transport, l'article 207 du Code marocain de

---

<sup>133</sup> Article 1 de la loi française 66- 20 du 18 juin 1966, abrogé par Ordonnance n. 2010-1307 du 28 octobre 2010 (art. 7). Par le contrat d'affrètement, le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur. Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et, à défaut, par les dispositions du présent titre et celles du décret pris pour son application.

<sup>134</sup> Loi n. 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, modifié le 3 novembre 2010.

<sup>135</sup> Article 5, abrogé au 1 décembre 2010 par Ordonnance n. 2010-1307 du 28 octobre 2010, art. 7 Par l'affrètement au voyage, le fréteur met, en tout ou en partie, un navire à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.

<sup>136</sup> Article 10, abrogé au 1 décembre 2010, par ordonnance n. 2010-1307 du 28 octobre 2010 (art. 7). Par affrètement «coque nue» le fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre, pour un temps défini, à la disposition d'un affréteur, un navire déterminé, sans armement, ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets.

<sup>137</sup> Article 15: «Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer «une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Les dispositions du présent titre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison». Abrogé au 1 décembre 2010 par ordonnance n. 2010-1307 du 28 octobre 2010 (art. 7).

1919 énonce que le contrat de transport maritime se constate par connaissance<sup>138</sup> ou tout autre écrit (ou forme électronique).

En effet, si la plus part des transports maritimes donnent lieu à l'émission d'un connaissance, ce titre n'est pas l'essence du transport maritime.

Au plan théorique, le contrat de transport maritime demeure un contrat consensuel soumis aux règles du droit commun. Au plan pratique, on doit observer que, d'une part, la marchandise est prise en charge par le transporteur bien avant que le connaissance ne soit délivré, et d'autre part, les situations se multiplient où un transport maritime est effectué sans qu'un connaissance soit rédigé, les parties se liant par une lettre de transport (*booking-note*), ou par une convention spéciale.

Si le connaissance à résolu, fort heureusement, les problèmes posés par la preuve du contrat de transport, le Code de 1919 ignore une question dont la pratique a récemment révélé l'importance, celle de la fausse déclaration du chargeur sur la nature de la marchandise.

L'expérience a montré que, pour des raisons diverses, qui peuvent aller de la volonté de commettre de véritables escroqueries, au seul désir d'obtenir des taux de fret faibles, il est relativement fréquent que le chargeur ne déclare pas la nature exacte de la marchandise transportée.

En conséquence de son obligation de délivrer le navire en bon état de navigabilité (article 213), le fretteur répond à l'égard de l'affréteur de tous dommages résultant d'un état défectueux du navire, à moins que cet état défectueux ne parvienne d'un vice caché, «qu'un examen scrupuleux n'aurait pas permis de découvrir».

Il s'agit là d'un texte important, dont la valeur est double. D'une part, il est très

---

<sup>138</sup> La Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance «connue sous le nom de Règles de la Haye, s'applique selon son article 10 à tout connaissance crée dans un États contractant. La Convention de 1924 a été modifiée par le Protocole du 23 février 1968, Protocole nommé dans la pratique maritime «Règles de Visby». L'article 5 des Règles de Visby stipule: «Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissance relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux États différents». PIRAUX B., *L'opposabilité des clauses du connaissance au tiers porteur du connaissance*, Master 2, Droit et des transports, 2005, p. 57.

souhaitable, au plan déontologique, de rappeler au transporteur que son premier devoir, avant de prendre les marchandises en charge, est de fournir un navire en bon état de navigabilité. D'autre part, dans des situations exceptionnelles, mais qui peuvent se rencontrer dans la pratique commerciale marocaine, où le contrat de transport s'applique parfois à des cargaisons homogènes expédiées par un chargeur unique, il est propre à éviter tout litige sur la possibilité, pour le chargeur, de demander la résolution du contrat de transport lorsque le navire présente quelque défaut propre à mettre en danger la sécurité de la marchandise.

Selon l'article 221, le fréteur est responsable de toutes pertes ou avaries occasionnées aux marchandises, aussi longtemps qu'elles sont sous sa garde, à moins qu'il ne prouve la force majeure.

Ce système de responsabilité subjective, fondée sur la faute présumée, est fondé sur la responsabilité qui existe par le seul fait que la marchandise a été prise en charge pour le transport.

La responsabilité du fréteur/transporteur en vertu du présent article porte uniquement sur le préjudice (perte ou avaries) causé par des événements survenus au cours du transport, mais non pas imputable à la force majeure.

Envisagé du point de vue du transport maritime, le droit marocain apparaît, à partir de 1919, comme un système très solide et déjà fortement protecteur des intérêts de la marchandise. Il institue un régime de responsabilité du transporteur qui est strictement d'ordre public. Il énumère limitativement les cas de non-responsabilité.

Aux termes de l'article 264 du Code de 1919, «Est nulle et de nulle effet toute clause de connaissance, ou titre quelconque de transport maritime, créé au Maroc ou à l'étranger, ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire l'armateur à sa responsabilité, de déroger aux règles de la compétence ou de renverser la charge de la preuve».

Depuis 1919, les conditions technologiques du commerce maritime ont fortement

changé, avec entre autre, l'apparition et la généralisation du transport par conteneur. D'autre part, l'expérience a montré la difficulté, sur laquelle on reviendra, de mettre en œuvre certaines notions utilisées dans le Code de 1919, telle la notion, incluse dans l'article 264 de ce texte, «de faute nautique».

S'agissant des obligations particulières du transporteur, un point important est celui du transport en pontée. La pontée désigne l'ensemble des marchandises arrimées sur le pont (par opposition aux marchandises chargées dans les cales). Le Code de 1919 n'a pas méconnu le problème du transport en pontée. Dans son article 147<sup>139</sup> stipule que «le capitaine est responsable de tous les dommages et pertes survenus aux marchandises chargées sur le pont du navire, à moins que le chargeur, par une mention spécial approuvée et signée par lui sur le connaissement, ait expressément autorisé ce mode de chargement», faisant toutefois exception à cette règles pour le cabotage national.

Le texte de 1919, cependant, manque de précision sur la sanction du transport en pontée irrégulier.

Un autre problème mérite de retenir l'attention du législateur, au niveau de l'exécution du contrat: le sort des marchandises en cas d'arrêt forcé du voyage, ou encore lorsque le transporteur, ne pouvant décharger les marchandises dans le port convenu à cause fait d'une grève ou d'un autre événement, les décharge dans un port voisin. Il y a là une situation qui se produit fréquemment: par exemple, en raison des grèves des «dockers» affectant les ports marocains, les marchandises à destination de Casablanca ont été débarquées dans le port d'Algésiras.

Le Code marocain de 1919 n'impose pas, en la matière, une conduite particulière au transporteur. Il n'en est pas de même de la loi française de 1966<sup>140</sup> qui impose au transporteur, en cas d'interruption du voyage, non pas d'acheminer lui-même la marchandise à destination,

---

<sup>139</sup> Il énonce que «le capitaine est responsable de tous les dommages et pertes survenus à la marchandise chargée sur le pont du navire, à moins que le chargeur, par mention spéciale approuvée et signées par lui sur le connaissement, ait expressément autorisé ce mode de chargement» (article 147 du Code de 1919).

<sup>140</sup> Article 40 du décret français n. 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes (modifié le 18 décembre 2016).

mais en tout cas de faire diligence pour assurer le transbordement de la marchandise et son déplacement jusqu'au port de destination initialement prévu.

Il y a là une règle très protectrice des intérêts de la marchandise qu'il serait souhaitable d'inclure dans le Code marocain de demain. Cependant, il faudrait la préciser: l'article 40 du décret français ne vise que les cas d'interruption du voyage: il y aurait lieu d'étendre cette règle au cas où le voyage a été achevé dans un port autre que le port de destination.

Généralement, on peut demander s'il ne serait pas opportun, en s'inspirant de la jurisprudence la plus récente, d'insérer dans le texte sur le contrat de transport une disposition énonçant que les clauses du contrat aménageant les obligations du transporteur doivent être appliquées de bonne foi. Sans doute, le principe de la bonne foi est-il inclus dans le droit commun marocain des contrats, et serait-il explicitement réaffirmé si l'on inscrivait dans les textes maritimes des dispositions imposant au transporteur de procéder de façon appropriée et soigneuse au transport.

## **2. Le connaissement**

Le connaissement est le document le plus important en matière de transport maritime international de marchandises. Il n'a pas d'équivalent dans les autres modes de transport.

Le terme connaissement désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document.

Le connaissement est un document par lequel le capitaine d'un navire reconnaît avoir reçu à son bord les marchandises qui y sont énumérées. Il est établi après l'enregistrement des marchandises par le transporteur et doit être délivré. Il définit les droits et les obligations des



parties.

Outre la réception, il fait foi de l'état dans lequel la marchandise a été reçue par le capitaine.

Le transfert du droit exclusif à la délivrance des marchandises a été souvent confondu avec la possession des marchandises et la délivrance des marchandises flottantes avec la délivrance du connaissement<sup>141</sup>.

À ce propos, Rodière écrit: «*livrer le connaissement, c'est livrer la chose*»<sup>142</sup>. Tous les autres droits attachés à la possession du connaissement dérivent de ce droit exclusif à la délivrance de la marchandise: droit de disposition, droit de garantie, droit d'agir en réparation, droit d'indemnisation. Tous ces droits tendent aussi à la réalisation du droit du destinataire à prendre livraison de la marchandise en bon état (ou conforme aux mentions du connaissement).

Il convient à ce stade de préciser la nature juridique du connaissement dans le passé.

En effet, au 14<sup>ème</sup> siècle, le connaissement était un simple reçu, délivré par le capitaine au chargeur, qui cessait d'accompagner sa marchandise.

L'accord entre le transporteur et le chargeur ne donnait pas lieu à la rédaction d'une charte-partie. Le document essentiel et unique était le connaissement, lequel n'apparaissait que comme un reçu, remis par le capitaine du navire, de livraison de la marchandise.

Originellement, la possession du connaissement donnait droit à son porteur de réclamer la livraison des marchandises au transporteur.

En droit français comme en droit anglais, le connaissement n'était pas un titre de

---

<sup>141</sup> Le Pomerence Bill of Lading Act, ou (U.S.) Federal Bill of Lading Act, 1916, sec. 10, a), énonce que «*les instructions au transporteur ne peuvent être modifiées que par ou pour le compte de la personne propriétaire des marchandises ou en ayant la possession. La possession de la marchandise étant symbolisée par la possession du connaissement*» La prise de possession de la marchandise par l'endossataire du connaissement a pour conséquence (ou pour origine) que le connaissement permet de gager la marchandise flottante. Cette faculté offerte aux commerçants est exprimée dans l'article 92 du Code de commerce français: «*le créancier est réputé avoir les marchandises en sa possession... si avant qu'elles soient arrivées, il en est saisi par un connaissement ou une lettre de voiture maritime*».

<sup>142</sup> Voir RODIÈRE R., *Droit maritime*, cit., p. 339.

propriété. Le porteur n'était pas forcément propriétaire de la marchandise dont il était en possession, symboliquement, du fait du connaissance, ou réellement, à la suite de la réalisation du connaissance. Le transfert de propriété de la marchandise était consécutif aux dispositions du contrat de vente.

Au fil des siècles, le rôle du connaissance s'est accru et diversifié.

En ce qui concerne le droit en vigueur, l'article 207 du Code marocain de 1919 amendé énonce que le contrat de transport maritime se constate par connaissance ou autre écrit (ou forme électronique). Les articles 246 et 247 du même Code s'occupent du connaissance, le premier concerne le connaissance «à ordre», le second concerne le connaissance «au porteur».

Si le connaissance est à ordre, il est négociable par endossement. Dans ce cas le capitaine ne peut délivrer la marchandise qu'au porteur du connaissance endossé, même en blanc. Le connaissance au porteur, au contraire, est négociable: par simple remise de la signature le capitaine «doit délivrer la marchandise à toute personne qui se présentent à lui en possession de ce connaissance» (article 247).

Le transporteur ne peut opposer au porteur d'un exemplaire négociable endossé les exceptions opposables au chargeur, à moins qu'il prouve que ce porteur agit comme mandataire du chargeur (article 249). En cas de conflit entre porteurs de différentes exemplaires, tous négociables, du même connaissance, la préférence est donnée à celui qui se prévaut de l'exemplaire dont l'endossement est le plus ancien (article 250). Après délivrance de la marchandise au porteur de l'un des exemplaires négociables, le porteur d'un autre exemplaire ne peut pas lui être préféré (article 251).

Le lieu d'émission du titre de transport n'a aucune répercussion quant à la loi applicable au sens du Code de 1919 et de la loi française de 1966<sup>143</sup>. En effet, l'article 16. de

---

<sup>143</sup> Article 16 de la Loi française de 1966.

la loi française en question, comme l'article 267 du Code de Commerce de marocaine, imposent leur application respective chaque fois que le transport est en provenance ou au départ d'un des ports de ces États, sans tenir nul compte du lieu d'émission du connaissement, ou de toute stipulation contraire, quel que soit le titre de transport et même en l'absence de connaissement.

Le connaissement représente un droit de créance. Il symbolise les droits que le porteur a contre le transporteur. L'acheteur pourra être propriétaire des marchandises sans qu'il y ait tradition du connaissement mais, dans ce cas, n'en aura que la possession fictive pendant le voyage, et n'en aura la possession réelle au débarquement que lorsque celui qui aura le droit de prendre livraison des marchandises, lui aura remis le connaissement.

C'est pour éviter toute incertitude que l'acquéreur qui veut avoir la propriété et la possession du bien flottant nouvellement acquis doit être mis en possession du connaissement. Ce lien entre la possession du document et la possession des marchandises est la caractéristique essentielle du connaissement et lui confère un rôle clef en matière de ventes internationales et de crédit documentaire.

Le droit à la réception des marchandises à l'arrivée confère à son titulaire le rôle de destinataire dans le contrat de transport.

Une question logique nous vient à l'esprit: comment le transporteur peut-il délivrer la marchandise à une personne avec laquelle il n'a aucune relation contractuelle? Fondamentalement, le destinataire non chargeur est un tiers au contrat de transport.

Selon certains auteurs<sup>144</sup>, trois réponses sont possibles: l'existence d'une stipulation pour autrui<sup>145</sup>, la qualité de cessionnaire d'une créance ou la nature particulière du connaissement.

---

<sup>144</sup> TASSEL Y. et al., *Droit maritimes*, Éd. Juris-service, Lyon, 1995, p. 340 et s.

<sup>145</sup> RODIÈRE R., *Droit maritime*, cit., p. 364.

Rodière<sup>146</sup> défend la thèse selon laquelle le contrat de transport est un «contrat tripartite», auquel le destinataire donne son consentement au moment où il accepte de prendre livraison de la marchandise.

Quel est le rôle, dans cette hypothèse, du connaissement? Il a pour rôle de soumettre les rapports transporteur/destinataire à la convention applicable au contrat, d'une part, et de prouver que celui qui se présente est bien celui qui a le droit de prendre livraison, d'autre part.

Le droit à l'action en réparation et en indemnisation<sup>147</sup>, reconnu au destinataire pourrait être la conséquence logique de cette thèse. En effet, du fait de l'acceptation du destinataire, le transporteur a des droits et des obligations envers ce dernier.

En droit marocain, la question a été également décidée par un jugement du Tribunal de première instance (TPI) de Casablanca du 19 février 1957<sup>148</sup>, affirmant que le destinataire réel qui ne figure pas au connaissement et qui ne l'a pas présenté, est sans droit, d'une part, de bénéficier de la livraison et, d'autre part, d'agir en responsabilité contre le transporteur maritime, à moins qu'il ne prouve qu'il est le seul à avoir subi les dommages. Ce n'est donc pas en raison de sa qualité de partie au contrat de transport que le destinataire a le droit d'agir, mais uniquement en sa qualité de porteur du connaissement.

En droit Français, l'action en réparation se déduit de deux institutions: le connaissement, d'une part, la qualité de seule victime du dommage (pour le chargeur), d'autre part.

Cette solution est liée au droit de recevoir la marchandise que donne la possession du connaissement. Le lien est certainement logique entre le droit exclusif de recevoir la marchandise et le droit d'agir, mais ce droit du destinataire pourrait être fondé sur sa qualité

---

<sup>146</sup> RODIÈRE R., *op. cit.*, *Droit Mar. Franç.*, p. 457.

<sup>147</sup> En France, le droit d'agir sur le fondement du contrat de transport n'a été reconnu qu'au porteur du connaissement, puis la suite de l'arrêt *Mercandia Transporter*, au chargeur à la condition qu'il soit le seul à subir un préjudice (Chambre commerciale de la cour de cassation, 22 Décembre 1989).

<sup>148</sup> L'arrêt du Tribunal de première instance de Casablanca en date du 19 février 1957, affirme que le destinataire réel qui ne figure pas au connaissement et qui ne l'a pas présenté, est sans droit, d'une part, de bénéficier de la livraison et, d'autre part, d'agir en responsabilité contre le transporteur maritime, à moins qu'il prouve qu'il est le seul à avoir subi les dommages.

de partie au contrat et non sur la possession du document.

La jurisprudence française n'a pas cependant retenu cet argument, enrichissant ainsi la valeur et le rôle du connaissement<sup>149</sup>.

En droit anglais, la solution est la suivante: l'endossement du connaissement à ordre entraîne le transfert du droit à la marchandise et des actions que le chargeur avait à l'origine contre le transporteur en vertu du contrat de transport. Le porteur du connaissement peut donc agir contre le transporteur sur le fondement du contrat de transport. Le chargeur n'a plus ce droit, mais il peut agir sur le fondement de la charte-partie.

Le transfert du connaissement, en droit marocains comme en droit français, anglais et américain, entraîne aussi le transfert du droit de disposition. Seul le porteur du connaissement, lorsqu'il en a été émis un, peut donner des contre-ordres au transporteur, c'est à dire modifier l'itinéraire, le port de déchargement, la personne du destinataire.

Un régime juridique si particulier du connaissement est né des besoins de la pratique: la représentation de la marchandise s'est avérée nécessaire pour pouvoir la donner en gage ou la vendre pendant qu'elle est flottante.

Ici nous apparaît manifestement l'importance de ce document détenu par les banques dans une opération de crédit documentaire, la sécurité des ces opérations étant assurée par le caractère irréfragable des mentions portées au connaissement, vis-à-vis du tiers porteur de bonne foi.

En effet, lorsque le connaissement n'était qu'un reçu des marchandises, faisant éventuellement preuve de l'existence du contrat de transport, il n'avait pas besoin d'être négociable, mais étant devenu représentatif de la marchandise, ce caractère de représentation s'est incorporé au document en lui conférant ainsi le caractère négociable.

---

<sup>149</sup> BONASSIES P., *op. cit.*, p. 131.

### 3. Obligations des parties

#### 3.1. Les obligations découlant du contrat de transport en général

Le contrat de transport maritime de marchandises est un contrat synallagmatique qui impose donc des obligations aux deux parties principales, comme le rappelle l'article 206 du Code de 1919. Cet article, comme on l'a dit, englobe à la fois l'affrètement (au voyage et à temps) et le contrat de transport de marchandise, puisque le «transporter», dans les deux cas, s'engage envers un «expéditeur» à transporter les marchandises, vers un certain prix, en y affectant soit la totalité soit une partie du navire.

Mais, en effet, dans la pratique commerciale, le contrat de transport comporte trois parties: «le transporteur», l'«expéditeur», et le «destinataire».

Malgré les débats qu'a provoqué la qualité du destinataire, selon une doctrine<sup>150</sup> et une jurisprudence constante<sup>151</sup>, il devient partie par son adhésion au contrat de transport et lorsqu'il accepte de prendre livraison de la marchandise arrivée à destination.

Le contrat de transport de marchandise, donc, fait intervenir trois personnes (contrat triangulaire): l'expéditeur d'abord doit être considéré comme celui qui conclut ou fait conclure en son nom le contrat de transport et il va bénéficier de la prestation de transport définie par le contrat; le transporteur, qui est un professionnel chargé de déplacer d'un lieu à un autre les marchandises et enfin le destinataire, la personne à qui les marchandises transportées sont destinées.

Toutes les parties qui doivent concourir à l'exécution du contrat de transport ont des droits et des obligations.

---

<sup>150</sup> Voir GUEDJE L., *L'interdépendance des obligations dans les contrats de transport de marchandises par route de l'Ohada: implications and conséquences pour les parties*, en *Revue sem. d'Etudes, de Législation, de Jurisprudence et de Pratique Professionnelle en Droit des affaires & en Droit Communautaire*, 2/2013.

<sup>151</sup> Voir arrêt de la Cour de Cassation (Ass. Plén.), *Mercandia II*, 22 décembre 1989, en *Droit Mar. Franç.*, 1990, p. 29 (notes de Bonassies P. et Rémond-Gouilland M.). Cette décision, dite arrêt *Mercandia*, vient mettre fin au débat sur la qualité de partie du destinataire. En effet, elle précise que le destinataire est bien une partie au contrat de transport.

L'obligation principale de l'expéditeur est de payer le prix convenu lors de la formation du contrat, mais il doit aussi veiller à ce que la marchandise soit convenablement emballée, compte tenu de sa nature.

Le transporteur, quant à lui, prépare le navire pour le chargement et assiste aux opérations. Ses obligations consistent essentiellement à assurer le déplacement des marchandises dans le délai prévu lors de la conclusion du contrat; il devra aussi livrer les marchandises en bon état et conformes, c'est-à-dire elles ne doivent pas être détériorées entre le moment du chargement et du déchargement. Dès que le transporteur a reçu la marchandise, il en assure la garde et doit donner en particulier les soins appropriés à sa conservation.

Le destinataire connaît également des obligations.

Lorsque le contrat est conclu avec la mention «en port dû», le prix est payé à l'arrivée par le destinataire; au contraire, dans le transport «en port payé» le prix est stipulé payable au départ.

Le contrat fait naître des droits sur chaque partie. Chacune d'elle est donc susceptible de voir sa responsabilité engagée même si, traditionnellement, celle du transporteur en cas de perte ou dommages à la marchandise occupe une place prépondérante<sup>152</sup>.

Ainsi donc, le contrat de transport maritime des marchandises crée pour le transporteur l'obligation de diligence avant et au début du voyage, pour mettre le navire en bon état de navigabilité. Il s'agit d'une obligation de diligence, encore dite obligation de *due diligence*. Il faut toutefois observer que cette obligation est temporaire, puisqu'elle ne pèse sur le transporteur qu'avant et au début du voyage.

Cette obligation de diligence est une obligation personnelle au transporteur, qu'il ne peut décharger sur les personnes auxquelles il a délégué sa mission en cas de sous-traitance.

L'obligation de *due diligence* pèse également sur le transporteur s'agissant du

---

<sup>152</sup> RODIÈRE R., *Traité général de droit maritime. Introduction, Armement, Affrètements et transports, événements de mer*, Dalloz, Paris, 1976, p. 306.

transbordement. Ce dernier est défini par la doctrine<sup>153</sup> comme le transfert de tout ou partie de la cargaison d'un navire à bord d'un autre navire, par suite d'un arrêt inopiné, accidentel ou non, du voyage maritime<sup>154</sup>. En effet, en cas d'interruption du voyage pour quelque cause que ce soit, le transporteur (ou son représentant) doit, à peine de dommages intérêts, faire diligence pour assurer le conséquent, si le voyage a été sauvée. Le transporteur doit tout mettre en œuvre pour poursuivre l'acheminement de la cargaison à destination, sauf à indemniser les ayants droit. L'obligation de diligence, d'après des sources autorisées<sup>155</sup>, est déterminante pour l'appréciation de sa responsabilité.

En ce qui concerne le voyage, le transporteur doit l'accomplir avec droiture, par la route habituelle et dans les meilleurs délais.

En pratique, le connaissement prévoit généralement la possibilité pour le transporteur de se retourner et de faire des escales sans que sa responsabilité ne soit, *a priori*, engagée. Cependant, le transporteur doit assumer certaines obligations relativement à la marchandise à destination (état, délai inscrit au connaissement), sa responsabilité pourra donc être engagée si le déroulement n'était pas raisonnable et si le navire fait naufrage pendant son retour.

En outre, le destinataire est chargé de vérifier que la livraison est bien conforme tant au niveau de la quantité, que de la qualité des marchandises. Si les marchandises livrées ne sont pas conformes, s'elles en manquent ou si elles montrent des défauts, le destinataire apposera des informations (que l'on appelle «réserves») sur le document présenté par le transporteur, ceci pour pouvoir garder le droit de former un recours contre le transporteur. Il notifiera sa protestation au transporteur.

Il convient enfin de noter que lorsque les marchandises sont endommagées, le destinataire devra aussi contacter son assureur pour déclarer le sinistre et prendre les mesures

---

<sup>153</sup> Voir POURCELET M., *Le transport maritime sous connaissement: droit canadien, américain et anglais*, Montréal, 1972, p. 67 et ss.

<sup>154</sup> VIALARD A., *Droit maritime*, 1<sup>er</sup> Edition, OUF, Paris, 1997, p. 45.

<sup>155</sup> RODIÈRE R., *op. supra cit.*, p. 457.



nécessaires pour ne pas aggraver leur état, en conservant, de façon provisoire, les marchandises jusqu'à elles ont fait l'objet d'une expertise.

### *3.2. Le obligations découlant du contrat de transport maritime dans le droit marocain*

En ce qui concerne la législation marocaine, il est important de connaître les différentes obligations qui pèsent sur le transporteur car c'est à travers l'accomplissement des obligations du transporteur<sup>156</sup> qui se réalise l'exécution du contrat de transport maritime<sup>157</sup>. En effet, l'exécution des obligations exprime l'état de l'accomplissement par lui des prestations convenues. Sur le plan théorique, l'opération est d'une importance considérable car l'exécution constitue la phase fondamentale du contrat de transport.

Dans le régime interne, il faut faire référence aux articles 213, 214, 218 etc. du chapitre II du Code de 1919, relatifs aux obligations des parties.

Le transporteur sera tenu, avant et au début de voyage, de faire diligence pour: a) mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter; b) convenablement armer, équiper, et approvisionner le navire; c) approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les marchandises doivent être chargées. Nonobstant toute clause contraire, le transporteur procède de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport et au chargement de la marchandise. Il doit donner à la marchandise les soins ordinaires, conformément à la convention des parties ou aux usages du port de chargement.

#### *3.2.1. Les opérations de manutention*

L'exécution du contrat de transport par le transporteur pose un certain nombre de problèmes que le Code de 1919 n'a pas réglementé relativement aux opérations de

---

<sup>156</sup> Voir DELEBECQUE Ph., *Droit maritime*, Paris, 2014.

<sup>157</sup> ABOUSSOROR A., *L'exécution du contrat de transport maritimes de marchandises*, Litec. Edit, 2001.

manutention.

La Loi n° 15-02<sup>158</sup> sur les ports a pris partie pour l'incorporation de la manutention dans le contrat de transport de marchandise par mer, mais n'a pas réglementé la manutention. Cette loi (Articles 8 et 9)<sup>159</sup> a introduit le principe de «l'unicité de la manutention», qui fait peser sur le manutentionnaire portuaire les obligations du transporteur maritime: le chargement et le déchargement du navire, gardiennage et livraison des marchandises. Cette identification de obligations nous a poussés à nous demander si le manutentionnaire est au service d'un port ou au service d'un navire.

La Loi 15-02, en consacrant le principe de l'unicité de la manutention, devait également réglementer celle-ci pour bien comprendre si les obligations du transporteur maritime sont les mêmes du manutentionnaire. À cet égard, il serait tout à fait légitime d'aligner le régime de la manutention sur celui du transport, mais sans les confondre. Et ce que le manutentionnaire porte la casquette du proposé du transporteur et par conséquent, assume sa responsabilité vis-à-vis du transporteur ou bien, comme on a vu ci-dessus, il travaille pour le compte d'un port par le biais d'un contrat de sous-traitance?

En effet, on constate des vides juridiques flagrants. L'absence de textes conduits

---

<sup>158</sup> Loi n° 15-02 relative aux ports et portant création de l'Agence nationale des ports et de la Société d'exploitation des ports, promulguée par le Dahir n° 1-05-146 du 20 chaoual 1426 (23 Novembre 2005) (*B.O.* n° 5378 du 15 décembre 2005).

<sup>159</sup> Article 8: «La gestion d'un port englobe: [...] 2) la maintenance, l'entretien, l'adaptation et le développement des infrastructures, superstructures, bassins et chenaux portuaires et des systèmes de signalisation et d'aide à la navigation dans les ports; 3) la maintenance, l'entretien, la gestion et l'exploitation des réseaux des voies ferrées, de voiries, d'eau, d'électricité et d'assainissement; 4) l'octroi des concessions et des autorisations d'exploitation des activités portuaires; 5) l'octroi des autorisations d'occupations temporaires du domaine public portuaire». Article 9: «L'exploitation portuaire englobe: 1) l'exploitation des activités portuaires revêtant le caractère de service public industriel et commercial telles que le pilotage, le remorquage, le lamanage, le magasinage et l'entreposage portuaire; 2) l'exploitation d'un terminal portuaire qui est une zone d'un port, composée de quais, de terre-pleins et d'installations, affectée au traitement d'un trafic ou à un exploitant spécifique; 3) l'exploitation de quais, de terre-pleins, de hangars ou d'autres installations portuaires; 4) l'exploitation de l'outillage portuaire, composé de l'ensemble de matériels et d'équipements et servant à la manutention bord à quai, à la manipulation des marchandises à bord des navires et sur les zones de stockage, au transfert et au stockage des marchandises à embarquer ou à débarquer. Il comprend notamment les engins de levage fixes, mobiles ou flottants, les rampes d'accès, les engins de transfert des marchandises des quais vers les zones de stockage et vice-versa et le matériel accessoire de manutention; 5) la manutention portuaire, composée de l'ensemble des opérations, à bord des navires et à quai, d'embarquement et de débarquement des marchandises; 6) l'exploitation de toute autre activité portuaire connexe, au service des navires, des marchandises et/ou des passagers, dont la liste est fixée par voie réglementaire». Sur l'exercice de la police des ports, voir le dahir n° 1-59-043 du 12 kaada 1380 (28 avril 1961) relatif à la police des ports maritimes de commerce.

quelquefois à des décisions judiciaires contradictoires et erronées.

Cette lacune ressort clairement dans la réglementation de la manutention dans les ports du Maroc, malgré la réforme portuaire. Le manutentionnaire n'est pas un transporteur et n'est plus un dépositaire, mais il porte toujours la casquette de l'Agence Nationale des Ports (ex Office d'Exploitation des Ports, ODEP)<sup>160</sup> qui avait le monopole de la manutention et de la garde des marchandises dans les ports, bien que il travaille sous la SODEP, Société anonyme privé qui porte le nom de «Marsa-Maroc»<sup>161</sup>. Autrement dit, l'organisation actuelle de la manutention portuaire est totalement différente. Des sociétés privées détient le monopole des opérations matérielles (chargement et déchargement, arrimage...etc.) dans les ports marocains et ne travaillent plus pour le compte de celui qui aura requis leurs services<sup>162</sup>.

### *3.2.2. Le navire en bonne état de navigabilité*

Le contrat de transport de marchandises par mer doit être exécuté par le transporteur, partie au contrat. Il est tenu, donc, d'une obligation que l'on classe d'ordre général à savoir mettre le navire en bon état de navigabilité.

Fournir un navire en état de navigabilité veut dire fournir un navire prêt à recevoir une marchandise donnée dans des cales propres, sans odeur et appropriées. Sans un navire pouvant naviguer, le transporteur ne pourra pas transporter une cargaison.

La mise en état de navigabilité du navire est l'obligation première du transporteur. Le transporteur maritime est tenu de présenter un navire en bon état de navigabilité nautique et commerciale, compte tenu du voyage qu'il va effectuer et des marchandises qu'il doit

---

<sup>160</sup> Établissement public marocain créé en 1985.

<sup>161</sup> «Marsa-Maroc» a été créé en décembre 2006, dans le cadre de la loi précitée 15-02 sur la réforme portuaire. Dans ce cadre, l'Agence Nationale des Ports a été investie des missions d'autorité et de régulation du secteur et la Société d'Exploitation des ports des missions commerciales au sein des terminaux portuaires qui lui ont été concédés.

<sup>162</sup> PAJANACCI S., *Acconier stevedor, Mémoire des droits maritime et des transports*, EDMT, Aix-Marseille, 1999, p. 2.

transporter<sup>163</sup>.

Cette obligation est prévue par tous les textes de lois nationales et internationales. Le transporteur doit exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en bon état de navigabilité, de l'armer, de l'équiper, de l'approvisionner convenablement.

À cet égard, il existe une faute du transporteur maritime qui empêche son exonération, même lorsqu'il établit l'existence d'une cause d'exonération: il s'agit du manquement à l'exercice d'une diligence raisonnable<sup>164</sup>.

La gestion du navire comporte la gestion financière, technique, nautique et commerciale. À ce stade, la plus intéressante est la gestion technique. Elle vise, entre autres, à «maintenir en bon état de navigabilité un navire et de veiller au bon entretien et fonctionnement des machines, équipements, installations»<sup>165</sup>.

Normalement, c'est le chargeur qui doit trouver un navire pour le transport de ses marchandises en fonction du volume de la cargaison, de sa nature, de sa qualité. Le navire doit posséder des caractéristiques spécifiques. Donc, le chargeur va demander au transporteur ce moyen de transport, mais c'est le transporteur qui va fournir le navire et c'est lui aussi qui va assumer la responsabilité juridique de l'opération du transport.

Le transporteur maritime n'est pas toujours l'armateur du navire, et cet armateur n'est pas obligatoirement le propriétaire.

Le propriétaire est celui auquel appartient le navire, l'armateur est celui qui lui fournit tout ce qui est nécessaire pour assurer sa navigation. Il l'arme convenablement et fournit matériel, vivres et combustibles. Il fournit aussi équipage et capitaine et il peut aussi le fréter. Ce qui veut dire qu'il y aura, pour le même navire, un transporteur, un armateur et un propriétaire. Cela ne veut pas dire que les qualités de propriétaire, d'armateur et de

---

<sup>163</sup> RODIÈRE R., *Traité général de droit maritime*, tome XII, Paris, 1967, p. 752.

<sup>164</sup> L'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924 prévoit que le transporteur est tenu, avant et au début du voyage, d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité.

<sup>165</sup> THOO K.A.F., *Le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime en droit comparé entre l'Allemagne et la France, avec le droit substantiel du Bénin, de la côte d'Ivoire et du Nigeria*, cit., p. 56.

transporteur ne peuvent pas être réunies sur la tête d'une seule et même personne.

Certes, le transporteur a plusieurs obligations, mais, à ce stade, il doit assumer son engagement de mettre le navire en état de navigabilité pour pouvoir recevoir la marchandise, la conserver, la transporter et la délivrer en bon état à son destinataire.

La navigabilité est la condition primaire pour un navire<sup>166</sup>. À ce propos, certains ne manquent pas de constater que la notion de bon état de navigabilité du navire comprend outre l'aptitude nautique à effectuer le voyage en question, celle de recevoir la marchandise et d'en assurer la bonne conservation<sup>167</sup>. Elle s'apprécie au regard de la sécurité nautique et de l'aptitude commerciale du navire à faire effectuer le voyage prévu à la marchandise considérée<sup>168</sup>. La navigabilité est donc l'aptitude d'un navire à affronter les périls de la mer et à servir à une certaine exploitation<sup>169</sup>.

L'état de navigabilité du navire comporte deux aspects: un aspect nautique et un aspect commercial. Affronter les périls de mer c'est la navigabilité nautique, servir à une exploitation donnée c'est la navigabilité commerciale. La deuxième est tellement liée à la première de façon que s'il y aurait innavigabilité nautique, il ne pourrait pas parler de navigabilité commerciale<sup>170</sup>.

Présenter un navire en bon état de navigabilité et capable de recevoir la marchandise, représente une condition fondamentale pour réussir le voyage.

Il est utile de ne pas manquer de préciser que la notion de navigabilité est large et elle varie en fonction de la nature du voyage à effectuer, du lieu où va se rendre le navire, du temps prévu pendant le voyage et aussi de la saison durant laquelle l'expédition va se dérouler.

La navigabilité nautique (*seaworthiness of a vessel*) concerne la ligne, l'architecture,

---

<sup>166</sup> MELLOULI S., *La responsabilité du transport maritime*, cit., p. 212.

<sup>167</sup> LE BAYON A., *Dictionnaire de droit maritime*, cit., p. 14.

<sup>168</sup> BAYE C., *op. cit.*, p. 33.

<sup>169</sup> CELERIER P., *Les navires, Que sais-je*, PUF, Paris, 1966, p. 14.

<sup>170</sup> DAMIEN M.M., *Transport et logistique*, Dunod, Paris, 2002, pp. 113, 310: «Le bon sens exigerait que les préoccupations nautiques priment sur les considérations d'ordre commerciales».

le moteur, les combustibles, la vitesse et la sécurité. Elle peut s'entendre comme la flottabilité du navire car il subit toute une série de mouvements longitudinaux, verticaux et principalement transversaux dus aux effets du roulis ou du tangage. Sous cet aspect, le navire doit remplir les conditions de sécurité nécessaires pour effectuer le voyage. C'est l'aptitude du navire à affronter les périls de la mer.

La navigabilité nautique tient à la coque du navire, qui doit être solide, suffisamment étanche et propre pour pouvoir naviguer dans les mers, lieu où il doit se rendre, et y affronter les dangers et les risques. En effet, La coque du navire doit résister à une forte pression de l'eau, au déferlement des vagues, aux chocs<sup>171</sup>.

Le navire doit être muni d'agrès, de valves, de trappes, d'appareils et de moyens de propulsion nécessaires et suffisamment fiables pour pouvoir garantir la vitesse requise. Ses moteurs et leurs composantes doivent être en bon état. Il doit être muni de tous les instruments indispensables à la navigation comme les treuils, les engins, les chaloupes, ainsi que les cartes, les compas et les boussoles.

Le transporteur doit équiper son navire<sup>172</sup> d'un nombre suffisant de personnel comme les officiers, les marins et les matelots. L'équipage et le capitaine doivent être suffisamment expérimentés, qualifiés, instruits et compétents physiquement, techniquement et aussi intellectuellement. Engager un capitaine de navire ou des marins malades (épileptiques, alcooliques ou insomniaques) peut être considéré comme une négligence de la part du transporteur. Un équipage nombreux avec des membres de nationalités différentes et ne parlant pas une même langue peut être à l'origine d'une entrave au bon fonctionnement de l'équipe et constituer, par là même, une faute du transporteur de ne pas présenter un navire en bon état de navigabilité et de ne pas pouvoir tenir cette navigabilité durant tout le voyage maritime<sup>173</sup>.

---

<sup>171</sup> Ces certificats et ces autorisations ne sont pas valables que pour la période d'avant et de début du voyage.

<sup>172</sup> Art. 306 du Code de 1919.

<sup>173</sup> Voir, dans le même sens, l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et l'article 21 de la loi française précitée de 1966.

Le navire doit aussi être suffisamment approvisionné en combustibles et en vivres pour assurer la fourniture jusqu'à la fin de l'expédition. Ainsi, l'insuffisance du combustible peut être tenue comme élément pouvant causer l'innavigabilité du navire.

La situation administrative du navire peut aussi jouer sur sa navigabilité. Le navire doit être immatriculé auprès de l'administration des affaires maritimes et le transporteur doit veiller à ce qu'aucun obstacle d'ordre juridique ne vienne empêcher l'exploitation de son navire. Il doit avoir à bord tous les certificats et autorisations administratives nécessaires pour la navigation.

La navigabilité commerciale (*cargoworthiness*) est l'aptitude à servir à une exploitation donnée. Elle a trait à la capacité des cales, à l'adaptation, à la manutention, à la polyvalence et à la spécialisation. Le bâtiment doit être stable et c'est pour ce fait que la structure, le fonctionnement des cales, les ponts et les aménagements intérieurs du navire intéressant les marchandises doivent être de qualité assurant sa bonne conservation. Ce facteur est relatif aux cales, citernes, appareils frigorifiques, thermomètres et aux systèmes de refroidissement. Ces systèmes et ces appareils doivent être maintenus en état de bon fonctionnement durant tout le voyage. Ce sont eux qui participent à assurer la navigabilité du navire.

Le transporteur sous connaissement est tenu d'approprier et mettre en état les cales, chambres froides et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont déposées pour leur réception, transport et conservation<sup>174</sup>.

La navigabilité du navire est à apprécier tout le long de l'expédition.

L'aspect commercial du bon état de navigabilité concerne aussi le bon nettoyage du navire après un précédent voyage. Une marchandise (produits chimiques ou autres) peut être polluée par des résidus d'autres produits précédemment transportés. Suite à un défaut de

---

<sup>174</sup> Même chose pour l'article 3 de la Convention de Bruxelles et 21 de la loi française de 1966. Sachant que la conservation et le transport ne s'apprécient uniquement pas avant et au début du voyage

nettoyage et d'entretien, le transporteur peut voir sa responsabilité engagée à cause de contamination ou de rouille qu'a subi la marchandise transportée. Était aussi jugé fautif le transporteur ayant présenté un navire dont les groupes électrogènes étaient incompatibles avec le bon fonctionnement des installations frigorifiques.

En 1977 le Tribunal de commerce de Paris a jugé le transporteur responsable des avaries causées à une cargaison de bananes provenant d'un équipement frigorifique inapproprié et d'une mise en service trop tardive du renouvellement d'air<sup>175</sup>. Ce jugement a été confirmé par la Cour d'Appel de Paris dans son arrêt du 19 janvier 1979<sup>176</sup>.

L'obligation rappelée au transporteur était de présenter un navire en état de navigabilité. Le non fonctionnement des installations frigorifiques et le manque de renouvellement d'air se sont produits en cours d'expédition. C'est là un autre élément de fait qui pourrait convaincre pour étendre l'obligation de fournir un navire en état de navigabilité pendant toute la durée de l'expédition et de ne plus limiter son application à la période «avant et au début» du voyage.

Un capitaine qui effectue un mauvais arrimage, c'est-à-dire qui ne respectant pas les dispositions sur les lignes de charges, ne peut pas assurer la stabilité et la flottabilité de son navire. En fait, c'est souvent un chargement excessif et une mauvaise répartition de la cargaison qui provoquent la violation des marques. L'arrimage, en tant que répartition de la marchandise, devra garantir une réserve suffisante de flottabilité du navire et assurer son maintien dans des conditions normales de navigation en évitant en particulier l'entrée d'eau dans les cales<sup>177</sup>.

Un mauvais arrimage par le transporteur maritime a été jugé comme faute n'assurant

---

<sup>175</sup> BAYE C., *L'arrimage et le saisissage de marchandises transportées par mer*, *Memoire de DESS, Droit Maritime et de transports*, CDMT, Université d'Aix-Marseille, 2003, p. 35.

<sup>176</sup> Jugement du 27 juin 1977, in *Dr. Mar. Franc.*, 1978, p. 178

<sup>177</sup> IDIT (Centre d'affaires Rouen international), «*Le contrat de transport maritime de marchandises*, Rouen», 1994, p. 62.



pas le bon état de navigabilité du navire<sup>178</sup>.

À cet effet, il semble utile de distinguer deux choses: d'une part, le chargeur doit souscrire une assurance sur faculté<sup>179</sup>. Il doit aussi recommander au destinataire de faire constater, le cas échéant, les pertes ou les avaries au moment de la livraison. Ce sont les réserves à la livraison. De l'autre, le transporteur doit toujours demander une assurance sur faculté à savoir, ici, que les polices d'assurance transport excluent toujours le défaut d'emballage<sup>180</sup>, parce que il paraît logique que de par sa complexité, l'emballage peut générer des coûts importants en fonction du mode de transport choisi.

Au Maroc il n'y a pas de police d'assurance maritime et la pratique sur le marché marocain utilise, le plus souvent, les conditions générales de la police française ou anglaise<sup>181</sup> (*Property and casualty insurance company, P&C*), en l'assortissant selon les besoins de conditions et clauses particulières, soit puisées dans la pratique d'autres marchés, soit créés en tenant compte de l'environnement juridique et économique national.

Il est utile de rappeler, à cet égard, que le législateur marocain a préconisé, dans le Code de commerce, un principe offrant aux parties contractantes la liberté de régler leurs conventions comme elles l'entendent, notamment en se référant à toutes les lois étrangères (françaises, en l'occurrence), à toutes conventions types ou en combinant différentes lois ou conventions types ou en créant de nouvelles.

---

<sup>178</sup> GABILLET V., *Les incontermis 2000*, IHE éditions, Tunis, 2004, p. 34.

<sup>179</sup> C'est l'assurance marchandise, car le transporteur n'est pas tenu d'indemniser tous les préjudices pouvant naître du transport maritime. Mais, dans un éventuel cas, le chargeur sera assuré et l'assureur se retourne, le cas échéant, contre le transporteur (question de subrogation dans les droits du chargeurs).

<sup>180</sup> GABILLET, *op. cit.*, p. 40

<sup>181</sup> RAVICHANDRAN R., *Emerging Trends in Maritime Insurance is there a trend towards demutualisation of mutual clubs?*, Master of Science in Maritime Affairs (M.Sc) (Shipping Management) Word Maritime University, Malmö, 2001. Voir, aussi BENNET P., *Mutual risk: P&I Insurance Clubs and Maritime Safety and environment performance*, in *Marine Policy*, 2001, 25, p. 15.

#### **4. La responsabilité du transporteur maritime**

La responsabilité du transporteur maritime est un des sujets essentiels du droit maritime.

Dans la loi marocaine, comme dans tout autre système juridique, le transporteur maritime est *a priori* présumé responsable de tout dommage à la marchandise transportée (article 221 du Code de 1919).

En cas de pertes ou dommages subis par la marchandise, avant de demander la réparation, les ayants droit de la marchandise doivent savoir contre qui introduire une action.

L'identification du transporteur est donc le point de départ. Au contraire, la personne qui a été poursuivi doit savoir s'il possède la qualité de transporteur.

L'identification du transporteur a donc une importance considérable dans le cadre d'une procédure judiciaire. Les divers types d'exploitation commerciale des navires font apparaître des difficultés liées à l'identification du transporteur.

En effet, jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle tout transport de marchandise par mer donnait lieu à un contrat d'affrètement. A l'époque, il n'existait que l'affrètement; lorsque le commerçant ne transportait pas ses marchandises à bord de ses propres navires, il concluait, avec un armateur, un contrat aux termes duquel celui-ci lui louait son navire pour un voyage donné ou une durée déterminée. Donc il n'existait pas encore le problème d'identification du transporteur. Mais au cours du XIX<sup>e</sup> siècle le contrat de transport s'est progressivement développé avec la croissance économique et l'apparition de lignes de navigation régulières.

Les services de transport combiné de marchandises entraînent souvent des difficultés par ce que, sur le même titre de transport, plusieurs compagnies de navigation sont mentionnées et n'est pas facile, pour les ayants droit, de déterminer quelle compagnie a transporté effectivement leurs marchandises.

Dans le cadre de notre étude, l'accent sera mis sur l'interprétation par les juges des dispositions du Code de commerce maritime de 1919 et sur les questions se rapportant à la responsabilité du transporteur maritime.

Il est nécessaire de déterminer le moment de la prise en charge et de livraison, c'est-à-dire à partir de quel moment la responsabilité du transporteur peut être engagée pour tous dommages survenus à la marchandise transportée.

L'article 218 du Code de 1919 définit la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde et la responsabilité du transporteur. Il stipule: «le capitaine doit prendre les marchandises le long du bord aux frais de l'armateur, et, au port de destination, les représenter sous palan aux réceptionnaires».

Le Code de commerce de 1995<sup>182</sup> nous fournit les principes généraux sur la responsabilité du contrat de transport. L'article 78 précise que «le voiturier répond de la perte et des avaries des objets qui lui ont été confiés depuis le moment où ils ont été remis jusqu'à celui où il les délivre au destinataire, toute clause tendant à le décharger de cette responsabilité n'a aucun effet».

Cependant, le recours au droit commun (code de commerce) n'est plus aujourd'hui nécessaire parce que le projet de réforme du Code de 1919 a réglé la question relative à la période pendant laquelle les marchandises sont réputées sous la garde et la responsabilité du transporteur.

Ce projet n'utilise pas le terme «sous palan» mais l'article 221 explique que «le fréteur est responsable de toutes pertes ou avaries occasionnées aux marchandises, aussi longtemps qu'elles sont sous sa garde, à moins qu'il ne prouve la force majeure». Cet article donc confirme l'idée que la marchandise est sous sa responsabilité à partir du moment dans lequel elle est sous sa garde et donc à partir de la prise en charge sous-palan.

---

<sup>182</sup> Dahir n. 15-95 du 12 septembre 1995, formant Code de Commerce.

Malgré toutes les clauses exclusives ou limitatives de responsabilité insérées au connaissement pour exonérer, en tout ou en partie, le transporteur des obligations lui incombant (chargement, mise à bord, arrimage, déplacement, conservation, etc.), selon la théorie de l'unité du contrat de transport, on ne peut prétendre d'exonérer le transporteur.

Cependant, la mission du transport semble maintenant être compliquée en raison de l'organisation actuelle de la manutention dans les ports marocains et en particulier de l'intervention de l'«acconier»: un entrepreneur, souvent exerçant en régime de monopole la manutention maritime, qui assure notamment le chargement, l'arrimage ou le déchargement des navires de commerce. Il ne dépend pas du transporteur et n'assure pas les opérations en tant que mandataire du transporteur.

Cette nouvelle réalité portuaire a déterminé une confusion et une insécurité juridique en ce qui concerne la question de la prise en charge, c'est-à-dire du début et de la conclusion du contrat de transport de marchandises et des règles applicables à cette période.

À quel moment peut-on dire que la marchandise est sous la garde du transporteur? Est-ce qu'à partir de l'émission du connaissement (document matérialisant le contrat de transport) ou à partir du transfert matériel de la marchandise entre les mains du transporteur?

Le «connaissement» est le document qui détermine les obligations mises à la charge des parties: le transporteur va acheminer et déplacer d'un lieu à un autre la marchandise, l'expéditeur doit payer le prix du transport. Mais, en plus de ces deux obligations générales, d'autres doivent, de part et d'autre, être assumées et bien exécutées.

Etant donné que le contrat de transport est de nature consensuelle et, par conséquent, il doit, cependant, être accompagné d'un transfert matériel de la marchandise au transporteur, l'acceptation de la marchandise par le transporteur au port de départ et sa reconnaissance par lui vaut comme la prise en charge du point de vue juridique ou matériel? Quelle est l'étendue du concept de prise en charge? Est-ce qu'elle couvre uniquement la période fixée de la remise

de la marchandise par le chargeur au transporteur le long du navire (phase du pré-chargement), ou bien couvre toute la période de l'opération du transport jusqu'à la livraison de ladite marchandise au destinataire au port de déchargement?

Autrement dit, à quel moment commence le contrat de transport? À partir du moment où le transporteur prend en charge la marchandise ou dès l'accord ou de l'acceptation par le transporteur, de l'offre, de la part du chargeur, d'effectuer le transport ?

La détermination du moment exact où commence le contrat de transport maritime (et celui où il finit), constitue l'un des problèmes épineux que pose l'application du droit positif marocain en la matière.

L'obligation d'exécution du contrat de transport ne prend naissance que à la remise de la chose, mais cela n'empêche pas la formation antérieure du contrat: dès cette formation, le transporteur à l'obligation de recevoir la marchandise.

Dans la conception marocaine, les choses se présentent différemment, étant donné qu'il existe dans la majorité de ces ports un acconier (c'est-à-dire un entrepreneur préposé à la manutention des marchandises) qui exerce son activité en situation de monopole. C'est en déterminant pour le compte de qui intervient cet acconier qu'on arrivera à déterminer précisément le moment de la prise en charge. Mais, bien que dans la pratique contractuelle, le transporteur confie l'exécution matérielle de son obligation de procéder au chargement à une entreprise de manutention, il reste néanmoins tenu d'en vérifier la bonne exécution.

Si les textes imposent au transporteur l'obligation de charger, ou d'arrimer la marchandise, cela signifie, tout simplement, que la réalisation matérielle reste sous la responsabilité professionnelle du capitaine.

L'obligation d'arrimage (chargement des marchandises), imposée au transporteur, constitue un devoir personnel, qui ne peut pas être délégué.

#### *4.1. Les cas exceptés*

Dès 1919, le Code maritime marocain proposait un excellent «modèle» de régime de responsabilité du transporteur. Ce modèle est construit autour des règles fondamentales.

En premier lieu, l'article 221 du Code rappelle le principe, classique et toujours actuel<sup>183</sup>, que le transporteur est responsable de plein droit du dommage causé à la marchandise. Selon ses termes, le transporteur est responsable de toute perte ou avarie occasionnée aux marchandises aussi longtemps qu'elles sont sous sa garde.

La loi marocaine précise ensuite les situations dans lesquelles le transporteur est exonéré de toute responsabilité. On fait référence d'abord au cas où le dommage causé aux marchandises résulte de la force majeure (article 221); ensuite au cas où le dommage provient d'un vice caché du navire qu'un examen scrupuleux n'aurait pas permis de le découvrir (article 213, alinéa 2)<sup>184</sup>. Enfin l'armateur «peut» s'exonérer des fautes commises par le capitaine, le pilote et l'équipage, dans l'accomplissement de leurs fonctions en ce qui concerne le navire (article 264, deuxième alinéa). Par conséquent, en dehors de ces cas (exhaustives), est nulle et de nul effet toute clause de connaissance ou titre quelconque de transport maritime créé au Maroc ou à l'étranger, ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire l'armateur à sa responsabilité, de déroger aux règles de la compétence ou de renverser la charge de la preuve (article 264, premier alinéa).

En effet, la recherche de la faute du transporteur est faite par la jurisprudence au moment même où celui-ci évoque un cas excepté. Ainsi, la jurisprudence met indirectement à la charge du transporteur la preuve de sa diligence, en n'accordant aucune force exonératoire au cas excepté opposé par lui-même si le transporteur ne prouve pas qu'il a fait toute diligence à cet égard.

---

<sup>183</sup> Article 221: «Le fréteur est responsable de toutes pertes ou avaries occasionnées aux marchandises, aussi longtemps qu'elles sont sous sa garde, à moins qu'il ne prouve la force majeure».

<sup>184</sup> Article 213 alinéa 2: «Le fréteur répond à l'égard de l'affréteur de tous dommages résultant d'un état défectueux du navire, à moins que cet état défectueux ne provienne d'un vice caché qu'un examen scrupuleux n'aurait pas permis de le découvrir».

Quand à l'exonération pour faute nautique, les tribunaux ont réduit considérablement la portée de cette exonération lorsqu'elle porte sur l'administration du navire. La faute nautique est commise dans les sinistres majeurs, tels que l'échouement ou l'abordage, dont les conséquences pour la marchandise sont supportées par le chargeur.

Or, l'exclusion de la faute nautique était à l'origine du conflit entre pays armateurs et pays chargeurs. Mais cette question se pose également pour le Maroc qui, bien qu'étant un pays de chargeurs, assure lui-même, par sa propre flotte, une partie du transport maritime. Est-ce à dire que l'équilibre en question n'acquiert pas toute l'efficacité voulue sur le plan économique interne.

C'est par rapport au régime de responsabilité du Dahir de 1919 que l'on peut apprécier cette question. Ce texte s'inspire du Harter Act Américain de 1893<sup>185</sup> et son régime est donc analogue à celle-ci. Mais le législateur de 1919 n'a pas reproduit les cas exceptés prévus par le Harter Act et a groupé tous les faits dans l'expression unique de force majeure. La jurisprudence marocaine a été particulièrement sévère, admettant rarement la libération ou exonération pour faute nautique. Le plafond de réparation y est, par contre, dérisoire<sup>186</sup>: 1000 dirhams (DH) par colis perdu ou avarié. Ainsi, quelque soit la valeur de la marchandise logée dans un colis (conteneur), sa réparation en cas de perte totale est limitée à cette somme.

Eh bien, ce montant se justifiait certainement en 1919. Depuis 1960, les transports de marchandises par conteneur se sont multipliés et les tribunaux ont été amenés à se demander comment calculer la limitation de responsabilité, s'agissant, par exemple, du transport de 120 machines-outils incluse dans un unique conteneur. Si le conteneur constituait un unique colis, le transporteur ne devait alors être responsable que dans la limite de 120 unités. Néanmoins, une opinion majoritaire s'est dégagée dans la jurisprudence de tribunaux étrangers: à son avis, la limitation de responsabilité devait se calculer en se référant aux mentions du

---

<sup>185</sup> HARTER Act 1893.

<sup>186</sup> Voir *Revue marocaine du droit de l'économie du développement, numéro spéciale: «Le droit maritime marocain face au nouvel ordre maritime international»*, 18-19 mars 1994, numéro 38/1996-1997.

connaissance. Si celui-ci indiquait, sous la rubrique marchandises transportés, par exemple «un conteneur, contenant des machines outils», le transporteur n'était responsable que d'un colis. Au contraire si le connaissance faisait mention de «un conteneur contenant 120 machines outils», le transporteur était responsable de 120 colis<sup>187</sup>.

L'article 228 DCCM dispose que: «Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui n'ont pas été délivrées ou mises à la disposition du réceptionnaire au port de destination».

Tout cela signifie que le transporteur est responsable des dommages causés à la marchandise, sauf dans les cas cités par l'article 229 du Code, qui dispose: «Toutefois, le fret est dû dans le cas suivants: a) lorsque le défaut de livraison provient de la négligence ou de la faute des affréteurs, chargeurs ou de leurs ayants droit; b) lorsque les marchandises se sont perdues par vice propre; c) pour les animaux morts en cours de route en dehors de toute faute du transporteur; d) lorsque des marchandises dangereuses ou prohibées ont dû être détruites en cours de route, pourvu que le transporteur ait ignoré leur nature au moment de l'embarquement; e) lorsque, au cours du voyage, des marchandises ont dû être vendues à raison de leur état d'avarie, quelle qu'en soit la cause; f) lorsque la perte des marchandises a été admise en avarie commune».

Ces six cas exonèrent le transporteur de sa responsabilité.

Il existe aussi l'article 237 qui dispose: «Le chargeur ne peut pas abandonner en paiement du fret les marchandises diminuées de valeur pour quelque cause que ce soit. Si toutefois, des futailles contenant du vin, de l'huile, du miel ou autres liquides ont tellement coulé qu'elles sont vides ou presque vides, ces futailles pourront être abandonnées pour le fret»<sup>188</sup>.

Ceci du côté de la loi. S'agissant de la doctrine, elle distingue, dans le cadre de la responsabilité du transporteur, entre les dommages apparents et les dommages non apparents.

---

<sup>187</sup> BONASSIES P., *Règles de la Haye, de Hambourg, Règles de Marseille*, Institut Méditerranéen de Transport Maritimes, Annales 1989, p. 105.

<sup>188</sup> ZAHAR K., *op. cit.*, p. 5.



Le transporteur engage sa responsabilité dans les cas suivants:

- une réserve a été émise avant l'accusé de réception concernant les dommages apparents;
- en ce qui concerne les dommages non apparents, il faut exprimer des protestations ou apporter la preuve du dommage dû au transport dans le délai fixé par les Conventions internationales.

Par contre, le transporteur n'engage pas sa responsabilité dans les cas suivants: faute de l'expéditeur; cas de force majeure; vice propre de la marchandise; freinte de route; fait du tiers.

Afin de déterminer la responsabilité, chacune des parties doit faire procéder au fur et à mesure du déroulement du transport/manutention des marchandises, à des constantes pesées. Ainsi, le défaut de réserve confirme le bon état qualitatif et quantitatif de la marchandise. En cas de perte partielle ou de dommage apparents survenus aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser ses réserves écrites au transporteur (ou à son représentant) au port de chargement au plus tard au moment de la livraison. Dans ce cas, la faute du transporteur est présumée. Sauf preuve contraire, il est présumé que le transporteur a reçu les marchandises telles qu'elles sont décrites au connaissance<sup>189</sup>.

Ainsi, le réceptionnaire se protège, mais il protège surtout les recours de son assureur qui se trouve par la suite subrogé dans ses droits.

#### *4.2. La responsabilité du transporteur: les frais*

Le transporteur est responsable<sup>190</sup> des manques constatés à destination, sauf pour la freinte de route normale, qui varie selon les marchandises et les ports de 0,5 à 1%. Cette

---

<sup>189</sup> Voir l'article 57 du décret français du 31 décembre 1966, précité, sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.

<sup>190</sup> BENNOUNA Y., *La responsabilité du transporteur maritime à la lumière du droit marocain. Étude comparative avec la Convention de Hambourg*, 1978, Casablanca, 1993.

freinte de route est également admise par les assureurs. Par exemple, pour un transport de blé dur à destination de ports italiens, une freinte de route de 0,75% a été appliquée au tonnage initialement embarqué. En revanche, pour une freinte de route anormale, le transporteur pourra être tenu pour responsable, notamment si celle-ci a été aggravée par une ventilation insuffisante.

Que se passe-t-il lorsqu'il y a coexistence entre freinte de route et manque?<sup>191</sup>.

Ainsi, c'est à la jurisprudence qu'a été laissé le soin de déterminer le taux de perte de volume ou de poids qui peut être considéré comme freinte de route<sup>192</sup>.

Pour cela, les juges s'appuient sur les usages des ports de destination, car c'est là qu'opèrent les spécialistes les plus connaisseurs du taux de freinte affectant les marchandises en provenance des différents points du globe.

Un arrêt rendu par la Cour d'Appel de Paris, le 5 mai 1999<sup>193</sup> a fixé la freinte, pour un transport de blé depuis les États-Unis jusqu'en Égypte, à 1%, selon les usages d'Alexandrie, port de destination.

Assez exceptionnel est un arrêt de la Cour d'Appel de Rouen du 30 octobre 1959<sup>194</sup> qui, pour une cargaison de marmites en fonte, admet un taux de «casse» de 10%. Un autre arrêt, de la Cour d'Appel de Paris, rendu le 14 février 1974, fixe un taux de 0,25% pour un transport d'engrais. Un autre arrêt de la même Cour, rendu le 21 mars 1975, fixe pour un transport de riz un taux de 1% et un arrêt de la même Cour du 25 juin 1975<sup>195</sup>, pour un transport de café, a déterminé un taux de 0,3%. Enfin, le 17 janvier 2001, la Cour d'Appel de Paris a décidé que: «pour bénéficier de la freinte de route, le transporteur maritime doit rapporter la preuve d'un usage constant au port de destination»<sup>196</sup>.

---

<sup>191</sup> RODIÈRE R., *Droit maritime*, Paris, 1993, p. 381.

<sup>192</sup> RODIÈRE R., DU PONTAVICE, *Droit maritime*, Delta, Dalloz, 12<sup>ème</sup> édition, Paris, 1996.

<sup>193</sup> Publié au *Bulletin Transp. Logistique* (BTL), 1999, p. 618.

<sup>194</sup> Arrêt de la Cour d'Appel de Rouen du 30 octobre 1959.

<sup>195</sup> Arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 25 juin 1975.

<sup>196</sup> BONNASSIES P., SCAPEL C., *Traité de droit maritime*, Paris, 2006.

Se rapportant à ce qui a été mentionné précédemment, on remarque que l'arrêt de la Cour d'Appel de Casablanca, rendu en 1986, examiné dans le paragraphe suivant, va dans le même sens que les autres arrêts rendus en la matière.

Ainsi, le transporteur maritime doit non seulement faire face aux frais considérables, imposés par les exigences de sécurité sur le plan mondial, mais aussi répondre d'une responsabilité à l'égard de la marchandises. Mais, comme la flotte marocaine ne peut faire face au coût élevé exigé par la sécurité maritime, coût qui va continuellement vers la hausse, et dans la mesure où le trafic maritime vers le Maroc est pratiquement effectué par des armateurs étrangers, le législateur devrait opter pour un système juridique qui tiendrait compte de ces paramètres et adopter sa législation en fonction de la situation économique du pays. Si en matière de sécurité maritime il n'a pas le pouvoir de modifier son coût, il peut tout au moins légiférer en matière de responsabilité du transporteur en optant pour le système juridique qui convient le mieux à un pays de chargeurs, comme le Maroc.

#### *4.3. Un cas de freinte de route: l'arrêt n° 1389 de 1986 de la Cour de d'Appel de Casablanca*

Un cas de freinte de route a été traité dans l'arrêt n. 1389, rendu par la Cour d'Appel de Casablanca le 1<sup>er</sup> juillet 1986. Il s'agit d'examiner les faits, la procédure, les allégations des parties, les problèmes de droit et la solution retenue par la Cour.

Dans le cadre d'une relation contractuelle de transport maritime, le transporteur délivrait une lettre de réserve pour se protéger contre les avaries et les manquants éventuels. Cette lettre était du 27 octobre 1980.

À la réception de la marchandise, le destinataire de celle-ci s'était rendu compte qu'il y avait une partie de la marchandise qui manquait et entreprend une action en responsabilité contre le transporteur maritime devant le Tribunal de première instance de Casablanca.

Les parties demanderesses étaient les compagnies d'assurance qui, pour leur défense, mettaient en doute la validité de la lettre de réserve du fait qu'elle avait été délivrée avant que le transporteur ne reçoive la marchandise. Ainsi, en raison de cette irrecevabilité de la lettre de réserve, le transporteur se retrouvait sans protection et il devenait donc responsable du manque.

Le transporteur maritime, quant à lui, estimait que la lettre de réserve était valable du fait que le transitaire avait pu prendre connaissance de l'état de la marchandise. En plus, il imputait la cause du manque à la nature de la marchandise et aux pertes naturelles qu'elle avait pu subir, en poids ou en volume, lors de l'expédition.

Le problème posé était de savoir dans quelle mesure, et jusqu'à quel poids ou volume perdu, on pouvait parler de freinte de route.

Le Tribunal de Casablanca disposait que le transporteur était bien responsable du manque subi par la marchandise.

La Cour d'Appel de Casablanca a infirmé le jugement du Tribunal de première instance estimant que: s'agissant de la lettre de réserve, elle était valable; qu'il s'agissait bien d'un manque dû à la freinte de route après examen du rapport de l'expert et vu que le pourcentage de cette perte, objet du litige, n'atteignait pas les 1% et ne dépassait pas le cadre de la freinte de route variable selon les ports et les distances parcourues par le navire.

Donc le transporteur maritime a été déchargé de sa responsabilité et les assureurs ont demeuré tenus de payer.

Il s'agit là donc d'apprécier le point de vue de la jurisprudence marocaine sur la freinte de route comme moyen d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime.

En effet, le magistrat de la Cour d'Appel de Casablanca s'est basé sur l'article 80 du Code de commerce maritime. Cet article dispose que: «Les privilèges maritimes portent sur le navire ou ses débris, à l'exclusion du fret, des primes et subsides d'État, des indemnités de responsabilité et d'assurance».

#### *4.4. Réserves et présomption de la livraison conforme*

Les réserves expriment le mécontentement du demandeur, d'ailleurs elles doivent empêcher la naissance d'une présomption.

Cependant, cette présomption de livraison conforme ne pourrait être détruite que si le destinataire donne un avis de perte ou de dommage, y compris celui résultant d'un retard à la livraison dans les délais et selon la forme exigée.

Quant à la convention de Hambourg, la présomption de la livraison conforme pourra être combattue par la preuve contraire, ce qui explique que la convention de Hambourg était moins rigoureuse que les règles posées par le Code de commerce marocain de 1919.

L'article 262 dudit Code traite seulement des pertes partielles et les avaries particulières, c'est ainsi que la perte est dite partielle quand il n'y a pas eu de perte totale des marchandises, la qualité des preuves produites par la partie ayant subi le dommage est liée à l'efficacité de l'action en dommages et intérêts.

Par ailleurs, la personne désignée par le connaissement comme destinataire, comme dernier endossataire ou comme réceptionnaire, est la seule habilitée à faire ces réserves.

Ces dernières peuvent être faites par toute personne lésée au port de déchargement y compris le destinataire, le chargeur ou leur mandataire et l'acconier se dégageant ainsi de toute responsabilité au détriment du transporteur.

L'article 262 ne donne aucune précision quant à la personne habilitée à formuler ces réserves. En revanche, le code de commerce marocain n'a pas manqué de combler cette lacune en désignant le destinataire. Par conséquent, le transitaire, quoique ne figurant pas au connaissement comme destinataire, mais du fait qu'il prend livraison pour le compte du réceptionnaire, a qualité pour rédiger des réserves et les faire parvenir au transporteur maritime conformément aux exigences de l'article 262. A défaut, il risquerait fort de voir sa responsabilité de mandataire engagée dans le cadre des articles 895 et 903

dans son alinéa premier du Code de commerce marocain.

Les réserves doivent être faites à une personne habilitée à les recevoir, c'est-à-dire la personne qui a assuré le déplacement de la marchandise ou son représentant y compris le consignataire du navire, l'agent maritime et le commis succursaliste sous peine d'irrecevabilité de l'action intentée contre l'armateur.

En effet, le Tribunal de 1<sup>ère</sup> instance de Casablanca en date du 22/10/1957 a jugé qu'il est irrecevable, par application de l'article 262 du Code de 1919, l'action exercée contre l'armateur, alors que la lettre des réserves prévue par l'article 262 du Code n'a été adressée ni à ce dernier, ni au consignataire du navire, seul qualifié pour le représenter.

Le Code maritime de 1919 dans son article 262 n'a pas prévu l'éventualité d'adresser cette protestation ni au transporteur substitué ni aux personnes agissant au nom du transporteur contractuel ou substitué. Cependant, on constate que dans la pratique, la lettre des réserves est adressée aussi bien au transporteur, en la personne de son capitaine de navire ou à son agent, qu'au manutentionnaire à terre.

S'agissant des réserves adressées à ce dernier, la question est de savoir pour le compte de qui il agit et est ce qu'il est tenu de prendre de telles réserves pour le compte du transporteur ?

Si le connaissement permet au capitaine de désigner une entreprise de manutention ou lui donne mandat pour ce faire, les réserves adressées à l'acconier pour le compte du réceptionnaire ne sont pas opposables au transporteur.

En revanche, lorsque le connaissement ne donne pas mandat au capitaine de désigner un acconier pour le compte du réceptionnaire, les réserves adressées à l'acconier sont opposables au transporteur, dès lors qu'il agit pour le compte du transporteur.

Dans tous les cas de figure, le déchargement de la marchandise et sa remise entre les mains du manutentionnaire ou autre autorité compétente ne signifie pas remise effective au

destinataire: le transporteur reste responsable tant que la marchandise n'est pas effectivement livrée au destinataire.

Quant aux délais des réserves, ils diffèrent selon qu'il s'agisse du texte applicable c'est-à-dire du Code de 1919 ou de la convention de Hambourg et du projet de loi; et selon qu'il s'agisse d'un dommage apparent ou d'un dommage non apparent ou encore d'un dommage résultant d'un retard à la livraison. Dans le Code marocain ce délai est fixé à 8 jours -jours fériés non compris de la mise à la disposition effective de la marchandise à l'ayant droit, peu importe que le dommage soit apparent ou non contrairement à la position adopté par les Conventions internationales et certaines législations comparées (article 3 alinéa 6 de la Convention de Bruxelles de 1924, et l'article 19 de la Convention Hambourg de 1978).

Cette mise à la disposition effective connaît plusieurs interprétations jurisprudentielles en raison du monopole de fait et de droit dont bénéficiaient l'acconier au Maroc.

L'ayant droit doit formuler ces réserves avant la livraison. Ces réserves anticipées sont admises par les tribunaux marocains car les dispositions de l'article 262 du Code de 1919 qui force de forclusion toute protestation tardive n'interdisant pas au destinataire de faire cette protestation dès qu'il a été à même de constater les manquants ou avaries avant de procéder à l'enlèvement.

Il est vrai que le droit maritime marocain, ignore cette distinction puisqu'il institue un seul et même délai, lequel est fixé à 8 jours, les jours fériés non compris. Passé ce délai, il y a forclusion et par conséquent l'action du demandeur est irrecevable, alors que le projet de loi (article 302 et 305) et la convention internationale de Hambourg considèrent l'absence de réserves comme une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées conformément ou convenablement.

Les délais que le Code de 1919 ou la Convention laissent au destinataire pour formuler ses réserves commencent au moment de la livraison effective ou la délivrance de la

marchandise ou selon l'expression du Code de la mise à la disposition effective du destinataire. Donc le point de départ de ces délais, en droit marocain, est différent de ceux de la Convention de Hambourg qui opte pour «la prise de la livraison » ou selon le projet qui parle plutôt de «la remise de la marchandise ».

Partant de là le déchargement de la marchandise ou, encore la remise des marchandises aux mains de l'acconier-dépositaire, autre autorité compétente, ne signifie pas remise effective de la marchandise, à qui de droit. Il s'agit donc de la prise en possession de la marchandise par le destinataire.

La position de la doctrine et de la jurisprudence marocaine qui traduit la spécificité des ports marocains n'est pas unanime.

Selon la plupart des auteurs et des tribunaux, on considère que la réception des marchandises implique d'après l'esprit de la loi l'arrivée des marchandises à destination, leur délivrance régulière à qui de droit et, en outre, une prise de possession matérielle ; dès lors la remise des marchandises effectuées au service de l'acconage et leur dépôt dans ses magasins ne constituent pas une mise à la disposition effective. Par conséquent, c'est la date du contre bon à délivrer qui marque le point de départ du délai de protestation motivé prescrit par l'article 262 et, par conséquent, qui constitue une preuve suffisante de la mise à la disposition effective ou de la remise effective des marchandises à qui de droit.

Si l'article 262 du Code de 1919 n'a pas prévu l'éventualité d'adresser cette protestation ni au transporteur substitué ni aux personnes agissant au nom du transporteur contractuel ou substitué, il a, en revanche, exigé impérativement et limitativement une protestation motivée par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée suivie dans les 90 jours d'une action en justice ce qui constitue une garantie. Autrement dit, les réserves expédiées par lettre ordinaire ne peuvent être substituées aux prescriptions légales même si le transporteur avoue et ne conteste pas la réception.



La jurisprudence marocaine a rappelé à ce sujet que les services des télécommunications jouissent encore d'un monopole, et que c'était la date d'envoi de la protestation, c'est-à-dire la date de la mise à la poste qui comptait seule, à l'exclusion de toute autre date portée sur la lettre elle-même. Par conséquent, le récépissé de l'envoi recommandé constitue pour le réceptionnaire la preuve des réserves que le Code met à sa charge. Ces réserves doivent être faites par acte extra judiciaire ou par lettre recommandée, la date d'envoi de la protestation fait foi. Donc le récépissé d'envoi recommandé établit la preuve des réserves. Mieux encore, un accusé de réception serait le bienvenue pour mieux asseoir la régularité de ces réserves. Toute fois cette formalité nous paraît insuffisante et qu'il convient par conséquent de la renforcer par un accusé de réception.

Aussi ces réserves doivent elles être suffisamment motivées et c'est-à-dire dans la mesure possible précise et claire démontrant ainsi la nature du dommage, le nombre des colis perdus ou avariés avec leurs numéros et autre indication susceptible de les individualiser qui impliqueraient la responsabilité du transporteur sinon la présomption de livraison conforme ne peut être détruite. Donc les réserves générales et de style sont considérés comme non avenues. Par contre, l'indication d'avarie constitue des motifs amplement suffisants (article 262 du Code de 1919).

Il est à noter par ailleurs que dans la pratique l'ayant droit peut demander après l'envoi de la lettre de réserve au transporteur ou à son agent de faire une constatation de l'état de la marchandise en présence de l'acconier (ex ODEP). Ce constat peut être effectué à domicile du réceptionnaire d'où la question de son opposabilité. L'expertise amiable ne peut être opposable qu'à ceux qui ont assisté sans protestation ni réserve. Bien mieux, l'estimation unilatérale constitue une preuve suffisante des dommages soufferts bien que l'armement n'y a pas été convoqué régulièrement tant qu'il a assisté aux opérations les plus importantes exigeant que le transporteur soit régulièrement convoqué pour que le juge puisse puiser les

renseignements qui lui serviront à former son opinion. Cette convocation est requise sous peine de nullité dans les expertises ordonnées par une décision de justice.

Par ailleurs au terme de l'article 262 l'envoi de la lettre recommandée est nécessaire; ce qui revient à dire que le constat contradictoire ne suffit pas. L'expédition d'une lettre de réserve se forme de pli recommandé et dans les délais réglementaires est la base nécessaire de toute action en responsabilité contre le transporteur maritime. Autrement dit, pour échapper à la forclusion qui résulte de l'absence de la lettre de réserve, il faut envoyer sa protestation par lettre recommandée car le fait d'assister à une expertise pour un constat ne permet pas de conclure à une renonciation tacite à cette fin de non recevoir.

Pour les règles de Hambourg cette lettre pour avis de réserve doit être adressée par écrit sauf si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté, les deux parties doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection et la vérification des marchandises en cas de perte ou de dommage. Aucune autre formalité n'a été exigée. Cette position a été une autre fois consacrée par le projet de loi dans ses articles 302 et 303. Néanmoins, il nous paraît utile d'imposer la formalité exigée par le Code de 1919 tout en la renforçant, si possible, avec un accusé de réception et ce pour des raisons pratiques.

Il se peut que l'ayant droit ne formule pas de réserves légitimes, dans ce cas il est présumé avoir reçu cette marchandise telle qu'elle est décrite au connaissement. On dit qu'il y a là une présomption de livraison conforme laquelle peut être combattue par tout moyen de preuve.

En droit marocain, il y a dans ce cas naissance de la présomption de la livraison conforme et, par conséquent, irrecevabilité de l'action. Aux termes de l'article 262 du Code de 1919.

L'éventuelle contestation ne suffit pas à elle seule, elle doit, à peine d'irrecevabilité, être appuyée d'une lettre recommandée renfermant les réserves motivées exigées par la loi.

D'où la sévérité du Code maritime marocain du 1919, vis-à-vis du destinataire puisqu'il prévoit la déchéance de droit d'action en cas d'absence de protestation ou de protestation irrégulière; c'est-à-dire lorsque la protestation est non motivée ou adressée en dehors du délai réglementaire sauf renonciation, tacite ou expresse, à la fin de non recevoir avant ou après l'exécution du contrat étant donné que les dispositions de l'article 262, ne sont pas d'ordre public bien qu'elles soient impératives.

On estime très équitable de modifier l'article 262 du Code, afin de permettre à l'ayant droit négligent de détruire cette présomption de fait, bien que la preuve

#### *4.5. Assurance de la marchandise*

L'objet des assurances maritimes est un risque: «un dommage subi lié à un événement déterminé»<sup>197</sup>.

Il existe trois formes d'assurance maritime: une Assurance Franc d'Avaries Particulières (FAP), une Assurance Avec Avaries (AAA) et une Assurance Tous Risques (ATR) qui est l'assurance la plus complète, qui protège l'assuré contre toutes les pertes ou dommages matériels attribuables à des causes externes.

Le contrat d'assurance est signé entre deux parties: un assureur (généralement une compagnie d'assurance ou son mandataire: l'agent d'assurance, le courtier d'assurance, un commissionnaire de transport) et un assuré, généralement un chargeur expéditeur (représenté par un transitaire).

Le contrat d'assurance s'effectue après la conclusion du contrat de transport<sup>198</sup>, mais il sera exécuté en parallèle avec le contrat de transport. C'est dans ce sens qu'on ne peut pas parler d'un contrat d'assurance en l'absence d'une exécution du contrat de transport.

---

<sup>197</sup> TASSEL Y., *Droit maritimes, Droit Mar. Franç.*, T. 1, *Droit Maritime privé, op. cit.*, p. 375.

<sup>198</sup> ABID Y., *Le contrat d'assurance maritime sur facultés*, Perspective édition, 2005, p. 131 et s.

Le contrat d'assurance est un contrat aléatoire<sup>199</sup>, d'adhésion, excepté lorsque l'assuré est une institution importante ainsi une société pétrolière pouvant discuter les termes du contrat avec l'assureur<sup>200</sup>. Ce contrat, qui permet à la marchandise d'être mise à l'abri des aléas du transport<sup>201</sup>, est constaté par écrit et ne peut être prouvé que de la même manière.

Ainsi, l'assurance est nécessaire à la bonne gestion des risques susceptibles d'intervenir au cours du transport. Elle permet l'indemnisation totale ou partielle de l'ayant droit<sup>202</sup>. S'assurer n'est pas obligatoire. Cependant, compte tenu des différentes limitations de responsabilités des transporteurs et des plafonds d'indemnisation existants, il convient que le chargeur assure sa marchandise durant le transport.

La durée de la garantie de cette assurance est donnée de bout en bout et l'objectif est l'indemnisation de l'assuré à raison des seuls dommages que la marchandise transportée pourra subir au cours de l'opération de transport, sachant que le montant de la réparation ne peut pas dépasser la valeur des marchandises endommagées.

À l'évidence, toute marchandise transportée court des risques par le fait même du transport et des opérations accessoires, de manutention et d'entreposage, comme les pertes, les chutes, les casses, les heurts et les vols. Il est donc normal que cette marchandise soit assurée. Le coût de l'assurance est relativement faible puisqu'il représente environ 1 à 2% de la valeur des marchandises et le chargeur est tenu de payer le montant de l'assurance sans retard. L'évaluation de ce montant est en fonction des déclarations faites par l'assuré<sup>203</sup>. Si l'assuré ne paye pas ce montant, le législateur donne droit à l'assureur de suspendre ou de résilier le contrat d'assurance en défaveur de l'assuré.

À noter que le transporteur maritime doit exiger de son contractant une assurance sur faculté par laquelle le chargeur est tenu de déclarer la valeur exacte de la marchandise qu'il

---

<sup>199</sup> ABID Y. *op. cit.*, p. 61.

<sup>200</sup> TALAEB H M., *op. cit.*, p. 219.

<sup>201</sup> ZAHAR K., *Le contentieux de transport maritime*, Séminaire de formation interentreprises, *op. cit.*, p. 88.

<sup>202</sup> GABILLET V., *op. cit.*, p. 115.

<sup>203</sup> ABID Y. *op. cit.*, pp. 116 et 118.

veut assurer. Cet engagement est légal et l'assuré doit déclarer exactement, lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui, qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend à sa charge. Une fausse déclaration pourra entraîner l'annulation du contrat d'assurance et la déchéance de l'assuré de ses droits.

C'est peut-être là un moyen efficace à la disposition du transporteur pour vérifier l'exactitude des déclarations du chargeur concernant la marchandise et surtout sa valeur. C'est, certes, un moyen l'encourageant à prendre des réserves.

#### *4.6. La limite de la responsabilité du transporteur*

Le système de réparation des dommages et de limitation de la responsabilité dans le droit marocain date de plus d'un siècle. La plupart des dispositions du Code maritime marocain de 1919 n'ont pas encore été modifiées. Comme on le sait, la refonte de ce Code est toujours à l'état de projet.

En la matière, le législateur marocain a adopté le système de «l'abandon en valeur»<sup>204</sup>, qui consiste en le paiement, par l'armateur, d'une somme forfaitaire, fixé d'avance par tonneaux de jauge brut (TJB) du navire.

L'article 124 dispose que le propriétaire du navire (c'est-à-dire le propriétaire-armateur) «est responsable personnellement, mais jusqu'à concurrence de la valeur du navire et de ses accessoires» des obligations dérivant des actes accomplis et des contrats conclus par le capitaine dans l'exercice de ses pouvoirs légaux.

Selon l'article 124, cette responsabilité est limitée au maximum de 138 dirhams<sup>205</sup> par tonneau de jauge pour les créances résultant de dommages matériels.

Ce montant représente approximativement celui qui avait été fixé par le Merchant

---

<sup>204</sup> Voir RÉMOND-GOUILLOUD M., *Evolution et modernisation des Conventions de 1975 et de 1976, abandon en valeur*, cit., p. 197; ALBERT K., THOO F., *Le règlement contentieux, des avaries de la phase de transport maritime en droit comparé entre l'Allemagne et la France, avec le droit substantiel du Bénin, de la Côte d'Ivoire et de Nigeria*, cit., p. 120.

<sup>205</sup> Ce montant correspond à 13.800 Francs.

Shipping Act de 1894<sup>206</sup>, et qui pouvait aller de huit (8) livres jusqu'à 15 livres par tonneau de jauge du navire (article 503)<sup>207</sup>, correspondant à une valeur moyenne du tonnage anglais.

Donc, le système de réparation offert par le dahir de 1919 nous semble dérisoire et injuste. L'insuffisance de ce montant n'est pas justifiable aujourd'hui<sup>208</sup>.

En outre, seulement les dommages ou pertes matériels, qui se sont produits à bord ou qui sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire, sont soumis à cette limitation.

Donc, les créances privilégiées (article 77) sont implicitement exclues du forfait légal.

Le forfait légal est appelé à se superposer à la limitation de réparation dont bénéficie déjà le propriétaire/armateur de navire en sa qualité de transporteur, lorsque l'événement donne lieu, à la fois, à des dommages matériels et corporels.

En vertu de l'article 126<sup>209</sup> du Code marocain, qui opère un renvoi à l'article 124, une première partie du montant de 120 dirhams<sup>210</sup> par tonneau sera consacré à couvrir la liquidation des créances pour les dommages corporels. Quant au montant de 138 dirhams de l'article 124<sup>211</sup>, les créances du chef de dommages matériels entreront en concurrence avec le solde impayé des créances pour les dommages corporels.

La Cour Suprême au Maroc a eu récemment l'occasion de décider sur l'application de la limitation de responsabilité régie par l'article 124 du dahir de 1919 dans un cas d'abordage de deux navires de pêche, mais a constaté que le montant fixé par le Code était dérisoire et donc a rejeté l'application de cet article.

---

<sup>206</sup> Loi anglaise sur la marine marchande. Voir THOMAS M.D., *The Merchant Shipping Acts*, London, 1963.

<sup>207</sup> Comme défié par le Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act 1958.

<sup>208</sup> Voir RIPERT G., *Précis de droit maritime*, t. II, Paris, 1952, p. 150.

<sup>209</sup> L'article 126 (modifié par le dahir du 26 avril 1948) dit que «en cas de mort ou de lésions corporelles causés par le fait ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire, le propriétaire du navire est, à l'égard des victimes ou de leurs ayants droit, responsable au-delà de la limite fixée à l'article 124 jusqu'à concurrence de 12.000 francs par tonneau de jauge du navire»

<sup>210</sup> Ce montant correspond à 12.000 francs, visés à l'article 126 du Code marocain.

<sup>211</sup> Ce montant a été appliqué dans la pratique dans l'affaire du *Handy Rider*, un navire d'une tonnage de 1597, qui devait transporter une grue du port de Casablanca au port de Mohammédia. Une fois la grue à bord, le navire commença à prendre de la gîte et après a chaviré, en provoquant des dommages matériels.

En effet, les risques propres aux activités maritimes semblent justifier, de manière générale et abstraite, encore aujourd'hui, l'institution de la limitation de responsabilité, mais le montant prévu par l'article 124 du Code marocain ne correspond pas à la valeur moyenne actuelle des navires.

Donc se pose naturellement la question du fondement de la limitation instituée par le législateur marocain et, en particulier, on se demande si le fondement de cette institution repose encore sur la notion du «fortune de mer» ou plutôt de «patrimoine de mer».

L'expression «fortune de mer»<sup>212</sup> désignait, dans le passé, deux réalités juridiques différents: les risques propres à la navigation maritime et le patrimoine distinct, constitué de l'ensemble des biens, corporels ou incorporels, destiné par son propriétaire/armateur à l'exploitation d'un ou plusieurs navires et consacré à la garantie des créanciers de l'expédition maritime.

Les auteurs modernes, pour éviter toute confusion, utilisent l'expression «événement de mer» dans le premier sens et l'expression «patrimoine de mer» dans le second.

Si le législateur marocain a adopté le système de l'abandon en valeur, c'est bien pour réserver au profit des créanciers de l'armateur la somme forfaitairement fixée par tonneau de jauge du navire.

Et bien, la limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie des marchandises ne semble pas exiger la constitution de cette garantie en amont.

Donc l'institution se propose de protéger l'armateur lorsque son engagement ne dépend pas de sa faute.

Le droit ou le bénéfice de la limitation de responsabilité, qui représente une exception à la règle générale de la réparation intégrale, est reconnu aussi à l'armateur non propriétaire. L'article 129 du Code dispose que «l'armateur non propriétaire est solidairement responsable

---

<sup>212</sup> HUET P.-M., *Fortune de mer*, *Encyclopaedia Universalis*: <http://www.universalis.fr/encyclopedie/conventions-maritimes>.

avec le propriétaire dans les mêmes limites que ce dernier»

À cet effet, on doit s'interroger sur la nature de l'institution de la limitation dans le droit marocain et déterminer s'elle constitue une limitation de la responsabilité ou une limitation de la réparation du dommage.

Selon la doctrine<sup>213</sup>, la limitation de la responsabilité implique la constitution d'un patrimoine (affecté), séparé du patrimoine personnel de l'entrepreneur et destiné à la satisfaction des demandes des créanciers.

La limitation de réparation peut, au contraire, être définie comme la clause qui a pour objet de limiter par avance à une somme déterminée le montant des dommages-intérêts.

Avec cette limitation, ne s'agit pas de modifier les conditions de responsabilité, mais simplement de plafonner le montant de la réparation. Dans ce cas, le débiteur est appelé à répondre des dommages survenus avec tous ses biens, car il n'y a aucun patrimoine séparé .

Et bien, l'article 124 du Code de 1919, en se référant expressément «au maximum», ne limite pas la responsabilité de l'armateur, mais seulement sa dette de réparation. Il n'est donc pas obligé d'offrir ou consigner aux créanciers la somme fixée par tonneaux de jauge.

Les créanciers intéressés doivent donc agir contre le débiteur et celui-ci leur opposera la limitation de réparation.

Mais les créanciers se trouvent souvent face aux difficultés à trouver et identifier l'armateur (difficultés associées à les multiples utilisations des navires) et à l'exigence d'être garantis sur l'adéquation du patrimoine du débiteur à satisfaire leurs droits.

La solution de ce problème consisterait à exiger de l'armateur de consigner la somme forfaitaire pour bénéficier du droit de limiter sa responsabilité<sup>214</sup>. Ce faisant, l'intégralité du

---

<sup>213</sup> BONASSIES P., *Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité*, en *Droi. Mar. Franç.*, 1993, 95; RODIÈRE R., *La limitation de responsabilité du propriétaire de navire, passé présent et avenir*, en *Droi. Mar. Franç.*, 1973, 259; VIALARD A., *La responsabilité des propriétaires des navires de mer*, Bordeaux, 1969, p. 175.

<sup>214</sup> C'est la solution adoptée par le législateur français. Voir l'article 59 du Décret n. 67-967 du 27 octobre 1967, relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer. L'article 59 dispose que «Toute propriétaire de navire ou



fonds sera assurée dans l'intérêt des créanciers.

L'article 124 du Code limite expressément la responsabilité du propriétaire/armateur seulement lorsqu'il s'agit de «faits et fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote, et de toute autre personne au service du navire».

Quant aux limites, selon ce texte, l'armateur a le droit d'opposer aux créanciers la limitation de sa responsabilité à condition qu'il n'ait pas commis une faute personnelle.

Autrement dit, l'armateur perd le bénéfice de la limitation en cas de faute (même légère) à lui personnellement imputable.

Dans son arrêt du 2 avril 1965<sup>215</sup> la Cour d'appel anglaise a identifié la faute personnelle de l'armateur dans le fait qu'il n'as pas prévu un système de contrôles rigoureux, ni le remplacement de pièces usées.

La Cour d'Appel Fédéral de New York du 25 avril 1972<sup>216</sup> a considéré comme faute personnelle de l'armateur la transformation de son navire pétrolier en navire destiné au transport de soufre. En ce cas, le danger est crée par son comportement. Il ne fait rien pour empêcher que le dommage survienne.

En effet, selon la jurisprudence, la faute de l'armateur est le fruit du comportement de l'agent avec pleine et effective conscience de la probabilité des préjudices.

Dans l'attente que le législateur marocain apporte les modifications nécessaires au dahir du 1919, le Maroc devrait adhérer à la Convention internationale de Londres sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes<sup>217</sup>.

---

toute autre personne mentionnée à l'article n. 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, qui entend bénéficier de la limitation de responsabilité prévue au chapitre VII de la loi précitée, présente requête, aux fins d'ouverture d'une procédure de liquidation, au président du Tribunal de commerce [...]». Cf. ROBLLOT R., *De la faute lourde en droit privé français*, en *Revue trim. dr. civil*, 1943, p. 1 ss.

<sup>215</sup> Arrêt du 2 avril 1965, en *Lloyds List Law Reports*, 1965, 1, p. 335.

<sup>216</sup> Arrêt du 25 avril 1972, en *American Maritime Cases*, 1972, p. 1922.

<sup>217</sup> Conclue à Londres le 19 novembre 1976 entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 1986. Cf. BERLINGIERI F., *La Convenzione LLMC 1976 al vaglio della giurisprudenza*, in *Dir. mar.*, 1999, p. 542; ID., *Note sull'ambito di applicazione della Convenzione di Londra del 1976 sulla limitazione di responsabilità per crediti marittimi*, in *Dir. mar.*, 1993, p. 529; SPERA G., *La limitazione della responsabilità armatoriale: aspetti processuali e*

Selon cette Convention, l'armateur ne perd pas le bénéfice de la limitation de responsabilité que lorsqu'il est prouvé que sa faute personnelle est inexcusable (article 3 al. c).

Cependant, les limites de responsabilités prévus par cette Convention sont aujourd'hui dépassées et remplacées par celles fixées par le Protocole de Londres de 1996<sup>218</sup>, et par la résolution de l'OMI (Organisation Maritime Internationale) du 19 avril 2012<sup>219</sup>.

En conclusion, le projet maritime de 2007 de réforme du Code marocain est actuellement en discussion en raison des anomalies et des carences qui présente.

Mais cette réforme est nécessaire et urgente en ce qui concerne les dispositions relatives à la réparation limitée, consacrée par les articles 124 et 126 du Code, au profit du propriétaire/armateur de navire.

Il est aussi nécessaire que les ports et les installations marocaines, maintenant au cours d'un renouvellement, soient protégés par la loi contre les dommages ou pertes qui les navires peuvent leur causer.

Mais, il convient de signaler que le droit maritime est surtout basé sur la législation internationale et donc exige de pouvoir bénéficier d'un processus d'harmonisation de ses règles au niveau mondial, en particulier depuis l'ouverture à la globalisation<sup>220</sup>.

Par conséquent, s'impose la nécessité et l'urgence pour le Maroc de ratifier les plus importantes conventions internationales maritimes, ou adhérer à celles-ci. Au cas où ce Pays a déjà ratifié celles-ci, il doit les appliquer entièrement.

---

*sostanziali*, in *Dir. trasp.*, 2006, p. 561. Voir aussi BAKARDZHIEVA S., *The International Convention on limitation of liability for maritime claims (LLMC, 1976) and the new limits set out under the amendments to the 1996 Protocol*, Varna (Bulgaria), 2016; GRIGGS P., WILLIAMS R., FARR J., *Limitation on Liability for maritime claims*, London 2005, p. 3.

<sup>218</sup> Protocole de Londres du 2 mai 1996 (1996 LLMC Protocol) modifiant la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, entré en vigueur le 13 mai 2004.

<sup>219</sup> Résolution LEG.5 (99) adoptée le 19 avril 2012.

<sup>220</sup> MASSAC G., *Le transport maritime par conteneur: concentration et globalisation*, AGM-ITA, n° 43, 1997.

**CHAPITRE IV**

**LE REGIME INTERNATIONAL**

**LES CONVENTIONS INTERNATIONALES**

**SUR LE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES**

**1. Cadre juridique: le système de Bruxelles 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance**

Jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle il n'existait que l'affrètement. Lorsque le négociant ne transportait pas ses marchandises à bord de ses propres navires, il concluait avec un armateur un contrat aux termes duquel celui-ci lui louait son navire pour un voyage donné, ou une durée déterminée. Jusqu'au ce siècle tout transport de marchandises par mer donne lieu à un contrat d'affrètement<sup>221</sup> et il n'existait pas encore de problème d'identification du transporteur.

Au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle le contrat de transport s'est progressivement développé avec la croissance économique et l'apparition des lignes de navigations régulières<sup>222</sup>.

Par rapport à la puissance des armateurs, les petits négociants étaient incapables de défendre leurs intérêts. Face à cette situation, les États-Unis ont édicté un premier texte impératif en matière de transport maritime nommé le Harter Act de 1893.

S'interroger sur la nécessité de réinternationaliser le monde des transports maritimes ne manquait donc pas d'intérêts. En droit maritime le transporteur doit, sur la demande du chargeur, lui délivrer un titre dès qu'il a pris en charge la marchandise. Le connaissance (en

---

<sup>221</sup> REMOND-GOUILLOUD M., *Droit maritime*, Pédone, 1993, p. 296.

<sup>222</sup> RODIÈRE R. DU PONTAVICE E., *Droit maritime*, Précis Dalloz, 12<sup>ème</sup> Edition 1997, p. 265.

anglais: Bill of Lading) est le titre donnant droit à la remise de la marchandise à destination. Le destinataire doit donc en disposer si, après l'arrivée du navire à destination, il entend retirer sa marchandise. Quant à ses fonctions, comme déjà dit, le connaissement est en premier lieu l'écrit qui prouve le contrat entre le chargeur et le transporteur (preuve du contrat); c'est en second lieu la preuve que le capitaine a reçu les marchandises qui sont décrites sur le document (preuve de la réception); c'est en troisième lieu un titre représentatif de la marchandise (document négociable). Sa transmission à des ayants droits ou au destinataire transfère la possession de la marchandise (connaissement à ordre; à personne dénommée ou au porteur). Il permet à celui qui le détient de réclamer la marchandise à l'arrivée. Bien que la convention de Bruxelles prenne pour critère d'application l'émission d'un connaissement, elle n'en donne aucune définition.

Le transport maritime s'effectuait sous le régime de la liberté contractuelle entre les parties intéressées. Ensuite, la carence d'équilibre entre les contractants pour certaines typologies de transport, notamment le transport par lignes régulières développé après la révolution industrielle grâce aux navires à propulsion à vapeur (steamships), emporta un déséquilibre dans les rapports juridiques suite à l'emploi des clauses de non responsabilité de la part des transporteurs<sup>223</sup>. Par ces clauses apposées aux connaissements, les transporteurs imposaient leur volonté aux chargeurs au détriment de leurs intérêts, mais aussi, le

---

<sup>223</sup> La distinction entre les deux types de transport, par ligne régulière et sur navire tramps, s'était posée dès le début du travail de l'Association de Droit International (CDI) dans son essai de rédiger des règles uniformes pour régir les connaissements: voir M. J. CLEMINSON, intervention à la Conférence de la Haye de l'ADI, process verbal p. 77 et 78 in "Travaux préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules", Anvers, 1997, p. 90. *"I think it is quite clear, from the discussion we have had during the last two or three days, that, if it is desired to put the code through, special attention will have to be directed by this Drafting Committee to meet the wishes of the shipowners and the merchants, and, I should like to emphasise that point, it is the real wish of the merchants, as well as the shipowners, that shall be left in its present position. The whole agitation for restrictive legislation of this kind arises quite naturally out of the modern conditions of liner carriage, where you have the lines established regularly running from one port to another, carrying all kinds and conditions of cargo, where there is no preliminary agreement between the particular ship-owner and the particular shipper as to the conditions applicable to the particular cargo. In regard to tramp ship the position is utterly different. There you do have first of all a charter-party which is invariably negotiated as the common form between the ship owner's representative and the cargo owner's representative, and an agreement is invariably reached in regard to the general form, and then the particular contract is made between the particular ship-owner and the particular shipper on the basis of that form"*.

connaissance étant l'instrument négociable du commerce international, aux porteurs de celui-ci.

La solution des problèmes posés en ce domaine ne peut être efficace, voire effective, en l'absence d'un consensus général sur certaines techniques juridiques adoptées au niveau international. Le caractère national de la législation maritime, rappelons le, ne se vérifie entièrement que pour la solution de problèmes purement internes, ce qui reste même discutable eu égard aux conflits de lois que suscite l'application d'une loi nationale (ex. La loi du pavillon, notamment en haute mer).

L'adoption de règles internationales pour la solution de ces conflits par des congrès maritimes du Comité Maritime International (C.M.I)<sup>224</sup> et International Law Association (I.L.A)<sup>225</sup> n'a pas cependant été toujours heureuse. Aussi on a opté résolument pour l'unification internationale du droit maritime par d'autres procédés.

On distingue généralement trois procédés d'unification: d'abord un procédé classique par lequel se réalise l'unification au moyen de conventions internationales qui établissent le droit applicable aux situations internationales en ce domaine. Dans ce cas, les pays ayant ratifié la convention introduiront dans leur ordre juridique interne ses dispositions et le juge national sera tenu de les appliquer.

Ces conventions ont été au début l'œuvre du Comité maritime international qui a été créé à Bruxelles (Belgique) en 1897, d'où leur appellation de convention de Bruxelles. L'œuvre de ce Comité a été capital sur le plan de l'unification du droit maritime puisque plusieurs législations nationales s'étaient inspirées des dispositions de ces Conventions.

---

<sup>224</sup> Créée en Belgique en 1897, Organisation non-gouvernementale (à caractère privé) composée de différentes associations nationales de juristes du droit maritime. Son action contribua à l'unification des droits nationaux par l'adoption de conventions internationales ou la signature de traités ou accords internationaux. Voir: Francesco BERLINGIERI, «*The Work of the Comité Maritime International: past, present, and future*» (1982-83), 57 *Tulane L.R.* 1260.

<sup>225</sup> INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION (ILA) a été fondée à Bruxelles en 1873 et son siège actuel est à Londres. Il organise des conférences biennales (une fois en 2 ans) et publie des rapports de même pour la communauté internationale. Les membres ainsi que les étrangers sont autorisés à participer à la conférence, à un coût. L'ILA maintient plusieurs comités et groupes d'étude qui analysent des facettes spécifiques du droit international. Les résultats de ces groupes sont distribués à ses membres plusieurs fois par an.

Parmi ces Conventions de Bruxelles, on peut citer: Conventions du 23 septembre 1910 sur l'abordage maritime, Convention du 23 septembre 1910 sur l'assistance et le sauvetage maritime, Convention du 23 août 1924 sur l'unification de certaines règles en matière de transports maritimes sous connaissement, Convention du 10 avril 1926 sur les privilèges et hypothèques, Convention du 10 octobre 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires.

Le Comité Maritime International, à ensuite cédé la place à deux institutions spécialisées des Nations-Unies: l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la navigation maritime, (O.M.C.I.), devenue par la suite Organisation Maritime Internationale (O.M.I.) depuis le 24 mai 1982, et la Conférence des Nations-Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), qui jouent un rôle prépondérant dans le domaine maritime. On y ajoute l'Organisation Internationale du Travail, autre institution dépendant de L'ONU, qui a adopté un certain nombre de conventions et de recommandations sur le travail maritime<sup>226</sup>.

Outre l'action de ces organisations sur le plan de la coopération technique dans le domaine des transports maritimes<sup>227</sup>, on relève leur action sur le plan normatif. Ainsi, c'est sous l'impulsion des Nations Unies que à la Convention de 1924 sur le connaissement sont venues s'ajouter par les Règles de Hambourg de 1978.

Mais si le procédé classique paraît dominer en matière d'unification du droit maritime, la rédaction, parfois malheureuse, de certaines de ces normes et le problème posé par leur introduction dans l'ordre juridique interne, notamment à l'occasion de leur modification, font que pour éviter ou du moins aplanir les conflits de lois, les Etats ont parfois recours à un second procédé qu'on appellera «procédé d'emprunt».

Ce procédé d'emprunt, en effet, vise à unifier les lois nationales au niveau régional comme ce fut le cas pour les pays scandinaves par exemple. Mais l'unification peut se réaliser

---

<sup>226</sup> Sur les normes internationales du travail, l'ouvrage qui leur a été consacré et édité par le B.I.T., 1983, 200 p.

<sup>227</sup> Cf. Document préparé conjointement par ces trois institutions. Mars 1981, p. 21.

aussi par des emprunts à d'autres lois nationales. Tel est le cas de la législation chinoise du 30 décembre 1929 qui s'était inspirée du code de commerce maritime marocain de 1919, le code dahoméen (actuel Bénin) et le code algérien de 1974 ont reproduit, à leur tour, les lois françaises de 1966-1969. On observe, en tout cas, que les procédés, classique et d'emprunt, sont couramment combinés pour constituer un troisième procédé d'unification.

Mais quand on combine ces deux procédés, classique et emprunt, un pays comme la Maroc peut aussi bien emprunter des législations françaises et américaines et introduire des dispositions de conventions internationales dans son droit maritime national.

C'est aussi le cas du Royaume-Uni qui ratifia la Convention de 1924 sur l'unification de certaines règles en matière de transports maritimes sous connaissement et introduisit ses normes dans son droit interne par le Carriage of Goods by Sea Act de 1889.

La France ratifia, elle aussi, la Convention de 1926 sur les privilèges et les hypothétiques puis s'en est inspirée directement lors de l'élaboration de sa loi de 1949 sur ce sujet.

Aujourd'hui, le besoin d'une législation supra-étatique pouvant répondre aux besoins de sécurité du secteur maritime, se fait sentir par les gouvernements et les différents acteurs économiques.

Parmi les questions complexes et controversées qui focalisent, jusqu'à présent, l'esprit du législateur international est celle du régime de responsabilité du transporteur maritime des marchandises sous connaissement.

De ce fait, l'uniformisation<sup>228</sup> de ce régime est devenue un besoin urgent. On observe en effet un grand effort continu de codifications à travers une vague<sup>229</sup> de travaux et de conventions. On trouve la Convention de Bruxelles 1924 et les Protocoles modificatifs de la Haye-Visby de 1968, la Convention de Hambourg de 1978, ainsi que la Convention de New

---

<sup>228</sup> REMOND-GOUILLOUD M., *Le contrat de transport*, Editions Dalloz, Paris, 1993, pp. 8-12.

<sup>229</sup> Voir: RICHARDSON J. F.C.I.I, *A guide to the Hague and Hague-Visby Rules*, Lloyd's of London Press Ltd, 1989.

York de 2008 (Règles de Rotterdam).

Le présent chapitre portera sur l'examen de ces conventions et, en particulier, des Règles de Hambourg adoptées le 31 mars 1978, et ratifiées par le Maroc le 17 juillet 1981 et entrées en application le 1 novembre 1992<sup>230</sup> et leur impact dans l'ordre juridique marocain.

Dans le droit international il y avait deux régimes différents. Le premier régime est celui de la Convention de Bruxelles de 1924, qui est basé sur la présomption de la responsabilité sous réserve de cas exceptés et qui est maintenu par les règles de la Haye-Visby de 1968. Le second régime d'exonération est celui de la Convention de Hambourg de 1978, qui repose sur la preuve de la faute.

Avant d'entrer dans le sujet, on estime important de passer en revue l'évolution de cette responsabilité, afin de faciliter la compréhension de notre étude. En effet, la responsabilité du transporteur maritime trouve son origine du droit romain à travers les concepts du «*receptum nautarum*» et du «*receptum cauponum et stabulalorium*». C'est l'équivalent de la responsabilité de plein droit, parfois objective, qu'on trouve dûment appréciée par les pays de Civil Law, qui s'inspiraient fortement du droit romain.

Toutefois, conscients des risques et de la complexité de la navigation, les pays de *Common Law* ont laissé prévaloir la liberté contractuelle. Le transporteur maritime, malgré qu'il fût tenu d'une obligation stricte de résultat, avait le droit d'insérer au connaissance des clauses exonératoires ou des clauses limitatives de sa responsabilité.

Ces clauses sont apparues amplement dans la pratique anglaise. On parle également de clauses abusives comme celles dites «*que dit être*» et «*négligence clause*»<sup>231</sup>. Autrement dit,

---

<sup>230</sup> Dahir n° 1-84-21 du rebia I 1407 (14 novembre 1986) portant publication de la Convention des Nations Unies pour le transport de marchandises par mer ou «Règles de Hambourg» faite à Hambourg le 31 mars 1978, Bulletin Officiel (B.O. n° «3953 du 3 août 1988).

<sup>231</sup> SAUVAGE F., *La clause de négligence et les clauses de non responsabilité des fautes dans le contrat par mer*, Librairie Général de Droit et de Jurisprudence (LGDJ), 1911; CHAUVEAU P., *Traité de droit maritime*, librairies Techniques, 1958, p. 527.



face à une responsabilité stricte de résultat<sup>232</sup> la pratique de la liberté contractuelle rendait la règle de principe une exception.

Au 19<sup>e</sup> siècle, les contraintes de la pratique de la navigation ont exigé du législateur civiliste<sup>233</sup> de rejoindre la conception anglo-saxonne de la liberté contractuelle. En conséquence, le transporteur maritime bénéficiait d'une protection étendue, devenue abusive par rapport à l'intérêt commun des parties au contrat de transport.

Vers la fin de la même époque, le mécontentement des pays des chargeurs se manifesta par l'adoption de nouvelles législations nationales dans le but de mettre fin à l'usage abusif<sup>234</sup> de cette liberté. La première loi était du *Harter Act* en 1893<sup>235</sup>, suivi du *Paramount Act* australien du 15 décembre 1904, du *Shipping and Sea Men Act* néo-zélandais de 1908 et du *Water Carriage of Goods Act* canadien en 1910<sup>236</sup>.

Par conséquent, le législateur international se voit dans le besoin d'établir un compromis entre chargeurs et armateurs, en cherchant à établir une loi internationale unifiant les différents régimes nationaux.

Suite à de longues négociations<sup>237</sup> et travaux dans le cadre du Comité maritime international (CMI), en adopta, en 1924 à Bruxelles, une Convention dont les règles sont d'ordre public, mais qui se limitent à la phase purement maritime «dans un but précis, celui de

---

<sup>232</sup> POSNER R A., *Strict liability: a comment*, (1973) 2, *J.L.S.*, p. 205.

<sup>233</sup> L'évolution du régime de responsabilité en France est un exemple significatif. Devant cette situation, le législateur Français a essayé de chercher un nouveau régime de responsabilité dans le droit commun des obligations et contrats où le débiteur doit payer des dommages et intérêts en cas d'inexécution de l'obligation ou dans le cas du retard de la livraison, sauf s'il rapporte la preuve du cas de la force majeure ou du vice propre de la marchandise. C'étaient les deux principaux cas qui pouvaient libérer le transporteur de sa responsabilité. Cette règle offrait au transporteur un fondement contractuel de sa responsabilité. La principale obligation était alors la délivrance des marchandises à leur destination dans le même état que lors du chargement.

<sup>234</sup> PESTEL P D., *Chargeurs, transporteurs, et maritimes: réflexion sur un siècle de luttes d'influence*. 2001. *Droit Mar. Franç.*, p. 179.

<sup>235</sup> Le *Harter Act* s'applique aux connaissements concernant un transport maritime interne, c'est-à-dire d'un port à un autre des États-Unis vers l'étranger. Voir: POURCELET M., *Le transport maritime sous connaissement: droit canadien, américain et anglais*, Les presses de l'Université de Montréal, 1972, p. 280; Christopher B. KENEDY, «Le concept de limitation de responsabilité en droit américain», (1987) *D.M.F.*, p. 727.

<sup>236</sup> PINEAU J., *Le contrat de transport terrestre, maritime, aérien*, Les Editions Thémis, 1986, p. 166.

<sup>237</sup> Lors de la Conférence de la Haye, tenu en 1921 par l'Association de droit international, on élaborera un ensemble de règles sous forme d'un connaissement-type dont les clauses conventionnelles de limitation de responsabilité ont été généralisées; sous réserve de quelques modifications de détail, elles ont été légalisées dans la Convention de 1924.

ne pas empiéter trop lourdement sur les législations nationales»<sup>238</sup>. Aussi, cette limitation dans le temps résulte du fait que, passé ce moment, le capitaine devient le seul maître à bord<sup>239</sup>. Il s'agit de la Convention International d'unification des règles relatives au connaissement, connue sous le nom de la Convention de Bruxelles de 1924 ou sous le nom des règles de La Haye de 1924. Entrée en vigueur en 1931, elle repose sur les principes suivants:

- Le champ d'application<sup>240</sup> de la présente convention se limite à la phase purement maritime du contrat de transport. Les phases antérieure au chargement et postérieure au déchargement sont soumises à la liberté contractuelle.
- Un régime exonératoire de responsabilité basé sur une responsabilité de plein droit à présence d'une liste de cas exceptés, qui sont liés à l'obligation de navigabilité<sup>241</sup>;
- L'obligation de navigabilité est lié à l'exercice d'une diligence raisonnable;
- Le transporteur est exonéré des fautes de ses préposés dans la navigation et l'administration du navire. Aucune preuve contraire n'est réservé au chargeur si ce n'est celle d'une faute personnelle du transporteur;
- Le transporteur est exonéré des conséquences d'un incendie à bord, à moins que le chargeur ne puisse faire la preuve d'une faute personnelle de sa part. Dans les autres cas exceptés, le transporteur jouit d'une présomption de non-responsabilité, mais répond de sa faute propre et de la faute de ses préposés. La preuve contraire incombe au chargeur;
- Dans tous les autres cas où des marchandises sont endommagées, le transporteur est présumé responsable; mais il peut se dégager en prouvant que, ni lui ni ses préposés n'ont

---

<sup>238</sup> PINEAU J., *op. cit.*, p. 220; voir: LOPUSKI J., *Contrat maritimes internationaux et le problème de liberté contractuelle*, 1983 *Droit Mar. Franç.*, p. 337.

<sup>239</sup> HOSNER C., *La responsabilité du transporteur maritime, étude de droit suisse*, Lausanne, *Nouvelle Bibliothèque, Droit et Jurisprudence*, 1956, p. 80.

<sup>240</sup> L'article 1 (e) de la Convention de Bruxelles de 1924 énonce que le transport maritime de marchandise «couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire», l'article III (2) déclare également que le transporteur «procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement et au déchargement des marchandises transportées».

<sup>241</sup> Les cas exceptés représentent, en fait, les exonérations conventionnelles que les transporteurs anglais avaient pris l'habitude d'insérer dans leurs connaissements. Cette règle constitue une sorte de compensation réservée au transporteur qui est désormais privée du bénéfice des clauses contractuelles, et qui a dû accepter d'élever le montant minimum de sa responsabilité.

commis de faute dans la survenance du dommage;

- La limitation de responsabilité repose sur la somme de 100 livres sterling par colis ou unité ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie;
- La Convention fait en principe du connaissement<sup>242</sup> le document formant titre pour le transport des marchandises, et sert par la suite à constater le contrat de transport<sup>243</sup>. Cette règle s'applique aussi pour les documents similaires, c'est-à-dire pour des documents représentatifs de la marchandise et du contrat de transport.

Insatisfaits cette fois, en raison du statut légal du transporteur, les pays des chargeurs indiquent que le développement de l'industrie maritime a largement diminué les risques de navigation, et que, par la suite, la protection du transporteur pour des risques qui n'existent plus n'est plus justifiée<sup>244</sup>.

Après une longue révision de la Convention de Bruxelles par le Comité maritime international, on adopta le protocole de la Haye-Visby en 1968, entré en vigueur en 1977, et ramenant les modifications suivantes<sup>245</sup>:

- L'application des règles de La Haye-Visby à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux États différents, lorsque le connaissement est émis dans un États contractant ou lorsque le transport a lieu au départ d'un port d'un État contractant et aussi quand le connaissement en prévoit l'application;
- La fixation d'une limite monétaire plus élevée pour le transporteur. Il s'agit d'une somme qui ne peut pas excéder l'équivalent de 10.000 francs par colis ou unité, ou 30 francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées;
- La deuxième modification du Protocole de Visby en 1979, entrée en vigueur en 1984, concerne les droits de tirage spéciaux (DST) en tant qu'unité de compte de la limitation

---

<sup>242</sup> PINEAU J., *op. cit.*, p. 176.

<sup>243</sup> REMOND-GOUILLOUD M., *op. cit.*, pp. 19-30.

<sup>244</sup> ASSONTIES G., *Réglementation internationale des transports maritimes dans le CNUCED*, Publication de l'institut universitaire de hautes études internationales; Genève, Presse Universitaire de France, 1991, p. 203.

<sup>245</sup> WHITE M., *Australian Maritime Law*, 2000, p. 65.

légale.

Néanmoins, devant les incertitudes et ambiguïtés du régime de la Convention de La Haye-Visby, jugé encore très favorable au transporteur par les pays des chargeurs, cette fois-ci, les pays en développement<sup>246</sup> ont soumis un rapport au secrétariat de la CNUCED, afin de réviser les règles de La Haye-Visby.

Donc a été adoptée en 1978 la Convention de Hambourg: qui met en place un régime juridique uniforme applicable aux droit et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires, dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises par mer. Celle-ci a été élaboré sur la demande des pays en développement et son adoption par les États a été préconisée par des organisations intergouvernementales telles que la CNUCED, le Comité consultatif juridique africano-asiatique et l'Organisation des États américains. La Convention est entrée en vigueur en 1992<sup>247</sup>.

On s'attendait, selon Rodière, une convention inspiré moins encore par le souci de favoriser les chargeurs que par la haine des armateurs, à trois principes, 1) une responsabilité à peu près absolue des transporteurs, la liste des cas les libérant se trouvant resserrée au maximum, sinon même fermée, à la manière du Protocole du Guatemala-City en matière aérienne; 2) une sensible élévation des plafonds de réparation, sinon même le principe de la réparation intégrale des dommages soufferts par les ayants droit; 3) quand à la troisième règle, elle ne changeait pas, les solutions restent intangibles pour les transporteurs, mais sa sévérité s'accroissant par son application à des règles plus sévères pour eux<sup>248</sup>.

Suite à un long examen du Groupe de travail de la CNUDCI<sup>249</sup>, on adopta la

---

<sup>246</sup> ASSONTIES G., *op. cit.*, p. 31.

<sup>247</sup> Voir: [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org).

<sup>248</sup> RODIERE R., *La responsabilité du transporteur maritime suivant les Règles de Hambourg 1878, 1978, Droit. Mar. Franç.*, pp. 451-453.

<sup>249</sup> Voir: Recommandation sur les règles de La Haye, proposées par le Président de sous-comité pour la Conférence de Hambourg de 1974, (1974) C.M.I., 128; KIMBALI J.D., *Shipowner's liability and the proposed revision of the Hague Rules* (1975) 7 *Journ. Mar. Law Comm.*, 217.

Convention de Hambourg de 1978<sup>250</sup> basé sur un régime de responsabilité fondé sur la présomption de faute ou la présomption de négligence avec un régime unifié en matière de preuve incombant au transporteur, sauf pour les cas d'incendie<sup>251</sup> et d'assistance ou tentative de sauvetage<sup>252</sup>:

- La limitation légale a été légèrement modifiée: 835 unités de compte par colis, ou autres unités déchargement, ou 2, 5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées;
- L'ajout du terme «conteneur» en tant que nouvelle unité de chargement.

Néanmoins, les Règles de Hambourg ont été largement critiquées<sup>253</sup> car au lieu d'établir un régime de responsabilité clair et précis, on assiste à un régime plus complexe que le texte de La Haye-Visby.

Au terme de l'évolution, les travaux de la CUNDCI sur son projet d'instrument en matière de transport maritime sous connaissement confirment le besoin d'un nouveau texte qui pourra établir un compromis général visant l'uniformité et une législation plus adaptés à la réalité commerciale<sup>254</sup> et à la pratique de la navigation<sup>255</sup>.

Il est important de retenir, à travers ce bref excursus historique que le droit des

---

<sup>250</sup> SHAH M.J., *The interpretation of the Hamburg Convention: on Article 3, op. cit.*, pp. 1-25.

<sup>251</sup> L'article 4 a) énonce que «Le transporteur est responsable: i) Des pertes, dommages ou retard à la livraison causés par l'incendie s'ils résultent de sa faute ou négligence ou celle de ses préposés ou mandataires. ii) Des pertes, dommages ou retard à la livraison causé par l'incendie, si le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires dans l'adoption de toutes les mesures qui pouvait être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences. b) Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée conformément aux pratiques des transports maritimes, sur la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport d'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur ou du demandeur, selon le cas».

<sup>252</sup> L'abandon des cas exceptés des règles de La Haye-Visby, était un gain considérable pour les chargeurs. La suppression de la faute dans la navigation et l'administration du navire était un grand secours pour les juges.

<sup>253</sup> ACHARD R., *Les Règles de Hambourg à nouveau mises en examen*, (1994) *Droit Mar. Franç.*, p. 255.

<sup>254</sup> TASSEL Y., *Le droit maritime-Un anachronisme?* (1997) XV A.D.M.O. 143; les auteurs Keef et Colinard ont affirmé que «*The Hague Rules were drafted in the early 1920; many of developing countries did not even exist when the rules were formulated. In their view the rules are an anachronism in the drafting of which they had no say and which favour the carrier-often a national of a developed country which partook in the drafting-at the expense of the developing country*»; voir KEEFE P.J.O and COLINARD R.J., *The Law of the Sea and the Marine Carrier's Liability* (1976) 10 J.W.T.L. 344; BONASSIES P., *Le problèmes et avenir de la limitation de responsabilité*, (1993) *Droit Mar. Franç.*, pp. 95-96.

<sup>255</sup> PUTZEYS J., *Le droit des transports au sein des Nations Unies*, (2001) 2 R.D.U., pp. 327-335.

transports maritimes sous connaissement repose essentiellement sur deux système de responsabilité: une responsabilité subjective lorsque la réparation du dommage est subordonnée à la preuve d'une faute du transporteur, et une responsabilité objective, lorsque le transporteur est tenu de réparer le dommage sous réserve d'une constatation matérielle de l'inexécution de ses obligations.

Quand à la Convention internationale apparentée au régime de la responsabilité du transport maritime, ce sont celles qui ont pour la limitation de responsabilité sans toutefois traiter des aspects fondamentaux de la responsabilité du transporteur maritime. L'exemple est la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes signée à Londres le 19 novembre 1976<sup>256</sup> dans la foulée de la modernisation du droit maritime international initié par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) depuis 1967<sup>257</sup>. Cette Convention est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 1986<sup>258</sup> et aspire à se substituer à la Convention sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navire signé à Bruxelles le 10 octobre 1957<sup>259</sup>. Bien que ce dernier texte soit encore en vigueur dans certains pays, la Convention de 1976 l'a supplanté par la qualité et le nombre des Etats qui l'appliquent<sup>260</sup>.

De plus, cette Convention de 1976 semble plus explicite<sup>261</sup> et mieux adaptée aux

---

<sup>256</sup> LEGENDRE C., *La conférence internationale de 1976 sur la responsabilité en matière de créances maritimes*, (1977) 29 *Droit Mar. Franç.*, pp. 195-204.

<sup>257</sup> VIALARD A., «Sisyphé et l'uniformisation internationale du droit maritime». Nul doute que cette nouvelle Convention de 1976 est un nouvel élément de diversification du régime applicable à la responsabilité du transporteur maritime. 1976, pp. 217-218.

<sup>258</sup> Conformément à son article 17.

<sup>259</sup> COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL, *Les Cahiers de Droit*, vol. 41, n° 4, décembre 2000, pp. 1.1.2.2, pp. 106-115. Cette Convention a été modifiée par le Protocole de Bruxelles du 21 décembre 1979 (*ib.*, pp. 116-121). Cette Convention de 1957 a remplacé celle du 25 août 1924 traitant du même sujet (voir *ib.*, pp. 32-41).

<sup>260</sup> Des données disponibles à l'adresse Internet suivante: INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, Status of Conventions, [<http://www.imo.org/imo/convent/status.htm>], il ressort que les 35 pays suivants y ont souscrit: Allemagne, Australie, Bahamas, Barbades, Belgique, Bénin, Chine, Croatie, Danemark, Egypte, Émirats Arabes unis, Espagne, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Guinée équatoriale, Guyane, îles Marshall, Irlande, Japon, Liberia, Lituanie, Mexique, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Trinité- et-Tobago, Turquie, Vanuatu et Yémen. Le Canada a incorporé la Convention de 1976 et le Protocole de 1996 dans sa législation nationale par la Loi modifiant la loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime), L.C. 1998, c. 6, et toutes les dispositions pertinentes sont en vigueur depuis le 29 mai 1999).

<sup>261</sup> Contrairement à la Convention de 1957 dont le titre pouvait laisser croire, à tort, que ses dispositions se limitent à la responsabilité du propriétaire du navire seul, la Convention de 1976, dont le titre se réfère à la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, s'étend expressément à d'autres acteurs du

nouvelles techniques des flottes marchandises même si sa mise en œuvre requiert que l'on recoure à la Convention internationale sur le jaugeage des navires signé à Londres le 23 juin 1969<sup>262</sup>. Aussi, dans les développements qui suivent, on tiendra à la Convention de 1976 (LLMC).

Deux décennies après sa signature, l'obsolescence dénoncée<sup>263</sup> de certaines dispositions de la Convention de 1976 devait susciter l'adoption le 26 mai 1996 d'un Protocole ayant pour but de revoir à la hausse la limite de responsabilité qu'elle établit. Ledit Protocole améliore substantiellement le montant de la limite de la responsabilité et introduit un mécanisme d'adaptation ou de mise à jour de ladite limite de façon à ce qu'elle corresponde en permanence à la réalité économique et financière.

Par la Convention de Bruxelles de 1924, on a voulu empêcher, par un règlement impératif, le large emploi des "*négligence clauses*" apposées aux connaissements par les transporteurs.

C'est ainsi que, par disposition expresse<sup>264</sup>, il est interdit de déroger aux obligations qui leur sont imposées par la Convention. Cette interdiction s'étend à toute clause concédant le bénéfice de l'assurance aux transporteurs, face aux événements pour lesquels ils seraient responsables selon la Convention, toute clause de ce genre étant considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité<sup>265</sup>.

---

transport maritime susceptibles d'avoir la qualité de transporteur.

<sup>262</sup> QUENEUDEC J-P., *Convention maritimes internationales*, Paris, Pédone, 1979, pp. 433-448.

<sup>263</sup> BONASSIES P., *Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité* (1993) 45 *Droit Mar. Franç.*, pp. 95, 100.

<sup>264</sup> Article 3§8 de la convention de Bruxelles de 1924. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable, sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

<sup>265</sup> Art 4, §1: Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3

En ce qui concerne les obligations qui incombent au transporteur, tout d'abord, l'art. 3 sanctionne l'obligation du transporteur d'exercer, avant et au début du voyage, une «diligence raisonnable» pour mettre le navire en état de navigabilité.

Il a été observé, au sein des travaux préparatoires, que cette obligation incombe au transporteur jusqu'au début du voyage seulement, puisque tout manque de navigabilité pendant le voyage revient à une négligence dans la navigation<sup>266</sup> et constitue l'un des cas d'exemption de l'article 4 § 2 de la Convention<sup>267</sup>.

Face aux devoirs du transporteur énoncés (art. 3), l'art. 4 réitère le même principe, précisant que ni le navire ni le transporteur ne seront responsables des pertes ou dommages provenant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un «manque de diligence raisonnable» dans les opérations énumérées à l'art. 3. Il est d'ailleurs prévu que, toutes les fois qu'une perte ou dommage résulte de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en

---

(paragraphe premier). Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

<sup>266</sup> Intervention de M. N. HILL à la Conférence del ADI de La Haye, 31 août 1921, procès verbal p. 82, *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules*, précit, p. 146, qui dit: "If you go further than that, and you say that there is an absolute obligation on the part of the ship-owner to keep the ship seaworthy throughout the voyage, then, of course, you render quite valueless most of your exceptions. For instance, if, through the negligent navigation of the pilot, the ship is run on the rocks and holed, she ceases to be seaworthy. There cannot be an overriding obligation on the ship-owner to keep the ship seaworthy throughout the voyage: he is excused, and we all agree, as I understand, that he should be excused, because the damage has been done through negligence in the navigation. When this was drafted, I think all of the interests clearly agreed that the obligation, and the only obligation, they wanted to put on the ship-owner was that the ship shall be seaworthy when she starts loading, that she shall be seaworthy when she starts on the voyage. If he has done that, he has done his duty, and then the voyage is made under the conditions set out in No. 2, and with the exemptions set out in Article 4".

<sup>267</sup> Cf. art. 4 prg 2, a), Convention de Bruxelles de 1924, sur la «faute nautique»: «Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant: a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire; b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur; c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables; d) D'un acte de Dieu"; e) De faits de guerre; f) Du fait d'ennemis publics; g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire; h) D'une restriction de quarantaine; i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant; j) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportées au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement; Page 4 sur 38 k) D'émeutes ou de troubles civils; l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer; m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise; n) D'une insuffisance d'emballage; o) D'une Insuffisance ou imperfection de marques; p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable; q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont pas contribué à la perte ou au dommage».



ce qui concerne l'exercice de la «diligence raisonnable», incombe au transporteur<sup>268</sup>. Par la mention du «navire», à côté du «transporteur», la Convention a visé le cas de l'*actio in rem*, contre le navire, devant les Cours d'Amirauté.

Ce paramètre d'évaluation du comportement du transporteur a été traduit, dans le texte anglais, par l'expression «*due diligence*», qui a été interprétée de façon stricte par les tribunaux anglais, qui ont admis la responsabilité du transporteur pour l'innavigabilité du navire, suite à la faute d'un chantier de réparation navale compétent<sup>269</sup>.

Le transporteur est, en outre, obligé d'effectuer, de façon soigneuse et appropriée, certaines opérations<sup>270</sup> qui sont positivement énumérées au § 2 et il demeure responsable de tout dommage survenant aux marchandises, sauf les exceptions prévues à l'article 4. L'importance de cette disposition a été mise en lumière au sein de la Conférence diplomatique de Bruxelles, car les obligations auxquelles elle se réfère faisaient souvent l'objet des clauses de non responsabilité dans la pratique<sup>271</sup>.

Une autre obligation fondamentale, qui incombe au transporteur, sur la demande du chargeur, est celle de lui fournir un connaissance portant les mentions énumérées au § 3 de l'article 3 de la Convention. Ce connaissance, selon la disposition du § 4, vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

Cette disposition a donné lieu à des difficultés au niveau de son interprétation

---

<sup>268</sup> Art. 4, prg 1, Convention de Bruxelles de 1924.

<sup>269</sup> *The Muncaster Castle*. 1961, 1. Lloyd's Rep., p. 57.

<sup>270</sup> Il s'agit du chargement, de la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, les soins et le déchargement de la marchandise.

<sup>271</sup> V., en ce sens, (M. Louis Franck), Intervention à la conférence Diplomatique – Octobre 1923, Séances de la sous Commission, Septième Séance Plénière -9 octobre 1923, procès verbal p. 119. *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules*, p. 186: «Le paragr. 2 comporte une clause essentielle, mettant en lumière que le transporteur, sauf les exceptions prévues à l'art. 4, est tenu de tout ce qui est nécessaire pour que dans le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde et le déchargement, les soins requis soient donnés à la marchandise transportée. Et l'inscription de toutes clauses qui permettraient à l'armateur de manquer, sans encourir de responsabilité, à ce devoir essentiel de veiller à la bonne conservation de la marchandise au point de vue du bon arrimage du chargement, du transport et du déchargement, sont nulles. C'est l'élément capital de la convention, car, c'est sous ce rapport que, dans le passé, l'emploi des clauses d'exonération avait donné lieu aux plus graves critiques; on était arrivé à avoir des types de connaissance qui en avaient encore la forme, mais dont la substance était complètement détruite par la force des clauses d'exonération.

uniforme notamment lorsque le transporteur veut s'en prévaloir contre un tiers porteur de bonne foi. Lors de la Conférence de Stockholm de 1963, amendant la Convention de Bruxelles, il a alors été ajouté que, au cas où le connaissement ait été transféré à un tiers porteur, le transporteur ne peut pas donner la preuve contraire<sup>272</sup>. Mais, en réalité, aucun doute n'aurait dû se présenter dans ces cas, le connaissement étant notamment un document négociable, c'est-à-dire un titre de crédit<sup>273</sup>.

Il convient, à ce propos, d'insister sur la nature de ce document et sur l'effet de sa tradition, puisqu'il s'agit d'un instrument du commerce international permettant le phénomène de la «circulation juridique». Ainsi, par le transfert du titre de crédit, la créance «circule» du cédant au cessionnaire, avec effet envers le débiteur cédé (transporteur). Il s'agit de l'«effet réel» du contrat de cession de la créance, qui est obtenu par le biais d'un contrat de cession et de la «tradition» du titre de crédit effectuée selon les modalités requises (pour le connaissement à l'ordre il faut l'endossement).

En outre, comme nous mettais en garde Carnelutti, à la rigueur ce qui circule est la marchandise, c'est-à-dire l'objet du droit de crédit. Mais, puisque la marchandise circule par le biais de la cession du droit de crédit<sup>274</sup> qui la concerne, on dit que c'est ce droit lui-même

---

<sup>272</sup> V., infra, Protocole de Visby, Section II, prg 1, A.

<sup>273</sup> Lors de la proposition de cet amendement à la conférence de Stockholm, cela avait bien été en évidence, mais cette spécification était tout de même utile pour rendre uniforme et générale l'interprétation du texte de la Convention, certaines décisions judiciaires ayant admis le transporteur à donner la preuve contraire des mentions du connaissement face au tiers porteur de bonne foi de celui-ci. Cf. à ce propos l'intervention de F. BERLINGIERI à la Conférence: «Mr. Chairman, Gentlemen the purpose of this amendment is to clarify what is the value of the bill of lading as evidence. I think that most of the delegations here have stated in their reports that this is not a problem since there is no doubt that the bill of lading has the value of conclusive evidence as regards third parties and on this assumption it has been pointed out that there is no reason to change the present wording, but unfortunately in some countries this problem has arisen and there have been many decisions stating that according to the Hague Rules the value of the bill of lading as evidence is just the value of prima facie evidence so that the carrier is allowed also vis à vis a bonafide holder of the bill of lading to prove against the wording of the bill of lading, think that this interpretation is completely wrong and that if this interpretation be held valid the value of bill lading as a document of title would be completely lost and consequently we submit to your consideration the advisability of adding a new sentence in order to make clear to everybody that the bill of lading as regards a bone fide holder has the value of conclusive evidence. We don't want to change anything, we ask your help and your co-operation in order to seek unification. There are many delegations who I repeat don't think this is a problem but I really ask them to help us since this problem exists in some countries, in France, in Belgium and Italy, The travaux préparatoires of the Hague Rules, précit., p. é-à.

<sup>274</sup> CARNELLUTI F., *Teoria giuridica della circolazione*, Padova, 1933, p. 123.

qui circule, c'est-à-dire le droit à la délivrance de la marchandise<sup>275</sup>. Il faut bien faire attention ici, car il ne s'agit nullement de la propriété des marchandises, le connaissement ne concernant pas la titularité de celle-ci<sup>276</sup>.

S'il n'y a pas de contrat de cession, la simple tradition du titre ne transmet pas la créance. Mais le porteur, qui a la possession du titre, justifiée selon les modalités requises pour sa circulation, est dans une situation «d'apparence du droit», dont pourrait jouir un tiers de bonne foi, auquel le titre aurait été transféré sur la base d'un contrat de cession. Il s'agit de l'acquisition *a non domino* du droit réel sur le connaissement, en tant que bien meuble, sur la base de l'acquisition de la possession en bonne foi l'acquisition du *droit extérieur*, qui conduit aussi à l'acquisition du *droit interne*, c'est-à-dire la créance mentionnée dans le titre<sup>277</sup>. Mais ce principe d'apparence ne joue pas envers les éléments dont le tiers peut avoir connaissance, comme ceux qui le concernent personnellement ou ceux qui dérivent de la lettre de crédit. Sauf les exceptions qui dérivent de ces éléments, même s'il n'est pas son débiteur, le transporteur ne peut donc pas refuser la livraison de la marchandise au porteur du connaissement.

Le phénomène doit pourtant être expliqué, de comment la créance envers le débiteur peut être acquisé par un tiers même au cas de «*indebitum ex re*», l'obligation du transporteur n'existant pas, ou de *indebitum ex persona (creditoris)*, l'obligation du transporteur existant envers une autre personne. Dans ce dernier cas, il y aurait en fait deux obligations du transporteur, ayant le même objet et le même contenu, l'une envers le véritable créancier et

---

<sup>275</sup> Le transfert du connaissement provoque la cession non seulement du droit de crédit du chargeur, à obtenir la livraison de la marchandise, mais aussi de l'obligation du chargeur de payer le fret. L'obligation de payer le fret dérive en fait du contrat de transport représenté au connaissement. Cf. CARNELUTTI, *op. cit.*, p. 143; V., contra. VIVANTE C., *La polizza di carico*, Milano, 1881, p. 62, pour lequel l'obligation de payer le fret est une charge réelle de la marchandise, dont le porteur du connaissement devient débiteur lorsqu'il accepte la livraison de celle-ci.

<sup>276</sup> VIVANTE F., *op. cit.*, pp. 103 et 104.

<sup>277</sup> V., sur ce principe, qui est exprimé par le phénomène de l'incorporation du droit de crédit dans le titre F. CARNELUTTI F., *op. cit.*, pp. 187, 188 et 201. L'auteur met en garde du fait que, en réalité, il n'y a pas une correspondance exacte entre les deux acquisitions. L'acquisition du droit extérieur pour «occupation» du titre, en fait, ne fait pas acquérir le droit interne s'il fallait aussi l'endossement.

l'autre envers le tiers porteur du connaissement, ce qui n'est pas envisageable<sup>278</sup>.

Il n'y a, en réalité, qu'une seule obligation du transporteur, celle envers le porteur de bonne foi n'étant qu'une responsabilité sans dette. Le transporteur ne peut pas refuser la livraison de la marchandise indiquée dans le connaissement car il est responsable de sa livraison envers le porteur de bonne foi. L'efficacité du connaissement dans le rapport entre le transporteur et le tiers porteur de bonne foi doit être appréciée surtout au niveau processuel, le tiers pouvant s'en prévaloir en tant que preuve légale, qui ne supporte pas de preuve contraire<sup>279</sup>.

La circulation du connaissement concerne toujours l'obligation du transporteur de délivrer la marchandise. La possession du connaissement, justifiée selon la méthode de circulation choisie, à l'ordre, au porteur ou nominative, vaut donc aussi possession de la marchandise<sup>280</sup>. Mais, par la tradition du connaissement, qui fait acquérir la possession des marchandises en bonne foi, le porteur acquiert aussi le droit de propriété sur celles-ci, dès lors que la *causa traditionis* est constituée par un contrat de vente, quoi qu'il en soit la propriété originaire des biens visés<sup>281</sup>. C'est ainsi, par le biais du connaissement, que les commerçants obtiennent le double résultat de mobiliser la richesse chargée dans le navire<sup>282</sup> et d'assurer la circulation des marchandises d'un sujet à un autre, en sauvegardant le droit du porteur.

En revenant maintenant aux obligations du transporteur, le chargeur a toujours le droit de demander un «connaissement embarqué», mais à condition qu'il ait effectivement chargé les marchandises sur le navire<sup>283</sup>. Cette précision est importante pour éviter que le transporteur ne relâche un connaissement «embarqué» avant que la marchandise n'ait pas été

---

<sup>278</sup> CARNELUTTI F., *op. cit.*, p. 251 et s.

<sup>279</sup> CARNELUTTI F., *op. cit.*, pp. 268 et 269.

<sup>280</sup> VIVANTE C., *op. cit.*, p. 67 et s., qui rappelle toutes les doctrines qui ont justifié ce principe.

<sup>281</sup> Cf. F. CARNELUTTI, *op. cit.*, p. 241. V. aussi VIVANTE C., *op.cit.*, p. 103 et s.

<sup>282</sup> VIVANTE C., *op. cit.*, p. 66.

<sup>283</sup> Art. 3, paragr. 7, Convention de Bruxelles de 1924.

effectivement embarquée<sup>284</sup>, sur demande du chargeur, qui a l'intérêt de négocier tout de suite le connaissement auprès de sa banque. Cette pratique est née surtout de la préférence du chargeur pour le «connaissement embarqué», car celui-ci est l'instrument négociable fondamental du commerce maritime, tandis que le connaissement «reçu pour l'embarquement» souvent n'est pas accepté par les banques. Ce dernier document n'est donc pas un véritable «connaissement» au sens de la Convention, mais plutôt un «document similaire» au sens de l'article I de ladite Convention<sup>285</sup>.

En ce qui concerne la responsabilité du transporteur, celle-ci est limitée.

Cette limitation de la responsabilité du transporteur-armateur maritime se pose en tant que système spécifique de limitation face au système général de limitation de la responsabilité du propriétaire de navire. Pour ce rapport de spécificité, chaque fois qu'un armateur est aussi transporteur, les règles de cette Convention pour limiter la dette du transporteur en réparation aux marchandises transportées s'appliqueront. Si ce système spécifique n'est pas applicable, l'armateur bénéficie quand même de la limitation qui lui est offerte par le système général.

Si a priori, la limitation de la responsabilité est possible, il y a pourtant une différence selon le système de limitation applicable.

Dans le Code de navigation italien, par exemple, toute limitation aux personnes qui ne sont pas armateurs est rejetée. Ainsi rattachant la responsabilité et sa limitation à la notion doctrinale «d'armateur», le transporteur affréteur non-armateur ne pourra pas jouir du système de limitation général».

---

<sup>284</sup> La Convention n'a pas prévu de sanction pour cette pratique frauduleuse, en laissant ce dernier a été largement employé et accepté dans le commerce du coton en provenance des USA, qui était très important.

<sup>285</sup> Cf. Intervention du Président à la Conférence diplomatique de Bruxelles, 6 octobre 1923, procès verbal p. 54, *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules*, précité, p. 345. M. le président fait observer qu'il y a une distinction à faire dans la discussion. D'abord, le connaissement "reçu pour embarquement" est un titre à la délivrance de la marchandise et le capitaine qui le délivre est tenu. Comme tel, ce document doit contenir toutes les clauses indiquées dans la convention. La seconde question est de savoir si pareil document a la valeur d'un connaissement. Il faut répondre négativement. Le texte ne vise même pas pareil document. Sir Norman Hill a expliqué devant le comité présidé par Lord Sterndale pourquoi il ne le faisait pas, mais ce document est considéré comme un écrit rentrant dans la large catégorie de documents qui, sans être des connaissements, sont des titres similaires».

Le système de droit uniforme de la Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC)<sup>286</sup>, par contre fait abstraction de toute considération doctrinale sur le rattachement de la responsabilité et énumère les personnes susceptibles de bénéficier de la limitation, parmi lesquelles se trouvent le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer, tous rassemblés sous l'expression de «propriétaire de navire».

Avec cette énumération, il semblerait que l'affréteur non-armateur puisse aussi bénéficier de la limitation. C'est ainsi que, conscients des problèmes qui dérivent des formules législatives purement taxonomiques, on a essayé de ramener sous une notion doctrinale commune les sujets bénéficiaires de la limitation, sur la base de l'identification préalable des critères de rattachement de la responsabilité pour exploitation de navire.

Quant à sa qualification juridique, le système spécifique de limitation visé par la Convention de Bruxelles de 1924 consiste en une limitation de la dette et non de la responsabilité du transporteur. L'article 4, par. 5, en fait établit un montant de £100 par colis ou unité en cas de dommage ou perte des marchandises. C'est ainsi la dette du transporteur qui est réduite et non sa responsabilité, parce qu'il demeure responsable avec tous ses biens pour la réparation des dommages déterminée.

Il faut, toutefois, répéter les remarques déjà faites auparavant, qui visent à résoudre le problème de la qualification juridique et parviennent à la conclusion qu'il s'agit, au fond, d'un faux problème, les deux concepts de «limitation de la responsabilité» et «limitation de la dette» demeurant tout à fait complémentaires.

En ce qui concerne le montant de la limitation, il semble a priori que £100, valeur or<sup>287</sup>, serait une bonne concession de la part des transporteurs à l'époque à laquelle l'accord

---

<sup>286</sup> Convention On Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), qui aurait été approuvée à la Conférence diplomatique de London (1-19 novembre 1976) convoqué par l'OMCI, entré en vigueur le 1 décembre 1986 (modifiée par le Protocol de Londres 1996). Constitue le système général de limitation en droit uniforme, en prévoyant que dans les relations entre les Etats qui en sont parties, elle remplace et abroge les conventions de 1924 et de 1957.

<sup>287</sup> Art. 9, Convention de Bruxelles de 1924.

avait été signé<sup>288</sup>, car la plupart des colis n'avaient pas une valeur supérieure. En outre, il faut ajouter que la fonction du montant ainsi fixé n'avait pas une prétention tout à fait satisfaisante des demandes en réparation, cette tâche étant par contre laissée aux assurances sur facultés, contre lesquelles chaque chargeur pourrait se retourner. Ce montant était donc un juste compromis permettant de ne pas provoquer la hausse des frets de transport et assurer en même temps que le transporteur garde avec soin les marchandises transportées<sup>289</sup>.

Pour toute cargaison dépassant la valeur ainsi déterminée, le chargeur était libre de déclarer la valeur de la marchandise qui, insérée au connaissement, constituait présomption, sauf preuve contraire à rencontre du transporteur. Celui-ci, dans ces cas, pouvait d'ailleurs refuser la cargaison, puisque la déclaration de valeur n'était pas comprise parmi les indications obligatoires du connaissement, dont à l'article 3 § 3 de la Convention. Mais plus souvent, le transporteur pouvait aussi accepter le transport pour un fret majeur. Il acceptait donc le risque de la réparation jusqu'à la concurrence de la valeur déclarée et devenait ainsi une sorte d'assureur de la marchandise, l'assureur «*police agréée*» étant toutefois tenu à cette valeur sauf fraude, tandis que le transporteur pouvait toujours apporter la preuve contraire<sup>290</sup>.

---

<sup>288</sup> C'est à la Conférence de l'ADI de la Haye en 1921.

<sup>289</sup> Cf., Intervention du Président de la Conférence de La Haye, 31 août 1921, procès verbal p. 190, *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules*, précit, p. 465. The Chairman dit: "Gentlemen. I propose to read the clause, as to the disputed part of it, in the form in which it has been discussed in the conversation. "Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to or in connection with goods to an amount beyond £ 100 per package, unless the nature of such goods has been declared by the shipper before the goods are shipped and has been inserted in the bill of lading". Now, Gentlemen, I think it is within my province as Chairman to remind you what is in question. It is not insurance. (Hear, hear). That is a separate business. It is to secure that the ship-owner does his duty in taking care of the goods (Hear, hear); and the real question is, as it seems to me, whether the due diligence and vigilance of the ship-owner are best secured by putting upon him an obligation fixed at per package, or best secured by terms fixing upon him an obligation in proportion to freight. My own impression, after listening to the discussion, is that diligence and vigilance will be best secured, under present conditions, by fixing the amount at per package. It is a rough and ready way. Every shipper knows that he will have to insure valuable goods if he is going to take care of them himself; every ship-owner knows that the shipper can put upon him under the original proposal a liability up to £ 200 or £ 100 by making a declaration of an arbitrary amount of £ 100 or £ 200. There really I think is not very much in it; but my own view is that, in the form in which the words are now framed, the ship-owners are giving a real security for diligence and vigilance, precautions against pilfering, and matter of that kind; and that, if we are to do work at this Conference, and not to see our efforts dissipated, it would be probably a judicious thing to accept the proposal in the form in which it is now embodied. (Hear, hear). I ask the Committee if it is possible to accept this form of words by common consent. Perhaps members will consider whether that cannot be done".

<sup>290</sup> La remarque avait été faite au cours de la Conférence diplomatique de Bruxelles, septième séance plénière, du 25 octobre 1922, in procès verbal p. 143: «M. Sohr. - M. le Juge Hough ont produit un excellent argument en

et n'était pas responsable dans tous les cas prévus par l'article 4 de la Convention.

Cette présomption sauf preuve contraire trouvait d'ailleurs une contrepartie très lourde dans la déchéance de tout droit à la réparation pour les dommages aux marchandises dont la valeur avait été sciemment déclarée fausse. La rigidité de cette sanction, qui entraîne la déchéance de ses droits envers le transporteur ainsi que pour le tiers porteur de bonne foi, est la conséquence de la nécessité de décourager toute fraude. Le tiers porteur du connaissance, en cas de fraude, n'était pas plus innocent que le transporteur selon les rédacteurs de l'article, puisqu'il devait savoir avec qui il traite. Il n'est donc pas sans reproche<sup>291</sup>. Tout de même, suite à la fraude, le tiers porteur pourra se retourner contre son vendeur.

### *1.1. Le système des «excepted périls»*

Comme on l'a remarqué auparavant, le règlement impératif des obligations du transporteur ne supporte pas de dérogations, toute clause contraire étant nulle.

Il y avait cependant certaines clauses de non responsabilité, dont l'usage était bien affirmé, qui ont été reçues par la Convention et insérées dans une liste, à l'article 4 § 2 de la Convention.

Cette liste, dont la rédaction a mis en évidence, une fois encore, les différences entre les systèmes de droit continental et anglo-saxon<sup>292</sup>, a fourni une longue énumération des cas

---

comparant cette situation à celle d'un assureur. Il y a cependant une différence entre la situation de l'assureur et celle de l'armateur qui a émis un connaissance pour des marchandises avec valeur déclarée: c'est que l'assureur d'une police avec valeur agréée est tenu à cette valeur, sauf dans un seul cas: le cas de fraude. Vis-à-vis de l'armateur au contraire cette déclaration ne constitue qu'une présomption sauf preuve contraire, ce qui veut dire que, quand le chargeur ou le consignataire réclame une valeur excessive, l'armateur peut contester cette valeur. En conclusion donc, la situation de l'armateur est pleinement sauvegardée, tandis que la situation d'un assureur sur une police à valeur agréée est beaucoup moins favorable», *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules*, précité, p. 484.

<sup>291</sup> Intervention du Président à la Conférence diplomatique de Bruxelles, Réunions de la Sous Commission, troisième séance plénière, 7 octobre 1923, procès verbal p. 67: «quant au tiers porteur, il n'est pas sans reproche. Même une banque ne l'est pas; elle doit savoir avec qui elle traite. Dans nombre de cas, le tiers porteur voit la facture, reçoit la police d'assurance. Dans tous les cas où il y a un contrat CIF, l'acheteur reçoit le connaissance, la facture attachée et la police; par conséquent, il n'y a pas de danger qu'il ne soit pas renseigné. L'armateur, par contre, peut-être trompé sur la nature de la marchandise dans le but d'obtenir un fret moins élevé. Il n'est que juste de décourager ces fraudes», *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules*, précité, p. 504.

<sup>292</sup> Cf. Intervention du Président à la Conférence diplomatique de Bruxelles, septième séance plénière, 25 octobre



de responsabilité exceptée. Cette énumération provient de la pratique des connaissances, formée sur la base du droit commun anglais, dans lequel le transporteur est considéré comme un «assureur des marchandises», responsable de tout dommage, même si ce dernier est survenu sans pouvoir l'imputer à sa faute personnelle. Il y a pourtant besoin, dans ce système de droit, de ces exceptions spécifiques de la responsabilité du transporteur. En droit continental, par contre, le transporteur est irresponsable toutes les fois que le dommage résulte du cas fortuit ou de la force majeure.

Si certains juristes de droit continental avaient insisté pour insérer dans la Convention une disposition générale qui exonère de sa responsabilité le transporteur pour force majeure ou cas fortuit<sup>293</sup>, les anglais avaient insisté sur une longue énumération des différents cas, soit pour laisser moins d'espace à la libre appréciation du juge, soit parce que la liste proposée était issue de longues négociations entre les parties intéressées et respectait les pratiques commerciales et les usages maritimes courants<sup>294</sup>. Il fut ainsi décidé de maintenir l'énumération approuvée par les représentants des parties marchandes intéressées, en tant que

---

1922, procès verbal p. 145, *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules*, précité, p. 376: «c'est que le droit anglo-saxon et le droit continental n'ont pas la même conception de la responsabilité du propriétaire de navire, tout au moins en théorie. En droit anglo-saxon, le transporteur est une espèce d'assureur qui garantit l'arrivée de la marchandise à destination et en bon état, tandis que le transporteur continental a une situation différente: certainement, il doit rendre les marchandises qu'il a reçues, mais il est soumis à la règle générale des cas de force majeure et des cas fortuits. Nous ne pouvons faire une convention si nous ne prenons pas une formule, qui couvre ces deux cas. Si au point de vue de notre droit, il suffit que le capitaine soit exonéré pour toutes les causes de force majeure et de cas fortuit, en droit anglo-saxon cela ne suffit pas. Il faut par conséquent arrêter une formule ayant une signification commune». Sur la conception du contrat de transport en Common Law, cf. aussi F. REYNOLDS, *Common carriers, bailment and carriage by sea, in English and Continental Maritime Law*, Anvers, 2003, p. 61.

<sup>293</sup> Conférence diplomatique de Bruxelles, troisième séance du 21 Octobre 1922, procès verbal p. 200: «M. le Président rappelle que MM. van Slooten, Bagge, et Rambke ont proposé de supprimer la longue énumération de cet article et de la remplacer par une simple exemption exonérant l'armateur de pertes ou dommages occasionnées par des causes qui ne sont dues ni au fait ni à la faute ou négligence de lui-même ou de ses préposés», *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules*, précité., p. 374.

<sup>294</sup> Voir à ce propos par exemple l'intervention de Sir Leslie Scott à la Conférence diplomatique de Bruxelles, deuxième séance plénière, 6 octobre 1923, procès verbal p. 58, dans laquelle il déclare que: «ce § est l'un de ceux qui ne peuvent pas être modifiés par les juristes, sans bouleverser toute l'économie de l'accord auquel les intéressés eux-mêmes sont arrivés. Cette clause a donné lieu à plus de discussions que n'importe quel autre article de la convention. Si, comme juriste, on pourrait critiquer cette rédaction, il est à craindre que, si on modifiait quoi que ce soit à l'énumération dont il s'agit, on ferait échouer toute la convention. Cette énumération ne contient que les clauses d'exception qui figurent dans presque tous les connaissances du monde et qui ont été adoptées entre armateurs et chargeurs suivant une méthode de sélection choisie par eux. Si cette énumération leur donne satisfaction, on ne voit pas pourquoi il y aurait lieu de la modifier et si cette rédaction peut sembler fautive, elle n'en est pas moins l'œuvre des gens d'affaires eux-mêmes, des commerçants et des armateurs, qui parlent ce langage spécial des connaissances et qui le comprennent», *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules*, précité, p. 380.

réglementation issue de la pratique et des usages maritimes<sup>295</sup>.

Mais il ne s'agissait pas seulement d'une question de forme, puisque la liste proposée posait des problèmes d'interprétation sur la portée des exemptions. Il y avait, en outre, un doute en particulier sur le fait s'il s'agissait d'exemptions absolues ou qui pouvaient être vaincues par la preuve de la faute personnelle du transporteur ou de la faute commerciale de ses agents et préposés.

Face aux difficultés dérivants du texte plutôt ambiguë et chaotique, sous cet aspect<sup>296</sup>, l'on arriva tout de même à un commentaire satisfaisant sur la liste fournie, dont l'énumération était ainsi divisée en trois catégories<sup>297</sup>.

La première était constituée par la «faute nautique» qui exonère le transporteur pour la

---

<sup>295</sup> V., en ce sens, la synthèse du Président de la Conférence diplomatique, *in* septième séance plénière, 9 octobre 1923, procès verbal p. 121: «on a rappelé les origines de cette rédaction, inspirée par l'usage et la pratique; la jurisprudence devra donc se guider d'après les usages et la pratique; la Commission a considéré que ce texte n'a pas été obtenu par une rédaction systématique, d'après un plan préconçu et par des rédacteurs libres de formuler leur pensée d'une manière correcte et élégante, mais bien d'après des formules insérées depuis de longues années dans les connaissements et qui avaient subi l'épreuve de la pratique et tenant compte de ce que souvent il y a eu à ce sujet discussions, marchandages et combinaisons transactionnelles; que, dans ces conditions, tout ce qui serait argument par analogie ou *a contrario* devrait être traité avec beaucoup de mesure et de prudence». *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules*, précit., p. 389.

<sup>296</sup> Cf. G. RIPERT, *Conférence diplomatique, 6 octobre 1923*, procès verbal p. 59: «M. Ripert insiste néanmoins. Dans le § (a), on prévoit formellement une faute commise par les préposés du transporteur. Ensuite, le texte s'occupe des actes de Dieu, d'émeutes ou de troubles civils, où il n'y a pas de faute possible; puis, on envisage d'autres hypothèses, comme l'incendie, où il peut y avoir faute du transporteur. Pour les autres cas, où la faute est possible aussi, on n'en parle pas. Le texte devrait distinguer (i) le litera (a); (ii) les cas de (b) à (p), constituant des causes d'exonération sauf démonstration de la faute par le chargeur; (iii) le litera (q) où le transporteur doit lui même faire preuve de la force majeure», *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules*, précit., p. 382.

<sup>297</sup> V., en ce sens, la synthèse du Président de la Conférence diplomatique, *in* septième séance plénière, 9 octobre 1923, procès verbal p. 121: «Il a été formulé assez heureusement un commentaire de cet article, sur la proposition de la délégation anglaise, en disant qu'en somme il y a trois grandes subdivisions. La première comprend le cas où il s'agit de fautes du capitaine ou des préposés de l'armement dans la navigation ou l'administration du navire, c'est-à-dire la gestion technique et nautique. En pareil cas, il n'y a pas de responsabilité de la part de l'armateur pour ces fautes. C'est la compensation de l'obligation imposée à l'armateur d'accepter toujours la responsabilité quand il s'agit de soins à donner à la cargaison. La seconde catégorie comprend une série d'événements qu'on pourrait considérer comme "force majeure" et où l'armateur n'est pas responsable; ce sont les cas de (c) à (p). Dans tous ces cas, on s'est demandé ce qui arriverait si une faute était commise qui serait la véritable cause du dommage causé. On a répondu qu'il fallait distinguer; si c'est une faute se rapportant à ce qui est dit à l'alinéa (a) (acte ou faute du capitaine ou des préposés dans l'administration technique ou nautique du navire), elle ne peut être invoquée contre l'armement; mais si c'est une autre faute, sortant de ces cas là, elle peut être invoquée contre l'armateur, de même que sa faute personnelle. Mais ces dommages sont conditionnés par la règle de la causalité et il appartiendra à chaque législation nationale de déterminer ce qui est la cause véritable du dommage si c'est l'événement ou si c'est la faute. Enfin, troisième catégorie: les cas autres que ceux énumérés déjà, ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou de ses préposés; dans ces cas, l'armateur est exempté de responsabilité à condition de faire la preuve qu'il n'y a ni fait, ni faute de sa part. Il a été rappelé à cette occasion le principe de droit commun que le fardeau de la preuve incombera à la personne invoquant le bénéfice de cette exception», *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules*, précité, pp. 389 et 390.

faute du capitaine et des autres préposés dans la «gestion technique et nautique» du navire. Le transporteur demeure donc responsable pour tout dommage provenant de manque de soin de la marchandise et des lieux où elle doit être gardée selon les prescriptions du chargeur (chambres frigorifiques, etc.), toute négligence dans ces opérations consistant alors en une faute commerciale.

La seconde catégorie comprend toute une série d'événements qu'on pourrait faire rentrer dans la notion de force majeure, qui exonéreraient le transporteur sauf s'il les avait personnellement causés, ou s'ils avaient été provoqués par la faute commerciale de ses préposés. Dans ces cas, incendie compris, c'est le sujet endommagé qui doit prouver le fait ou la faute du transporteur ou de ses proposés.

Enfin, la dernière catégorie est celle qui vise «toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou de la faute des agents ou préposés du transporteur», le fardeau de la preuve incombant au transporteur lui même, qui devra donc prouver la cause qui a provoqué le dommage et qu'il n'y a pas eu de fait ou faute personnelle, ni de fait ou faute commerciale de la part de ses préposés.

Au cas où le transporteur avance une cause de non responsabilité issue desdits «*excepted périls*», il sera tenu de donner la preuve de l'événement ayant provoqué le dommage. Les dommages dont la cause reste inconnue seront laissés donc à la charge du transporteur<sup>298</sup>.

---

<sup>298</sup> Cf. G. RIPERT, *Conférence diplomatique, 6 octobre 1923*, procès verbal p. 59: «M. Ripert insiste néanmoins. Dans le § (a), on prévoit formellement une faute commise par les préposés du transporteur. Ensuite, le texte s'occupe des actes de Dieu, d'émeutes ou de troubles civils, où il n'y a pas de faute possible; puis, on envisage d'autres hypothèses, comme l'incendie, où il peut y avoir faute du transporteur. Pour les autres cas, où la faute est possible aussi, on n'en parle pas. Le texte devrait distinguer (i) le littera (a); (ii) les cas de (b) à (p), constituant des causes d'exonération sauf démonstration de la faute par le chargeur; (iii) le littera (q) où le transporteur doit lui même faire preuve de la force majeure», *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules*, précité, p. 382.

## 2. La Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer 1978 (Règles de Hambourg)

Conformément à son article 8, ce protocole de Bruxelles de 1979 entré en vigueur le 14 février 1984, en assurant le régime international de la responsabilité de transporteur maritime est le plus prisé aujourd'hui car les pays qui y ont souscrit pèsent par leur membre<sup>299</sup> et leur importance<sup>300</sup> dans la communauté maritime. Son étendue serait toutefois plus considérable si la Convention de Hambourg ne lui avait pas quelque peu fait ombrage.

Si la Convention de Bruxelles s'inspire de la nécessité de créer un droit adapté aux spécificités de l'industrie maritime avec comme corollaire une grande implication des praticiens dont la figure de proue fut le Comité Maritime International, la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer signé à Hambourg le 31 mars 1978<sup>301</sup> traduit quant à elle un changement ou une volonté de changement de paradigme par un remplacement pur et simple des régimes de Bruxelles ayant cours alors<sup>302</sup>.

En effet, la Convention de Hambourg, élaborée sous la houlette de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), à la demande de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), est le

---

<sup>299</sup> Voir W.TETLEY, *loc cit.*, 104-107; Voir aussi VIALARD A., *loc. cit.*, 215 et <http://www.uncitral.org/fr-index.htm>. Listes des États qui appliquent les *Règles de la Haye-Visby* telles que modifiées par le Protocoles de 1979: Allemagne (toutefois, les Règles de La Haye demeurent le régime applicable dans les relations avec le États qui les ont conservées), Argentine (en partie), Bahreïn (en partie), Belgique, Bermudes, Emirats arabes Unis, Espagne, Finlande, France, Gibraltar, Grande-Bretagne (*Carriage of Goods by Sea Act 1971* (U.K. 1971 c. 19) et *Merchand Shipping Act 1981* (U.K. 1981 c; 10. S. 2)), Grèce, Hollande, Hong Kong, Iles Caimans, Iles Vierges, Islande, Israel, Italie, Japon, Lettonie Luxembourg, Mexique, Montserrat, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne, Portugal (en partie), Qatar, Suède, Suisse, Turks/Caicos et Yémen.

<sup>300</sup> Rapport de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) sur les «principaux exportateurs et importateurs participant au commerce mondial des marchandises (à l'exclusion du commerce intra-Union Européenne). 2014. On présume que l'importance des exportations et des importations d'un pays est la preuve inéluctable de l'importance des activités maritimes, une analyse dudit rapport montre que les pays ayant souscrit aux Règles de La Haye comptent pour 27.1% des exportations mondiales.

<sup>301</sup> Comité Maritime International, *op. cit.*, pp. 400-427, (1978) 30 *Droit. Mar. Franç.*, p. 396 et ss. Cette Convention contient 33 articles dont les 26 premiers recèlent la substance du droit de la responsabilité du transporteur maritime.

<sup>302</sup> Cette ambition se manifeste par l'obligation faite par l'article 31 de la Convention de Hambourg à tout État qui y adhère de dénoncer la version de la Convention de Bruxelles qu'il appliquait jusque là.

résultat d'une forte pression exercée par les nations de chargeurs, essentiellement des pays en voie de développement, qui s'insurgent contre la Convention de Bruxelles dont il est dit qu'elle accorde une trop grande protection aux intérêts des vieilles nations maritimes<sup>303</sup>.

Au-delà de ce ressentiment, il faut voir dans la Convention de Hambourg, que l'annexe 3 in fine recommande d'appeler les «Règles de Hambourg», l'aboutissement d'un effort de compromis<sup>304</sup> entre les intérêts des transporteurs et ceux des chargeurs<sup>305</sup>. Il faut également y reconnaître un profond désir de combler les lacunes constatées dans les différentes versions de la Convention de Bruxelles<sup>306</sup> et une codification des leçons jurisprudentielles déjà assimilées<sup>307</sup>.

Les Règles de Hambourg sont en vigueur depuis le 1er novembre 1992 conformément à leur article 30. Le 2 novembre 2000, ont été ratifiées par 34 pays<sup>308</sup>. Pour la plupart, ces pays ont une réputation de chargeurs<sup>309</sup> et ne brillent pas par leur participation au commerce mondial.

Il est tout aussi notable de constater que certains pays comme le Maroc ont adopté les Règles de Hambourg tout en subordonnant leur entrée en vigueur à un texte réglementaire pouvant survenir d'un moment à l'autre. Une telle hésitation est riche d'enseignements:

---

<sup>303</sup> WALDRON A.J., *The Hamburg Rules, A Boondoggle for Lawyers*, (1991) *The Journal of Business Law* 305; et LEGENDRE C., *loc. cit.*, p. 388.

<sup>304</sup> Pour un résumé des débats et discussions de la Conférence tenue à Hambourg sous l'égide des Nations Unies du 6 au 31 mars 1978, voir: LEGENDRE C., *op. cit.*, 387-395; SWEENEY J.C., *Les Règles de Hambourg, point de vue d'un juriste anglo-saxon*, 1979, *Droit Mar. Franç.*, pp. 325, 335; RODIERE R., *La responsabilité du transporteur maritime suivant les règles de Hambourg 1978 (le point de vue d'un juriste latin)*, 1978, *Droit Mar. Franç.*, pp. 451-464.

<sup>305</sup> SWEENEY J.C., *op. cit.*, p. 323.

<sup>306</sup> À titre d'illustration, les articles 10 et 11 des Règles de Hambourg posent de nouvelles règles tenant respectivement à la responsabilité du transporteur substitué et à celle du transporteur ayant pris part à un transport successif. C'est aussi le cas des articles 21 et 22 qui énoncent tour à tour des règles salutaires de compétence et d'arbitrage.

<sup>307</sup> Un exemple en est fourni par l'article 5 (7) des Règles de Hambourg qui enjoint au transporteur traduit en justice de préciser d'abord les différentes causes qui ont contribué aux dommages subis par la marchandise et de faire ensuite la part de celles qui lui sont imputables et de celles qui ne le sont pas, codifiant *ipso facto* la Vallescura Rule élaborée par la Cour suprême des États-Unis dans l'affaire Schnell & Co. v. S.S. Vallescura, 1934, *American Mar. Cases* 1573 (1934).

<sup>308</sup> Albanie, Autriche, Barbade, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Chili, Czechia, Egypte, Gambie, Géorgie, Guinée, Hongrie, Jordan, Kazakhstan, Kenya, Liban, Lesotho, Liberia, Malawi, Maroc, Paraguai, Ouganda, Roumanie, Saint Vincent et Grenades, Sénégal, Sierra Leone, Syrie, Tunisie, République Dominicaine, Tanzanie et Zambie.

<sup>309</sup> En témoigne l'empressement de nombre d'États enclavés de souscrire aux Règles de Hambourg puisqu'ils représentent plus du tiers des États contractants. Il s'agit de l'Autriche, du Botswana, du Burkina Faso, du Burundi, de la Hongrie, du Lesotho, du Malawi, de l'Ouganda, de la République tchèque et de la Zambie.

l'adoption d'une convention internationale doit répondre aux intérêts des opérateurs économiques nationaux. Or, ces intérêts sont intimement liés à ceux de leurs principaux partenaires économiques. C'est pourquoi un pays n'opte généralement pour l'un des régimes invoqués que si les pays avec lesquels il entretient des relations économiques majeures y ont également souscrit.

Quoi qu'il en soit, les Règles de Hambourg ont un caractère impératif en ce sens que «toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer, est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions contenues dans lesdites Règles»<sup>310</sup>. D'ailleurs, contrairement à la Convention de Bruxelles, les Règles de Hambourg accentuent leur caractère impératif puisqu'elles y attachent une sanction. Ainsi, lorsqu'une stipulation contractuelle contreviendra malgré tout à l'une de ses dispositions et causera un préjudice à l'ayant droit par sa seule nullité, celui-ci aura droit à l'application de l'une des sanctions prévues dans l'article 23 (4)<sup>311</sup>.

### **3. Les applications nationales des Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg**

La mise en œuvre nationale des Conventions internationales se fait tantôt par leur incorporation dans les législations nationales, tantôt par leur interprétation à l'aide des lois de portée interne.

Le premier procédé s'entend de l'insertion avec ou sans modification de la convention dans le texte de loi d'un pays, parfois à l'instigation de la convention elle-même<sup>312</sup>.

---

<sup>310</sup> Art. 23 (t), Règles de Hambourg. À cette disposition, il faut joindre l'article 22 (5) qui est aux mêmes fins.

<sup>311</sup> L'article 23 (4) des Règles de Hambourg énonce à cet égard que le transporteur sera condamné à «payer à l'ayant droit aux marchandises, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises. En outre, il devra rembourser les frais encourus par l'ayant droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la violation d'une disposition des Règles de Hambourg est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'Etat où la procédure a été engagée».

<sup>312</sup> Art. 16, Règles de Visby notamment.

Les États qui ont adopté cette pratique y trouvent un moyen d'adapter certaines dispositions du texte international à leur contexte national. Il est possible de les classer en trois catégories. Le premier groupe est constitué d'Aruba, du Bonaire, du Brésil, du Pakistan, de Panama, de la Russie, du Sabah et de Saint Martin, qui appliquent essentiellement les Règles de La Haye. Le deuxième groupe est représenté par l'Afrique du Sud, l'Indonésie, la Thaïlande et le Viêt Nam, qui ont légiféré sur la base des Règles de La Haye-Visby. Le dernier groupe, formé du Canada, de la Croatie, de l'Inde, de l'Islande, d'Israël, du Liberia, d'Oman et de la Yougoslavie, est celui dont les pays ont incorporé les Règles de La Haye-Visby modifiées par le Protocole de 1979 dans leur législation.

Certains pays ont procédé d'une manière qui sort de l'ordinaire puisqu'elle donne naissance à un régime hybride associant les Règles de La Haye, les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg. C'est d'abord le cas de la Chine qui a fait du Code maritime de 1992 un mélange des Règles de La Haye et des Règles de La Haye-Visby avec une originalité quant à la durée de la responsabilité du transporteur maritime<sup>313</sup>. Ce sera ensuite le tour des pays nordiques (Danemark, Finlande, Norvège et Suède), de la Nouvelle-Zélande<sup>314</sup> ainsi que de l'Australie aux termes de la Carriage of Goods by Sea Amendment Act du 15 septembre 1997<sup>315</sup>.

Le second procédé de mise en œuvre nationale consiste à interpréter la Convention de Bruxelles en faisant usage des méthodes d'interprétation des lois nationales sans égard à son caractère international. À la différence de la Convention de Hambourg, dont l'article 3, invite expressément à une interprétation «internationalisante», aucune des versions de la Convention

---

<sup>313</sup> Ainsi, lorsque les marchandises sont transportées dans un conteneur, la responsabilité du transporteur court du moment où il les a reçues jusqu'à leur livraison. Par contre, lorsque les marchandises ne se trouvent pas dans un conteneur, la responsabilité du transporteur suit la règle du «palan à palan». Voir LI L., *The Maritime Code of The People's Republic of China*, (1993), *Lloyd's Mar. and Comm. Law Quart.*, 204, pp. 209-210.

<sup>314</sup> Voir STURLEY M.F., *Uniformity in The Law Governing the Carnage of Goods by Sea*, (1995) 26, *Journ. Mar. L. & Comm.*, pp. 553, 562-563.

<sup>315</sup> Voir à ce sujet HETHERINGTON S., *Australian Hybrid Liability Regime*, (1999), *Lloyd's Mar. and Comm. Law Quart.*, 12 et suiv.

de Bruxelles ne contient de disposition similaire. Les États-Unis se sont illustrés dans la seconde approche en élaborant la doctrine jurisprudentielle de la *fair opportunity*<sup>316</sup>. Cette formule postule que «a carrier loses the benefit of the package limitation unless it has given the shipper a «fair opportunity» to declare a higher value for the cargo before shipment<sup>317</sup>. Cette doctrine punit donc le transporteur qui n'offre pas au chargeur la possibilité d'opter pour une responsabilité intégrale.

Toutefois, certains tribunaux ont manifesté leur volonté de conférer aux conventions internationales le sens international qui leur revient. En témoigne la décision rendue en Grande-Bretagne dans l'affaire *Stag Line Ltd. v. Foscolo, Mango & Co.*, où il est dit ceci à propos des Règles de La Haye<sup>318</sup>.

L'esprit de cette décision a inspiré la jurisprudence canadienne qui, dans l'affaire *Dominion Glass Co. Ltd. c. The Anglo Indian*<sup>319</sup>, a heureusement suivi la même démarche. Bien qu'il soit possible de penser qu'il ne s'agit là que d'un coup d'épée dans l'eau ou, du moins, d'une tentative surprenante de ramer à contre-courant<sup>320</sup>, même la Cour suprême des États-Unis a fait sien le souci d'uniformisation dans *Vimar Seguros y Reaguros, S.A. v. M/V Sky Reefer* en des termes clairs<sup>321</sup>.

L'appropriation des conventions par des procédés nationaux est donc un phénomène réel et répandu.

---

<sup>316</sup> *Couthino, Caro & Co. v. M/V Sava*, 1988 A.M.C. 2941,2944-2950 (5th Cir. 1988); *Nemeth v. General S.S. Corp.*, 1983 A.M.C. 885, 888 (9th Cir. 1982); *Komatsu Ltd. v. States S.S. Co.*, 1982 A.M.C. 2152 (9th Cir. 1982). Cette doctrine est exclusive à la jurisprudence américaine.

<sup>317</sup> STURLEY M.F., *op. cit.*, p. 566.

<sup>318</sup> *Stag Line Ltd. c. Foscolo, Mango & Co.*, [1932] A.C. 328, 350 «As these rules must come under the consideration of foreign Courts it is desirable in the interests of uniformity that their interpretation should not be rigidly controlled by domestic precedents of antecedent date, but rather that the language of the rules should be construed on broad principles of general acceptance».

<sup>319</sup> *Dominion Glass Co. Ltd. c. The Anglo Indian*, [1944] R.C.S. 409, 420.

<sup>320</sup> Nous pensons notamment à l'attitude des tribunaux relativement à la doctrine de la *fair opportunity* dans: *Couthino, Caro & Co. v. M/V Sava*, précité, *Nemeth v. General S.S. Corp.*, *op.cit.*, *Komatsu, Ltd. v. States S.S.*

<sup>321</sup> *Vimar Seguros y Reaguros, S.A. v. M/V Sky Reefer*, 1995 A.M.C. 1817, 1823-1824(1995). In light of the fact that COGSA is the culmination of a multilateral effort «to establish uniform ocean bills of lading to govern the rights and liabilities of carriers and shippers inter se in international trade», we decline to interpret our version of the Hague Rules in a manner contrary to every other nation to have addressed this issue.



#### 4. La *ratio legis* de la limitation de responsabilité du transporteur maritime

Comme déjà évoqué, au-delà de l'obligation de résultat assignée au transporteur maritime, sa responsabilité pour mauvaise exécution ou inexécution partielle ou totale de ses obligations ne met pas à sa charge l'obligation corrélative de réparer intégralement le dommage subi par l'ayant droit à la marchandise. Aux dépens du principe de la justice naturelle qu'est la réparation *in integrum lato sensu*, la responsabilité du transporteur est, en principe, enserrée dans des limites diverses. Si cette limitation a été présentée par le doyen RIPERT comme la «clé de voûte» du droit maritime<sup>322</sup>, il faut regretter que sa *ratio legis* semble aujourd'hui en porte-à-faux.

Au début, la limitation de responsabilité du transporteur maritime, plus particulièrement celle de l'armateur, était fondée sur la théorie de la fortune de mer. Cette théorie postule que l'armateur ne doit pas engager sa responsabilité au-delà du navire et du fret, seules valeurs en cause dans l'expédition maritime<sup>323</sup>. Cependant, depuis la signature de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes qui élargit le cercle des bénéficiaires, dont plusieurs sont des transporteurs potentiels, la théorie de la fortune de mer s'est révélée si étroite<sup>324</sup> qu'il a fallu trouver ailleurs la justification de la limitation de responsabilité. Selon BONASSIES, la limitation répondrait au souci d'accorder un caractère particulier et d'«intérêt général» aux activités maritimes au regard des risques qui les entourent. Aussi estime-t-il que l'idée de risques de mer est mieux adaptée à la nouvelle donne<sup>325</sup>.

---

<sup>322</sup> RIPERT G., *Droit maritime*, 4e éd., t. 2, *Crédit maritime, fortune de mer, Transport maritime*, Paris, Éditions Rousseau et Cie, 1952, n° 1229-1230, p. 140.

<sup>323</sup> BONASSIES P., *Réflexions sur la Convention de 1976 sur la limitation des créances maritimes*, (1986) 38 *Droit Mar. Franç.*, pp. 53, 55.

<sup>324</sup> Nous verrons de façon plus détaillée en quoi consiste cet élargissement du cercle des bénéficiaires des limites de la Convention de 1976 dans la section 2.1.2 traitant de la limitation de la responsabilité du transporteur en tant qu'armateur. Voir en outre P. BONASSIES, *op. cit.*, p. 95.

<sup>325</sup> BONASSIES P., *Le droit positif français en 1985*, (1987) 39, *Droit Mar. Franç.*, pp. 3, 4.

La limitation de responsabilité du transporteur maritime est un instrument d'équilibre qui a pour but de répartir entre les exploitants de l'industrie maritime l'ensemble des risques inhérents à toute entreprise maritime<sup>326</sup>. Pour SERIAUX, cette limitation semble aller de soi: il faut bien reconnaître que cette limitation est monnaie courante dès l'instant où la responsabilité de plein droit est liée à l'exercice d'une activité, dans le souci d'assurer un équilibre budgétaire face à l'énormité des risques encourus. En outre, il ne faudrait pas que la recherche d'une indemnisation totale des victimes aboutisse à la ruine d'un débiteur dont l'activité est socialement utile. Tel est le cas des transporteurs maritimes<sup>327</sup>.

Cette idée de risques marins devrait néanmoins être relativisée. Le plafond de la responsabilité du transporteur maritime n'est pas établi de façon à assurer, en permanence, un juste équilibre entre l'ayant droit à la marchandise avariée, perdue ou retardée et le transporteur<sup>328</sup>. Par contre, ce plafond n'est pas toujours suffisamment élevé pour persuader le transporteur d'apporter aux marchandises tous les soins qui leur sont normalement dus.

D'ailleurs, en dépit des fluctuations permanentes causées par l'«érosion monétaire»<sup>329</sup> et en l'absence de mécanisme de mise à jour des limites, le principe même de la limitation de responsabilité du transporteur maritime se présente comme un simple bouclier au service des transporteurs.

En effet, il est facile de constater que les montants exprimant cette limitation ne

---

<sup>326</sup> Pour couvrir ces risques, chargeurs et transporteurs font de l'assurance une des formalités incontournables dans la gestion de leurs affaires. Ainsi, le chargeur fait appel aux assureurs traditionnels en vue de souscrire une assurance-faculté couvrant les marchandises, tandis que le transporteur désireux de couvrir les risques encourus par le navire, s'adresse généralement à des mutuelles mieux connues sous l'appellation «*Protection and Indemnity clubs*» (P&I Clubs). Ce sont ces assureurs et P&I Clubs qui, moyennant une contrepartie financière, supportent l'essentiel des risques marins.

<sup>327</sup> SÉRIAUX A., *La faute du transporteur, thèse de doctorat*, Marseille, Faculté de droit, d'économie et des sciences, Université d'Aix-Marseille, 1981, p. 6.

<sup>328</sup> Voir P. BONASSIES, *op. cit.*, pp. 100-101. C'est, semble-t-il, la raison pour laquelle Tassel justifie autrement cette limitation puisqu'il pense qu'elle est «le résultat de deux idées: celle d'une contrepartie de la responsabilité a priori du transporteur et celle d'un partage des risques de l'expédition». Voir Y. TASSEL, *Droit maritime privé*, dans J.-P. BEURIER et autres, *Droits maritimes*, Tome. I, Paris, Éditions Juris service, 1995, p. 322.

<sup>329</sup> BONASSIES P., *op. cit.*, 100. En effet, tandis que fluctue la valeur de la plupart des unités monétaires auxquelles s'apprécient les montants des limites, ceux-ci ne sont pas révisés consécutivement à la croissance des économies nationales et de l'économie mondiale dans sa globalité. La solution consisterait à insérer une clause d'indexation dans chacune des conventions pertinentes. Encore faudrait-il veiller à en respecter la finalité quand les auteurs d'une convention y ont heureusement pensé.

reflètent que sporadiquement, sinon rarement, la valeur économique des marchandises transportées par mer. Cela dit, la récurrence de la limitation de responsabilité du transporteur maritime dans les textes internationaux est une réalité qui se traduit par des plafonds précis, bien que ce droit soit souvent paralysé lorsque le transporteur perd la faculté de s'en prévaloir.

## 5. Les régimes juridiques de limitation de responsabilité du transporteur maritime

Dans tous les textes internationaux traitant de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises, il revient comme un *leitmotiv* que celui-ci aura, en principe, le droit de limiter sa responsabilité. Ce droit est réaffirmé dans des conventions internationales originellement destinées à d'autres acteurs de l'industrie du transport maritime. Mieux, avec l'appui de la Convention de Bruxelles<sup>330</sup> et des Règles de Hambourg<sup>331</sup>, le transporteur a la possibilité de cumuler les limites<sup>332</sup> à sa responsabilité. C'est ce qui a fait dire au professeur BONASSIES que la limitation ainsi posée est une véritable «institution» qui ne risque pas de disparaître de sitôt<sup>333</sup>.

Au total, le transporteur maritime est en droit de se prévaloir de limites qui lui sont propres quand il ne profite pas également des limites tenant à sa qualité d'armateur.

### 5.1. La limitation propre à la responsabilité du transporteur maritime

La limitation propre à la responsabilité du transporteur est celle dont il jouit en sa

---

<sup>330</sup> Art. 8, Règles de La Haye; art. 8, Règles de La Haye-Visby modifiées ou non par le Protocole de 1979, qui énonce que leurs «dispositions ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire de mer».

<sup>331</sup> Outre qu'il étend son effet au transporteur substitué notamment, l'article 25 (1) des Règles de Hambourg est aux mêmes fins que l'article 8 de la Convention de Bruxelles, précité, note 67.

<sup>332</sup> RODIÈRE R., DU PONTAVICE E., *Droit maritime*, Paris, Dalloz, 1997, p. 133; contra: Paris, 31 oct. 1984, (1985) 37 *Droit. Mar. Franç.* 668, qui attribue cette décision à une «confusion commise par la Cour» avant de prendre parti pour le cumul, BONASSIES P., *op. cit.*, p. 679.

<sup>333</sup> BONASSIES P., *op. cit.*, p. 99.

seule qualité d'opérateur de transport maritime. C'est celle qui est prévue dans les différentes versions de la Convention de Bruxelles et dans les Règles de Hambourg. Elle constitue une limitation «au premier degré», autrement appelée limitation «de premier rang »<sup>334</sup>, dont la base juridique s'adapte facilement au régime applicable. Aussi on verra successivement ci-dessous les limites disparates de la Convention de Bruxelles et les nouvelles limites des Règles de Hambourg.

## 5.2. Les limites disparates de la Convention de Bruxelles

Les différentes versions de la Convention de Bruxelles ont coulé la responsabilité du transporteur maritime dans des moules juridiques dont il ressort diverses limites ayant des imperfections croissantes.

### A) L'énoncé des diverses limites

Comme déjà observé, les limites de la Convention de Bruxelles varient selon que sont applicables les Règles de La Haye, les Règles de La Haye-Visby ou les Règles de La Haye-Visby modifiées par le Protocole de 1979. Toutefois, dans chacun de ces régimes, les limites légalement établies ne peuvent être modifiées par stipulation contractuelle que dans le sens de leur augmentation<sup>335</sup>. Une clause qui en va autrement encourt une annulation<sup>336</sup>.

Aux termes des Règles de La Haye d'abord, lorsque le transporteur a mis le navire en bon état de navigabilité et a procédé de façon appropriée et soignée au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées<sup>337</sup>, il n'est tenu «en aucun cas des pertes ou dommages causés aux

---

<sup>334</sup> BONASSIES P., *Précité*.

<sup>335</sup> Par «Convention de Bruxelles» tout court, il faudra entendre les Règles de La Haye, les Règles de La Haye-Visby et les Règles de La Haye-Visby modifiées par le Protocole de 1979.

<sup>336</sup> Art. 3 (8) et 5 (1) Convention de Bruxelles.

<sup>337</sup> Art. 3 (1) et 3 (2), Règles de La Haye. Ces deux obligations dévolues au transporteur maritime constituent ce que A.J. WALDRON, *op. cit.*, p. 309, a appelé *the dual standard of care*.

marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie»<sup>338</sup>. Aux États-Unis, la Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) du 29 décembre 1937 prévoit une limite unique de 500\$ US par colis.

Ensuite, les Règles de La Haye-Visby fixent en leur article 4 (5) (a) des montants plus substantiels dont le calcul se fait désormais soit par colis<sup>339</sup> ou unité, soit par kilogramme. Deux critères parmi lesquels l'ayant droit à la marchandise choisira celui qui lui convient<sup>340</sup>. Le plafond de responsabilité y est fixé à une somme de «10 000 francs par colis ou unité ou 30 francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées», étant entendu que la limite la plus élevée est applicable.

Enfin, dans les Règles de La Haye-Visby telles qu'elles ont été modifiées par le Protocole de 1979, les limites nettement bonifiées s'expriment, en principe, en DTS<sup>341</sup> désignés comme unité de compte. Ainsi, la responsabilité y est limitée à 666,67 unités de compte par colis ou unité ou encore à 2 unités de compte par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées.

Toutefois, il ne faut pas se laisser leurrer par l'apparente clarté de ces dispositions limitatives, car leur application a révélé des imperfections qui ne cessent de se multiplier.

## B) L'imperfection croissante des dispositions limitatives

La modernisation de l'industrie du transport maritime a mis en lumière certaines insuffisances et imprécisions de la Convention de Bruxelles. On n'énonce trois.

L'insuffisance est d'abord apparue dans la manière dont les marchandises arrimées

---

<sup>338</sup> Art. 4 (5), Règles de La Haye.

<sup>339</sup> Trenton Works Lavalin Inc. c. Panalpina Inc., précité.

<sup>340</sup> C'est un choix que n'offrent guère les Règles de La Haye puisque le montant de la réparation est calculé sur la seule base du colis ou de l'unité.

<sup>341</sup> Une peut arriver que l'État partie aux Règles de La Haye-Visby modifiées par le Protocole de 1979 ne soit pas aussi membre du FMI; dans ce cas, la limite de responsabilité pourrait être calculée à partir de l'unité monétaire établie par les paragraphes i) et ii) de l'article 4 (5) (d).

dans le conteneur doivent être évaluées aux fins du calcul de la limite de la responsabilité<sup>342</sup>. L'article 4 (5) de chacune des versions de la Convention de Bruxelles ne permet pas de déterminer rapidement les limites de responsabilité du transporteur s'agissant des marchandises conteneurisées. L'application de cet article qui dispose que le transporteur maritime limite sa responsabilité à un certain montant «par colis ou unité» exige que soit préalablement interprétée la notion d'«unité». La question qui se pose est celle de savoir si cette unité doit être appréciée comme une unité de chargement ou comme une unité de marchandise. Deux types de solutions émergent à cet égard.

Tandis qu'aux États-Unis, l'article 1304 (5) de COGSA a évité le problème en employant l'expression «customary freight units»<sup>343</sup>, bien des pays ont, par application de la règle *ejusdem generis*, rapproché l'unité du «colis» lorsque le connaissement ne contient aucune mention des marchandises chargées dans un conteneur. Par contre, il faut considérer comme une unité chaque marchandise disposée dans le conteneur lorsque le chargeur a pris la peine de décrire dans le connaissement le contenu du conteneur<sup>344</sup>. Dans ce cas, chacun des articles mentionnés sera considéré comme un colis lors du calcul de la limite de responsabilité du transporteur maritime<sup>345</sup>. La solution appliquée au conteneur vaut pour les outils de chargement similaires.

L'imperfection s'est ensuite manifestée par le flou gênant la désignation de l'unité monétaire. Il a en effet fallu définir, si la limite de 100 livres sterling par colis de l'article 4 (5) des Règles de La Haye doit être comprise comme 100 livres sterling exprimées en monnaie nationale anglaise ou comme 100 livres sterling ayant une valeur or conformément à l'article 9.

---

<sup>342</sup> Consumers Distributing Co. Ltd. c. Dart Containerline et autres, (1980) 31 N.R. 181 (F.C.A.D.).

<sup>343</sup> Art. 1304 (5) (1988), U. S. ' Carriage of Goods by Sea Act, 1936 (COGSA), 46 U.S. Code app.

<sup>344</sup> Aux États-Unis: Mitsui & Co. Ltd. and Ataka & Co. Ltd. v. American Export Lines, [1981] *American Mar. Cases*, 331 (2d Cir.).

<sup>345</sup> C'est d'ailleurs la solution retenue par l'article 6 (2) des Règles de Hambourg qui assimilent en outre les conteneurs et autres engins d'emballage aux marchandises lorsqu'ils n'appartiennent pas au transporteur.

La solution est venue de la combinaison des articles 4 (5) et 9 des Règles de La Haye dont le résultat semble avoir fait l'unanimité auprès des tribunaux européens. En effet, dans l'affaire *The Rosa*<sup>346</sup>, la jurisprudence anglaise a clairement admis que les 100 livres sterling de l'article 4 (5) ont une valeur or. Pareillement, en France, la Cour de Cassation<sup>347</sup> a refusé de reconnaître comme unité monétaire la monnaie nationale anglaise pourtant exprimée dans une limite fixée contractuellement. Ce faisant, le juge français, soutenu dans sa démarche par la doctrine autorisée<sup>348</sup>, donnait une valeur imperative à la livre sterling entendue valeur or. Une telle interprétation consacre le triomphe de l'article 9 et restaure conséquemment le caractère impératif des Règles de La Haye, un tant soit peu malmené.

### 5.3. *Les nouvelles limites des Règles de Hambourg*

Les Règles de Hambourg aménagent de nouvelles limites de responsabilité dont les modalités de mise en œuvre ne sont pas exemptes de critiques

### 5.4. *L'exposé des limites de responsabilité*

L'article 6 des Règles de Hambourg formule des limites mieux adaptées au contexte maritime que ne le sont graduellement devenues celles des Règles de La Haye, voire celles des Règles de La Haye-Visby. Non seulement le montant de la limite a été revu à la hausse<sup>349</sup>, mais également les modalités de calcul ont été nettement améliorées<sup>350</sup>. Désormais, le montant

---

<sup>346</sup> *The Rosa S.*, 1988 2 Lloyd's Rep. 574,577(Q.B.). Dans cette espèce, le calcul de l'équivalent en or de 100 livres sterling fut effectué en recourant à la Coinage Act de 1971 (U.K. 1971, c. 24, art. 1 (1) et annexe 1, partie 1, reflétant la U.K. Coinage Act, 1870, 33 & 34 Vict., c. 10, art. 3 et annexe en vigueur en 1824) pour obtenir 798,805 milligrammes d'or au titre de 916,66 millièmes de fin ou 732,238 milligrammes d'or fin.

<sup>347</sup> Affaire *Hilaire-Maurel*, Cass. 4 févr. 1992, *Droit Mar. Franç.*, 1992, p. 29.

<sup>348</sup> Voir R. RODIÈRE, E. DU PONTAVICE, *op. cit.*, p. 381.

<sup>349</sup> Bien que les Règles de La Haye-Visby telles qu'elles ont été modifiées par le Protocole de 1979 soient postérieures aux Règles de Hambourg, les montants des limites de ces dernières sont supérieurs d'un quart aux montants des limites des premières. Toutefois, ces limites restent moins valorisantes que celles de la Convention relative au contrat de transport international des marchandises par route signée à Genève le 19 mars 1956 (CMR), par exemple, qui se situent globalement à 8,33 DTS par kilogramme (art. 23).

<sup>350</sup> Pensons notamment à l'article 6 (2) des Règles de Hambourg qui assimile en outre les conteneurs et autres engins d'emballage aux marchandises lorsqu'ils n'appartiennent pas au transporteur.

de la limite y est tributaire de la nature du dommage imputé au transporteur maritime. Ce montant varie selon qu'il s'agit d'un dommage matériel ou d'un retard.

En premier lieu, l'article 6 (1) (a) limite la responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou des dommages subis par les marchandises à une somme maximale équivalant à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou encore à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées.

En second lieu, il ressort de l'article 6(1) (b) qu'en cas de retard la responsabilité du transporteur maritime est limitée «à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandise par mer».

L'unité de compte dont il s'agit ici est les DTS. Il est heureux de constater que, pour l'instant, ceux-ci sont la seule unité de compte dans les Règles de Hambourg, puisque la totalité des États y ayant souscrit sont aussi membres du FMI<sup>351</sup>.

Les DTS semblent avoir été choisis pour pallier les divergences créées par les variations des taux de change des monnaies nationales, même s'ils n'endiguent pas tout à fait l'inflation mondiale<sup>352</sup>. Juges et arbitres devront cependant s'en accommoder puisqu'il leur revient de fixer le montant définitif de la réparation en convertissant ces DTS en monnaie nationale d'un État<sup>353</sup> suivant le taux de change en cours au jour du prononcé de la décision ou

---

<sup>351</sup> Cependant, il ne faut pas éluder l'hypothèse où il s'agissait d'un État non membre du FMI. C'est ici que l'article 26 (3) prend tout son sens, lui qui permet dans ce cas de déterminer le montant en monnaie nationale de la limite. À cette occasion, en effet, la limite est de 12 500 unités monétaires par colis ou unité de chargement et de 37,5 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises (art. 26 (2)), une unité monétaire équivalant alors à «soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin» (art. 26 (3)).

<sup>352</sup> À ce sujet, il faut louer la sagesse de l'article 33 des Règles de Hambourg qui, advenant une importante modification de la valeur des limites, prévoit la possibilité de convoquer, à la demande d'un quart au moins des États contractants, une conférence pour réviser, voire remplacer au besoin, à la majorité des États présents, les montants de limitation et l'unité de compte.

<sup>353</sup> L'article 26 prévoit certes des modalités de conversion qui varient selon que l'État en cause est membre ou non du FMI, mais avec le démantèlement de l'Union soviétique et du Conseil d'assistance économique mutuelle des pays de l'Est (COMECON) et la ruée vers le FMI qui a suivi, la tendance générale consiste à penser que les paragraphes 2 et 3 de l'article 26 gardent leur raison d'être à l'égard de Cuba et de la Corée du Nord.



au jour arrêté par les parties en litige<sup>354</sup>. Si ces précisions des Règles de Hambourg sont louables, d'autres sont moins appréciées.

### 5.5. *La critique du système de limitation des Règles de Hambourg*

Les Règles de Hambourg distinguent les limites selon que le dommage a un caractère matériel ou selon qu'il s'agit d'un retard. Plus que la complexité intellectuelle du mécanisme de calcul de la limite de responsabilité en cas de retard institué par l'article 6 (1) (b)<sup>355</sup>, la distinction en soi paraît injustifiable. C'est là que le bât blesse, le professeur WALDRON a fort bien résumé le malaise<sup>356</sup>.

Sans être alarmiste, nous devons donc craindre que la teneur de l'article 6 ne fasse resurgir la distinction entre les dommages matériels proprement dits et les dommages matériels causés par le retard<sup>357</sup>. Cependant, dans tous les cas, le transporteur verra en principe sa responsabilité plafonnée. De surcroît, que soient applicables la Convention de Bruxelles ou les Règles de Hambourg, la responsabilité dudit transporteur sera soumise aux limites de la Convention de 1976 lorsqu'il a aussi la qualité d'armateur.

## **6. La limitation de la responsabilité du transporteur maritime en tant qu'armateur**

En plus des limites aménagées dans les différentes versions de la Convention de

---

<sup>354</sup> Art. 26, Règles de Hambourg.

<sup>355</sup> TETLEY W., *op. cit.*, p. 10.

<sup>356</sup> WALDRON A.J., *op. cit.*, p. 1: There seems no real logical reason why delay should be accorded different treatment from other species of loss it is likely to be as damaging as physical loss so far as the owner is concerned. It will also inevitably produce fine distinctions as to whether perishable goods have merely been delayed and so are subject to lower levels of limitation, or have suffered «damage» (consequent on delay) covered by higher limits.

<sup>357</sup> Une telle distinction, déjà rejetée par les tribunaux dans la Convention de Bruxelles (voir par exemple l'affaire Maersk Une c. Société d'études et de commerce (SEC) e.a, Cass. 3 févr. 1998, arrêt n° 353 D, (1999) 34 Dr. europ. transp. 203), pourrait remettre en question le désaveu formel que semble pourtant lui avoir réservé l'article 6 (2) des Règles de Hambourg.

Bruxelles ou dans les Règles de Hambourg, les limites fixées dans la Convention de 1976, dite limites de «second degré» ou de «second rang»<sup>358</sup>, profitent généralement au transporteur maritime de marchandises. Certes, la Convention de 1976 ne s'applique qu'aux navires de mer, mais elle est plus explicite et plus claire que la Convention de 1957 sous l'empire de laquelle certains tribunaux français subordonnaient le bénéfice de la limitation qu'elle prévoyait à la preuve par le transporteur qu'il était également propriétaire du navire<sup>359</sup>.

Désormais, il apparaît nettement que les dettes imparties au transporteur maritime à la suite des dommages causés aux marchandises transportées<sup>360</sup> sont également englobées dans le régime de la Convention de 1976 qui, faut-il le rappeler, limite la responsabilité en matière de créance maritime<sup>361</sup>.

D'une part, l'article premier de la Convention de 1976 énonce qu'est notamment admis à se prévaloir de ses limites le propriétaire du navire qui s'entend largement du propriétaire du navire comme tel, à l'affrèteur, à l'armateur et à l'armateur gérant d'un navire de mer<sup>362</sup>. Or, très souvent, le transporteur poursuivi en réparation des dommages aux marchandises n'est autre que l'armateur ou l'affrèteur<sup>363</sup>. Une fois sa responsabilité établie, il suffira que ce transporteur dévoile sa qualité d'armateur pour se placer sous l'empire de la Convention de 1976<sup>364</sup>.

D'autre part, l'article 2 de la Convention de 1976 dispose que, indépendamment du fondement de la responsabilité, les créances «pour pertes et pour dommages à tous biens» et pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison» sont

---

<sup>358</sup> BONASSIES P., *op. cit.*, p. 678.

<sup>359</sup> *Ibid.*

<sup>360</sup> Est-il nécessaire de préciser que cette dette impartie au transporteur est en retour une créance pour l'ayant droit aux marchandises.

<sup>361</sup> Ce nouveau titre marque la volonté des artisans de la Convention de 1976 de rompre avec les a priori de la Convention de 1957 dont le titre se référait aux armateurs. Le nouveau titre dénote l'élargissement des bénéficiaires de la limitation de responsabilité à des acteurs de l'industrie maritime autres que les armateurs. Voir P. BONASSIES, *op. cit.*, pp. 53-56.

<sup>362</sup> Art. 1 (2), Convention de 1976.

<sup>363</sup> Voir W. TETLEY, *Marine Cargo Claims*, 3<sup>e</sup> éd., Cowansville, Éditions Yvon Blais, 1988, p. 335 et ss. P. SIMSON, «*Qui est le transporteur maritime?*», 1995, *Droit Mar. Franç.*, pp. 26-29.

<sup>364</sup> BONASSIES P., *op. cit.*, p. 679.

soumises à la limitation de responsabilité.

De la combinaison des deux articles mentionnés plus haut, il appert que, en cas de perte, dommage ou retard survenu à l'occasion de l'opération de transport des marchandises par mer, la responsabilité de l'armateur est limitée conformément aux dispositions de la Convention de 1976. Le corollaire en est que si le transporteur est aussi armateur, il cumulera<sup>365</sup> les limites de «premier degré» de la Convention de Bruxelles ou des Règles de Hambourg avec celles de «second degré» de la Convention de 1976. Cependant, ces dernières limites reposent sur un lourd mécanisme de mise en œuvre.

### 6.1. Le plafond établi par la Convention de 1976

Les limites applicables à la responsabilité de l'armateur constituent l'essentiel des articles 6 et 8 de la Convention de 1976. En principe exprimées en DTS<sup>366</sup>, elles sont définies selon le système dit de «la variante» au taux de base dégressif<sup>367</sup>, à l'égard des créances autres

---

<sup>365</sup> *Ibid.*

<sup>366</sup> La conversion de la limite ainsi exprimée en DTS dans la monnaie du for s'effectue suivant la contre-valeur de cette monnaie soit à la date où le fonds auquel renvoie l'article 13 aura été constitué, soit à celle du paiement ou encore à la date de fourniture de la garantie équivalente conformément à la *lex fori* (art. 8(1), Convention de 1976).

<sup>367</sup> Art. 6 (1) (b), Convention de 1976. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'art. 7, nées d'un même événement, sont fixées comme suit: a) s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles, i) à 333 000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux; ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'al. i): pour chaque tonneau de 501 à 3000 tonneaux, 500 unités de compte; pour chaque tonneau de 3001 à 30 000 tonneaux, 333 unités de compte; pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 250 unités de compte; et pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 167 unités de compte, b) s'agissant de toutes les autres créances, i) à 167 000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux; ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'al. i): pour chaque tonneau de 501 à 30 000 tonneaux, 167 unités de compte; pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 125 unités de compte, et pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 83 unités de compte. 2. Lorsque le montant calculé conformément à l'al.a) du §. 1. est insuffisant pour régler intégralement les créances visées dans cet alinéa, le montant calculé conformément à l'al. b) du §.1. peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à l'al. a) du §.1. et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à l'al. b) du §. 1. 3. Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou lésions corporelles conformément au par. 2, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation ont, sur les autres créances visées à l'al. b) du par. 1, la priorité qui est prévue par cette législation. 4. Les limites de la responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou de tout assistant agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon une jauge de 1500 tonneaux. 5. Aux fins de la présente Convention, la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe 1 de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

que celles résultant de la mort ou des blessures corporelles, les limites en cours dans les États parties à la Convention de 1976 sont les suivantes:

1) 167 000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

2) pour un navire dont la jauge excède 500 tonneaux, il faut ajouter à 167 000 unités de compte:

- 167 unités de compte pour chaque tonneau de 501 à 30 000 tonneaux;
- 125 unités de compte pour chaque tonneau de 30001 à 70 000 tonneaux; et
- 83 unités de compte pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux<sup>368</sup>.

L'armateur qui entend bénéficier des limites ainsi déterminées doit constituer un fond de limitation dans les conditions fixées par l'article 11 de la Convention de 1976<sup>369</sup>. Une fois que ce fond est constitué, les biens de l'armateur<sup>370</sup> saisis devront faire l'objet d'une mainlevée en vertu de l'article 13 de la Convention de 1976.

Toutefois, l'interprétation de cet article 13 a récemment soulevé des vagues en France. Dans une affaire où s'est posée la question de savoir si la mainlevée doit automatiquement être ordonnée à la suite d'une constitution régulière du fond, le juge a statué que, «malgré la lettre du texte de l'article 13 qui ne paraît pourtant laisser aucune échappatoire, l'automatisme de la mainlevée n'est pas acquis dès lors qu'il y a un doute sérieux sur le droit même à limitation de l'exploitant du navire»<sup>371</sup>. Par la suite, la Cour de cassation française a pris le contre-pied de cette interprétation en décidant le 23 novembre 1993 que, «après la constitution d'un fond de limitation, la mainlevée de la saisie conservatoire du navire doit être

---

<sup>368</sup> Les limites ont été augmentées par l'art. 3, par. 1, lett. b, du Protocole de Londres de 1996.

<sup>369</sup> Il s'agira notamment de consigner une somme ou de fournir une garantie conforme aux termes de la législation de l'État partie dans lequel le fonds est constitué. Cette somme doit être jugée appropriée par le tribunal ou par une autorité compétente (art. 11 (2), Convention de 1976).

<sup>370</sup> Rappelons que l'armateur doit s'entendre ici au sens de l'article 1 (2) de la Convention de 1976 énoncé plus haut.

<sup>371</sup> VIALARD V., *L'affaire «Heidberg»*: gros temps sur la Convention de Londres 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, (1993) 45 *Droit Mar. Franç.*, pp. 706, 708.

ordonnée»<sup>372</sup>.

En clair, dès que l'armateur constitue le fond de limitation à partir duquel son créancier virtuel prélèvera le montant de sa réparation, il reprend la libre disposition de ses biens préalablement saisis<sup>373</sup>.

## 6.2. La complexité des mécanismes de définition des limites

Les limites de la Convention de 1976 sont complexes. Deux considérations illustrent cette difficulté.

D'un côté, l'article 6 (1) (b) de la Convention de 1976 instaure un système de variante au taux de base dégressif. Cela signifie que la valeur de la limitation s'améliore en décroissant au fur et à mesure qu'augmente la capacité du navire dont la jauge dépasse 500 tonneaux. Ce calcul est basé sur le tonnage brut du navire<sup>374</sup> d'où la nécessité de recourir aux dispositions très techniques de la Convention internationale sur le jaugeage des navires dont il serait fastidieux d'explorer ici les méandres.

De l'autre côté, l'article 8 institue le DTS comme unité monétaire tout en autorisant les États qui ne sont pas membres du FMI et ceux dont la loi nationale ne permet pas l'usage des DTS à continuer à se référer à un poids d'or. Cependant, cette disposition ne sera mise à contribution que si l'armateur est admis à se prévaloir des limites légales, ce qui n'est pas souvent le cas.

---

<sup>372</sup> CLEMENS-JONES T., *Heidberg*: *malfaiteur ou victime d'une injustice?*, (1993), 45, *Droit Mar. Franç.*, pp. 712, 713.

<sup>373</sup> La constitution du fonds de limitation ayant pour corollaire l'ordonnance de la mainlevée sur les saisies, elle est de nature à priver le futur créancier de l'armateur (le transporteur en l'occurrence) de toute garantie inhérente à la réparation intégrale du préjudice si cet armateur était ultérieurement déchu du droit à limitation. Aussi, l'automatisme ainsi réaffirmé en France vient consacrer dans les faits un droit à limitation encore tributaire d'une reconnaissance judiciaire. Voir VIALARD A., *op. cit.*, p. 708, qui conclut péremptoirement mais logiquement que «le droit de constituer un fonds n'est rien sans le droit de limitation correspondant. *Cessante ratiōe legis, cessât lex*».

<sup>374</sup> Art. 6 (5), Convention de 1976.

## 7. La perte de limitation de la limitation de la responsabilité du transporteur

Il arrive que le transporteur perde le droit de limiter sa responsabilité et se voit conséquemment assujetté au principe de la réparation intégrale du préjudice causé au demandeur<sup>375</sup>. Cette perte résulte soit d'une renonciation, soit d'une déchéance.

### 7.1. La perte de limitation par renonciation

Les parties à un contrat de transport maritime peuvent convenir d'augmenter la responsabilité du transporteur avant l'exécution de leurs obligations. Ce faisant, le transporteur renonce à un droit qui lui est d'office reconnu dans chacune des conventions pertinentes<sup>376</sup>. L'acte de volonté constitutif de la renonciation se manifeste soit par un accord des parties au contrat de transport, soit sous la forme d'une déclaration de la valeur des marchandises avant leur embarquement.

La renonciation se produit, d'une part, lorsque le chargeur et le transporteur ont convenu d'augmenter la responsabilité de ce dernier. Cela semble unanimement admis chaque fois que cette responsabilité se trouve préalablement limitée aussi bien sous l'empire de la Convention de Bruxelles en ses différentes versions<sup>377</sup> que dans les Règles de Hambourg<sup>378</sup>.

Toutefois, à la différence des Règles de Hambourg, la perte par accord mutuel est subordonnée dans la Convention de Bruxelles à une condition de forme puisque, pour être

---

<sup>375</sup> Il est vrai que, par le «déplafonnement» de la réparation du transporteur, ce principe de la *restitutio in integrum* n'aura pas pour effet d'effacer le préjudice en replaçant notamment le demandeur dans la situation où il se serait trouvé si le dommage ne s'était pas produit, mais elle aura le mérite de le compenser au mieux. Voir notamment H. MAZEAUD, et autres, *Leçons de droit civil*, t. 2, «Obligations, théorie générale», 8e éd., Paris, Montchrestien, 1991, n° 623, pp. 736-739.

<sup>376</sup> Art. 2 in fine. *Règles de La Haye*; art. 2 in fine. *Règles de La Haye-Visby*; art. 6 et 23, *Règles de Hambourg*. Cependant, comme la Convention de 1976 ne dispose aucunement sur la déchéance volontaire, il y a lieu d'en conclure qu'elle ne l'autorise pas.

<sup>377</sup> Art. 4 (5), al. 3, *Règles de La Haye*; art. 4 (5) (g), *Règles de La Haye-Visby* modifiées ou non par le Protocole de 1979.

<sup>378</sup> Art. 6 (4) et 23 (2), *Règles de Hambourg*.

effective, mention doit en être faite dans le connaissement délivré au chargeur<sup>379</sup>; quoiqu'une mention sur une note de chargement puisse suffire<sup>380</sup>. Cependant, en vue d'en faciliter la preuve, il semble que, dans les Règles de Hambourg, le chargeur a tout aussi intérêt à faire constater la limite conventionnelle dans *l'instrumentum* du contrat de transport qui ne sera pas nécessairement un connaissement.

D'autre part, une déclaration de la valeur des marchandises<sup>381</sup> avant leur embarquement<sup>382</sup> laisse présumer la perte volontaire de la limitation de responsabilité. Seulement, cette voie semble exclusive à la Convention de Bruxelles puisque les Règles de Hambourg sont muettes à cet égard.

Sous l'empire de chacune des versions de la Convention de Bruxelles<sup>383</sup>, en effet, le transporteur perd le droit de limiter sa responsabilité lorsque, avant l'embarquement, le chargeur a déclaré dans le connaissement<sup>384</sup> la nature et la valeur des marchandises qu'il lui remet<sup>385</sup>. Dès lors, à moins que le transporteur ne conteste l'exactitude de la valeur déclarée<sup>386</sup>, celle-ci produira ses effets en servant d'unique base de calcul du montant de la réparation à la

---

<sup>379</sup> Art. 5(1), Règles de La Haye; art. 5 (1), Règles de La Haye-Visby et art. 5(1), Règles de La Haye-Visby modifiées par le Protocole de 1979.

<sup>380</sup> Rouen, 18 oct. 1984, (1986) *Droit Mar. Franç.* P. 33.

<sup>381</sup> Voir, R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, *op. cit.*, p. 361, pour qui la nature juridique de cette déclaration de valeur se résume en «une présomption conventionnelle d'appréciation de la valeur de la chose». Ils ajoutent très pertinemment que la déclaration de valeur «n'est pas un plafond conventionnel», car, à la différence du plafond érigé par les textes internationaux, le transporteur ne devra pas automatiquement la somme déclarée en cas de perte ou d'avarie partielle. En l'espèce, il ne sera condamné que d'une somme proportionnelle à l'ampleur du dommage.

<sup>382</sup> Il faut remarquer que, dans les faits, l'exercice de la déclaration de valeur est loin d'être banal puisqu'il entraîne en principe un calcul *ad valorem* du fret à payer par le chargeur au transporteur maritime.

<sup>383</sup> Art. 4 (5), al. 1, Règles de La Haye; art. 4 (5) (a), Règles de La Haye-Visby; et art. 4 (5) (a), Règles de La Haye-Visby modifiées par le Protocole de 1979.

<sup>384</sup> Il faut toutefois admettre que la faculté ainsi légalement reconnue au chargeur de déclarer la valeur des marchandises n'est pas très utilisée de nos jours, car le chargeur ne concourt plus réellement à la rédaction du connaissement.

<sup>385</sup> Art. 4 (5), al. 1, Règles de La Haye. Cet article a reçu aux États-Unis une interprétation plutôt originale puisque les tribunaux y ont décidé que le transporteur perd automatiquement le droit de se prévaloir des limites à sa responsabilité dès lors que, au moment de la signature du connaissement, il n'a pas informé le chargeur de la possibilité qui lui est offerte par les Règles de La Haye de déclarer la valeur des marchandises au transporteur. C'est ce qui s'appelle la doctrine de la «*fair opportunity*».

<sup>386</sup> Art. 4 (5), al. 2, Règles de La Haye; art. 4 (5) (f), Règles de La Haye-Visby modifiées ou non par le Protocole de 1979.

charge du transporteur<sup>387</sup>. Dans une certaine mesure, cet effet est semblable à celui de la déchéance de limitation.

## 7.2. La perte de limitation par déchéance

La perte par déchéance s'entend de la perte inopinée de la limitation de responsabilité du transporteur. Elle n'est pas voulue dès la conclusion du contrat de transport maritime. La perte par déchéance est une sanction. Ainsi, autant la déchéance sanctionne généralement un comportement fautif du transporteur, autant ce comportement est diversement évalué selon qu'il se produit dans un cadre de *Civil law* ou dans un système de *Common law*. Compte tenu de cette variable, il convient de présenter les causes précises de la déchéance en vertu des Règles de La Haye, des Règles de La Haye-Visby modifiées ou non par le Protocole de 1979, des Règles de Hambourg ou encore sous l'empire de la Convention de 1976.

En vertu des Règles de La Haye, la déchéance intervient en principe<sup>388</sup> à l'occasion d'un chargement en pontée irrégulier ou d'un déroutement déraisonnable. À cet égard, les pays civilistes et ceux de *Common law* utilisent généralement deux véhicules juridiques différents<sup>389</sup>.

En France, par exemple, le transport en pontée irrégulier est traité comme un dol<sup>390</sup>. En l'absence de la faute lourde du transporteur qui n'a nullement été envisagée par les Règles de

---

<sup>387</sup> Art. 4 (5), al. 1, in fine. Règles de La Haye; art. 4 (5) (a), *in principio*. Règles de La Haye-Visby modifiées ou non par le Protocole de 1979.

<sup>388</sup> Signalons qu'au surplus la doctrine de la *fair opportunity* appliquée aux États-Unis constitue une cause supplémentaire de la déchéance forcée puisque le transporteur qui y a négligé d'informer le chargeur de la possibilité à lui reconnue de déclarer la valeur de la marchandise dans le contrat de transport et dont la responsabilité est ultérieurement établie est condamné à en réparer intégralement le préjudice conséquent.

<sup>389</sup> Cette différence s'effrite très vite quand se pose la question de savoir si le transporteur doit répondre des agissements fautifs de ses préposés dans l'exercice de leurs fonctions puisque règne presque universellement le principe du *respondeat superior*. Voir ACHARD R., *Chargement en pontée irrégulier, dol, faute intentionnelle et limitation de responsabilité du transporteur maritime. Essai de synthèse*, (1983) 35 *Droit Mar. Franç.*, pp. 3, 11.

<sup>390</sup> Code Comm., France. 11 mars 1960, D. 1960.277, Rodière, qui, en assimilant le dol à la fraude, a conclu que le dol fait exception à toutes les règles (*fraus omnia corrumpit*) et a conséquemment refusé de faire jouer le droit à limitation (voir RODIÈRE R., *op. cit.*, p. 278).



La Haye<sup>391</sup>, le dol, défini en matière de transport maritime comme «la faute commise avec l'intention de provoquer le dommage »<sup>392</sup>, a été retenu pour supprimer la limite de réparation<sup>393</sup>. Il ne peut être admis en effet de tolérer qu'un transporteur qui, par de tels agissements, a abusé de l'ayant droit à la marchandise se prévale impunément du droit à limitation<sup>394</sup>.

De même, le déroutement effectué par le transporteur en vertu de l'article 4 (4) des Règles de La Haye provoque la perte du droit à limitation lorsqu'il a été établi que, en violation de cette disposition, le transporteur s'est déraisonnablement écarté de son itinéraire. Dans ce cas, la déchéance du droit à limitation se présente en France comme le corollaire de la perte de l'occasion d'exonération par le transporteur<sup>395</sup>.

L'effet ainsi produit est analogue au résultat obtenu par l'affirmation, plutôt rare d'ailleurs<sup>396</sup>, de la doctrine de le *fundamental breach of the contract*<sup>397</sup> dans les pays de

---

<sup>391</sup> Ripert fait d'ailleurs remarquer que la faute lourde, «n'aurait pas été acceptée par la Conférence». Voir G. RIPERT, *op. cit.*, 1952, p. 691.

<sup>392</sup> C'est donc une conception ancienne et restrictive du dol qui réfute d'ailleurs la maxime «*culpa lata dolo aequiparatur*». Voir R. RODIÈRE, E. DU PONTAVICE, *op. cit.*, p. 359. Cette conception étroite est due, semble-t-il, à l'emploi de l'expression «en aucun cas» dans l'article 4 (5) des Règles de La Haye. Voir à cet égard R. ACHARD, *loc. cit.*, p. 9. Toutefois, une telle conception doit être distinguée de celle qui a été adoptée en droit commun français. À ce sujet, voir généralement H. MAZEAU et autres, *op. cit.*, p. 440, qui résument bien la situation dans ce dernier contexte. Ils assimilent le dol à la faute intentionnelle ou à la faute dolosive et expliquent que celui-ci existe «non seulement lorsqu'il est commis avec l'intention méchante de causer le dommage, mais chaque fois qu'il est commis de propos délibéré, c'est-à-dire dès que l'inexécution de l'obligation est volontaire».

<sup>393</sup> Voir généralement R. ACHARD, *loc. cit.*, p. 3 et suiv.

<sup>394</sup> LUREAU P., *Dol, faute lourde et responsabilité du transporteur*, 1956, *Droit Mar. Franç.* 67 cité dans R. ACHARD, *loc. cit.*, p. 9, qui déclarait fort pertinemment que le système du droit à limitation des Règles de La Haye s'applique «hors hypothèse où intentionnellement et pour nuire au contractant, le transporteur détruirait de ses propres mains son obligation, ruinerait la charte contractuelle, parce que détruisant ainsi le contrat passé, le débiteur «tombe sous l'empire du droit délictuel», ce qui, par définition, est le dol mais rien que le dol».

<sup>395</sup> Comme nous le verrons subséquemment, la perte de cette occasion d'exonération est subordonnée à la preuve d'une faute personnelle du transporteur maritime.

<sup>396</sup> Voir W. TETLEY, *op. cit.*, p. 107. Aux termes des Règles de La Haye, cette affirmation a lieu généralement en trois occasions. Il n'est pas nécessaire de faire état ici des fausses déclarations du chargeur (art. 4 (5) al. 4) qu'il sera opportun d'étudier comme cause d'exonération du transporteur.

<sup>397</sup> W. TETLEY, *op. cit.*, p.100 et suiv., définit cette doctrine comme celle en vertu de laquelle une partie qui manque délibérément à ses obligations contractuelles de manière à atteindre la racine même du contrat (go to the root of the contract), privant de fait son cocontractant du bénéfice même dudit contrat, est réputée avoir substantiellement porté entrave au contrat. En conséquence, cette partie ne peut se prévaloir des clauses limitatives et autres clauses libératoires du contrat. Voir également W. TETLEY, *Glossary of Maritime Law Abbreviations, Definitions, Terms and Odds 'N Ends*, [En ligne, 2000, <http://www.admiraltylaw.com/tetley/Glosind.htm>] (20 mai 2000).

*Common law*. Outre le transport en pontée irrégulier<sup>398</sup> le déroutement jugé déraisonnable occasionne la mise en branle de cette doctrine<sup>399</sup>. Or, celle-ci entraîne aussi la perte du droit à limitation<sup>400</sup>.

Cette doctrine est ensuite mise à contribution pour l'application des Règles de La Haye-Visby modifiées ou non par le Protocole de 1979<sup>401</sup>. Ainsi, dans les pays de *Common law*, le déroutement et le transport en pontée irrégulier sont sanctionnés seulement<sup>402</sup> par la perte du droit à limitation si, conformément à l'article 4 (5) (e), le demandeur prouve que le transporteur a eu l'intention de provoquer le dommage ou a agi témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement<sup>403</sup>.

Toutefois, dans un système moderne comme celui de la France, le même article 4 (5) (e) est autrement interprété puisqu'il donne lieu tantôt au dol, quand le transporteur a eu l'intention de provoquer le dommage par son acte ou son omission<sup>404</sup>, tantôt à la faute inexcusable, lorsque le transporteur a agi témérement et avec conscience qu'un dommage

---

<sup>398</sup> Voir *St-Simeon Navigation Inc. c. A. Couturier & Fils Itée, Canada*, (1974) 44 D.L.R. (3d) 478, 480. Aux États-Unis cependant, les tribunaux traitent le transport en pontée irrégulier comme un déroutement (une «quasi-déviations» pour être plus précis). Voir notamment *Calmaquip v. West Coast Carriers Ltd.*, 1984 A.M.C. 839 (5 Cir. 1981), et *Encyclopedia Britannica v. Hong Kong Producer*, 1969 A.M.C. 1741, [1969] 2 *Lloyd's Rep.* 536 (2 Cir. 1969). Toutefois, le transport en pontée des marchandises sous conteneur n'a pas donné lieu à la déchéance du droit à limitation (voir à ce sujet *Mormacvega (Dupont de Nemours Internat.) v. S.S. Mormacvega*, 1974 *American Mar. Cases* 67, [1974] 1 *Lloyd's Rep.* 296 (2 Cir. 1974)). Au surplus, la jurisprudence anglaise semble abandonner cette doctrine en matière de transport en pontée irrégulier (voir notamment sur cette tendance l'affaire *The Antares*, [1987] 1 *Lloyd's Rep.* 424 (C.A.)), même si le transporteur perd pareillement son droit à limitation. Voir, à cet égard, l'affaire *The Chanda*, [1989] 2 *Lloyd's Rep.* 494 (Q.B. Com. Ct.).

<sup>399</sup> Tel est le résultat d'une interprétation *a contrario* de l'article 4 (4) des Règles de La Haye qui exonère le transporteur en cas de déroutement raisonnable. Voir notamment *General Electric v. Nancy Lykes*, 1983 A.M.C. 1947, 1949, et *Dow Chemical c. Rascator Maritime*, 1985 A.M.C. 523, 529 (S.D. N.Y. 1984), qui font de l'intention du transporteur de dérouter un élément essentiel dans l'appréciation du caractère déraisonnable du déroutement. Voir également TETLEY W., *op. cit.*, p. 113 et suiv.

<sup>400</sup> *Id.*, p. 109.

<sup>401</sup> Ici, les dispositions pertinentes relatives au transport en pontée irrégulier et au déroutement déraisonnable ont été reconduites aux articles 1 (c) et 4 (4) des Règles de La Haye-Visby modifiées ou non par le Protocole de 1979. Cependant, le nouvel article 4 (5) (e) est porteur de profonds changements.

<sup>402</sup> Voir W. TETLEY, *op. cit.*, pp. 123-125, pour qui l'étendue de la doctrine de la *fundamental breach* se trouve restreinte puisqu'elle ne débouche plus que sur la perte du droit à limitation.

<sup>403</sup> TETLEY W., *op. cit.*, pp. 122-123, estime que l'intention ainsi requise n'est pas facile à rapporter, car le transporteur qui déroute est bien souvent animé par le désir de réaliser des économies. N'est-ce pas ce que la doctrine française a appelé «*faute lucrative*» (voir notamment Com., 11 mars (1960) D. 277, 278-279) qui d'ailleurs, n'a finalement pas été retenue dans le droit positif français (voir R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, *op. cit.*, p. 359).

<sup>404</sup> Code Comm., 29 avril 1969, (1969) *Droit Mar. Franç.*, p. 613.

en résulterait<sup>405</sup>; et ce sont autant de brèches faites au droit à limitation<sup>406</sup>. S'agissant particulièrement de la faute inexcusable, inconnue sous l'empire des Règles de La Haye, les tribunaux français ont décidé de l'apprécier objectivement. En ce sens, ils analysent le comportement du transporteur par rapport à l'attitude qu'aurait adoptée un «bon transporteur de famille». En revanche, ils font fi de la conception subjective de la faute inexcusable en s'abstenant bien de «scruter la conscience» du transporteur et de comparer ainsi son comportement à celui d'un transporteur raisonnable dans les circonstances<sup>407</sup>.

Sous le régime des Règles de Hambourg, l'article 8(1) est l'arsenal juridique dont dispose tout demandeur désireux de crever le plafond légal de la responsabilité du transporteur maritime. Cet article énonce en effet que le transporteur est déchu de son droit de limiter sa responsabilité «s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de sa part, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement».

Aussi, bien que la doctrine de la fundamental breach of the contract ne puisse avoir dans les pays de *Common law* d'autres effets que la déchéance de limitation<sup>408</sup>, comme dans les pays de tradition civiliste, le demandeur doit préalablement établir que le transporteur a agi témérement ou avec l'intention de causer le dommage souffert par la cargaison<sup>409</sup>. En

---

<sup>405</sup> À la question de savoir si le dol ou la faute inexcusable du préposé, agissant dans l'exercice de ses fonctions, peut permettre d'écarter le plafond légal de réparation du transporteur, il semble qu'il faille de nouveau recourir à la maxime *respondeat superior*, l'article 4 bis des Règles de La Haye-Visby ne devant servir qu'en cas d'action directe contre le préposé. Sur cette solution et les débats soulevés par la question, voir R. ACHARD, *loc. cit.*, pp. 12-13.

<sup>406</sup> RICHARD R., *op. cit.*, p. 11.

<sup>407</sup> *Ibid.*

<sup>408</sup> TETLEY W., *op. cit.*, p. 10.

<sup>409</sup> *Quid* de l'effet de la faute de son préposé ou de son mandataire sur la déchéance du droit à limitation du transporteur? Voir RODIÈRE R., *Incidence du dol du préposé sur la responsabilité de l'employeur*, (1979) 1870, *B.T.*, p. 230, cité dans ACHARD R., *loc. cit.*, 12, pour qu'il est clair que les Règles de Hambourg «prennent bien soin de distinguer et il semble résulter de l'article 8, dans ses deux paragraphes, que l'on ne saurait faire sauter le plafond de réparation établi par ces règles pour le transporteur que s'il a lui-même commis une pareille faute, pour les préposés que s'ils ont eux-mêmes commis une faute de cette gravité. En d'autres termes, si, pour engager la responsabilité, la faute du préposé vaut celle du transporteur, pour le montant de la réparation il n'en est plus ainsi». *Contra*: WALDRON A.J., *op. cit.*, p. 309, estime que «the article 8 is silent as regards this

France, certains auteurs semblent y lire l'exigence du dol ou de la faute inexcusable du transporteur<sup>410</sup>. Le demandeur désireux de recourir à l'article 8 rencontrera nombre d'écueils. Le professeur TETLEY dénonce ceci: «It favours fraud, it requires claimant to prove intent to commit a fraud and intent to cause damage<sup>411</sup>». La perspective de ces difficultés jette un sérieux doute sur l'effectivité même d'une déchéance forcée dans les Règles de Hambourg. La déchéance semble pourtant acquise dans deux cas de figure relevés passim dans les Règles de Hambourg. Il en est ainsi, d'une part, lorsque le transporteur effectue un chargement en pontée « contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être réalisé en cale»<sup>412</sup>. D'autre part, la déchéance paraît automatique quand, en acceptant une lettre de garantie en contrepartie de la délivrance d'un document de transport dénué de toute réserve sur l'état des marchandises que lui a remises le chargeur, le transporteur a eu l'intention de léser un tiers et que, plus tard, celui-ci a établi la responsabilité dudit transporteur pour les marchandises endommagées<sup>413</sup>.

Même dans ces deux cas, la déchéance n'est pas aussi facile à obtenir qu'elle pourrait le paraître à première vue. Dans le premier cas, les exigences de l'article 8 (1) des Règles de Hambourg devront être remplies, tandis que, dans le second cas, il sera nécessaire de rapporter la preuve de l'intention vicieuse du transporteur.

Cependant, en l'état actuel des dispositions pertinentes et sur la base du principe du cumul des droits à limitation, il semble que, en établissant la faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur telle qu'elle est exigée par l'un des textes propres à la responsabilité de ce dernier, le demandeur parviendra généralement à supprimer

---

question, so national courts would be left to ascertain when an act by a servant or agent is properly seen as an act of the carrier». Il ajoute toutefois qu'«in such a situation the servant or agent would lose the right to limit in an action brought by the cargo-owner». Autant dire qu'ici l'ayant droit à la marchandise a tout intérêt à poursuivre directement l'employé ou le mandataire s'il le juge suffisamment solvable.

<sup>410</sup> RODIÈRE R., DU PONTAVICE P., *op. cit.*, p. 359.

<sup>411</sup> TETLEY W., *op. cit.*, p. 10.

<sup>412</sup> Art. 9 (4), Règles de Hambourg.

<sup>413</sup> Art. 17 (4), Règles de Hambourg

simultanément les limites de premier degré et les limites de second degré que formule la Convention de 1976.

D'ailleurs, l'interprétation de l'article 4 de cette convention aiderait à l'application de l'article 8 des Règles de Hambourg, car les deux dispositions paraissent similaires dans leur lettre et dans leur esprit.

Enfin, sous l'empire de la Convention de 1976, l'article 4 énonce qu'«une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement». Ce qui a fait dire à Du Pontavice et Rodière que «la responsabilité illimitée des armateurs devrait être retenue moins souvent que par le passé»<sup>414</sup>. Bonassies est bien plus sceptique, à raison d'ailleurs. S'agissant de la preuve de la faute intentionnelle de l'armateur désormais requise, il estime qu'elle «est bien improbable», car il est difficile d'imaginer comment le demandeur pourra établir que l'armateur-transporteur a bien eu l'intention d'endommager les marchandises<sup>415</sup>.

Toutefois, les tribunaux français ne sont visiblement pas de cet avis. En témoigne cette décision du Tribunal de Cherbourg qui, dans l'affaire Kini-Karsten, interprète largement la faute inexcusable de l'armateur, car «en choisissant de faire naviguer son bâtiment avec un seul officier de pont, au lieu de deux, l'armateur a commis une faute inexcusable qui lui est directement imputable»<sup>416</sup>. Dans cette optique, il semble que, comme dans la Convention de 1957, sera reconnu comme faute inexcusable personnellement commise par l'armateur le chargement irrégulier des marchandises en pontée au sens de l'une des versions de la

---

<sup>414</sup> RODIÈRE R., DU PONTAVICE P., *op. cit.*, p. 135. Ils ne pouvaient pas s'empêcher, semble-t-il, de comparer la Convention de 1976 à celle de 1957 qui n'exigeait que la faute simple comme cause de déchéance de limitation.

<sup>415</sup> BONASSIES P., *op. cit.*, p. 4.

<sup>416</sup> Trib. Gr. Inst. Cherbourg, affaire Kini-Karsten, 3 septembre 1990, cité dans BONASSIES P., *loc. cit.*, note 55, 103-104; voir également Trib. com. Bordeaux, 23 septembre 1993, commenté par CLEMENS-JONES T., *loc. cit.*, p. 712 et suiv.

Convention de Bruxelles<sup>417</sup>.

Si la preuve de la faute inexcusable demeure donc possible, il faut encore que, avant d'ordonner la mainlevée de la saisie opérée sur les biens de l'armateur à la demande de l'ayant droit aux marchandises, celui-ci ait le temps d'apporter la preuve de la faute inexcusable de celui-là<sup>418</sup>. Cette suggestion respectueuse du *fair play* ou de la *due process of law*<sup>419</sup> vient de ce qu'en l'état actuel des procédés judiciaires consacrés par la jurisprudence française notamment, les biens saisis par le demandeur font l'objet d'une mainlevée dès la constitution d'un fond de limitation par l'armateur, alors que l'ayant droit à la marchandise n'est admis à rapporter la preuve de sa faute inexcusable que beaucoup plus tard<sup>420</sup>. Par conséquent, lorsque cette faute inexcusable est prouvée, l'ayant droit à la marchandise se retrouve privé de garanties pouvant faciliter l'exécution de la réparation intégrale qui en résulte<sup>421</sup>.

En clair, autant «le droit à limitation n'est ouvert qu'à l'armateur irréprochable»<sup>422</sup>, autant le transporteur ne saurait prétendre à limiter sa responsabilité alors qu'il a failli à ses obligations sans pouvoir se libérer au moyen d'un cas excepté.

Ainsi, les Règles de Hambourg ont mis fin aux incertitudes qui persistaient avec la Convention de Bruxelles. Le transporteur n'est dorénavant non seulement responsable de sa faute personnelle, mais également du choix du choix du mandataire.

---

<sup>417</sup> Affaire du navire Pep-Coral, Paris, 1er oct. 1986, (1987) 39 *Droi. Mar. Franç.* 431, 432.

<sup>418</sup> RODIÈRE R., DU PONTAVICE P., *op. cit.*, p. 141 (opinion propre à Du Pontavice).

<sup>419</sup> *Ibid.*

<sup>420</sup> Com. 23 nov. 1993, cité dans CLEMENS-JONES T., *op. cit.*, p. 713.

<sup>421</sup> VIALARD V., *loc. cit.*, p. 707.

<sup>422</sup> *Id.*, p. 709.

## **8. Les cas exceptés: problème de délimitation de la responsabilité du transporteur maritime**

Comme déjà observé, la responsabilité du transporteur maritime obéit à un régime spécifique<sup>423</sup>. Ce dernier est responsable de tout ce que la marchandise peut subir et doit réparation à l'ayant droit à moins qu'il ne prouve que les avaries, pertes ou dommages proviennent d'une des causes d'exonération de la responsabilité.

### *8.1. Les cas exceptés: des causes d'exonération du transporteur maritime*

Les cas exceptés sont des causes objectives de dommage auxquelles le législateur confère une vertu exonératoire. Ils n'impliquent aucune appréciation du comportement du transporteur<sup>424</sup>. Le code d'Hammourabi prescrivait qu'en cas de perte ou de vol des marchandises, le transporteur désigné serait relevé de sa responsabilité de livraison s'il était en mesure de prouver qu'il n'était pas complice de ce méfait<sup>425</sup>.

Pour le Projet CNUDCI la question était d'exclure ou non, de la liste des cas exceptés, la faute nautique et l'incendie à bord, ce qui a donné lieu à de nombreux débats, fortement animés. Finalement, ces deux derniers cas ont été exclus de la liste des cas exceptés. Ce qui constitue une réelle avancée pour les chargeurs et pour la marchandise<sup>426</sup>.

L'analyse des cas exceptés se fait à travers une classification où les faits et la volonté du transporteur y seront la clé de voûte. Ainsi, l'analyse s'articule autour des causes qui peuvent ou ne peuvent pas être imputées au transporteur. Parmi les causes qui peuvent être imputées au transporteur on retrouve la faute nautique, les vices cachés du navire. Pour les

---

<sup>423</sup> TASSEL Y., *Droit maritimes*, T 1, *Droit maritime privé*, op. cit., p. 321.

<sup>424</sup> SERIAUX A., *La faute du transporteur*, op. cit., pp. 7 et 8.

<sup>425</sup> SALL A., *La préservation des recours de l'assureur maritimes sur facultés*, Mémoires Master professionnel 2, Université Cheikh Anta Diop Dakar, 2007-2008.

<sup>426</sup> Le code de 1919 et la loi française de 1966 n'en retiennent que neuf et Les Règles de Hambourg de 1978, article 5, ont supprimé la majorité et ne font état que de deux cas si on n'inclut pas les transport des animaux vivants.

causes ne pouvant pas être imputées au transporteur maritime on peut citer, d'une part, la force majeure et le cas fortuit, le fait du chargeur ou du destinataire, le fait du tiers et l'état de la marchandise. D'autre part, on retrouve l'incendie et les actes d'assistance et de sauvetage.

Un appui législatif réconfortant cette position est puisé dans l'article 27 de la loi française du 18 juin 1966 qui dispose que si le transporteur maritime parviendra à démontrer que le dommage est dû à des faits constituant un événement ne pouvant lui être imputé, il sera exonéré.

Dans ces cas, le transporteur doit établir l'évènement qui a causé le dommage et, en plus, il doit démontrer que cet évènement ne lui est pas imputable, c'est-à-dire ne pouvant être mis à sa charge. Mais, certains cas d'exonération semblent sujettes à critiques et l'analyse de quelques-uns pourra peut être éclaircir la question.

## *8.2. Le cas de l'innavigabilité du navire*

La navigabilité se définit comme la capacité du navire à résister aux dangers de la navigation. De ce fait, elle se confond avec le bon déroulement du voyage<sup>427</sup>. Le dommage peut être dû à une mauvaise adaptation du moyen de transport à la nature de la marchandise. L'instrument de transport est une pièce maîtresse dans l'activité du transport<sup>428</sup> et son innavigabilité sera à l'origine de tous les problèmes: des dommages, avaries et pertes, un transbordement obligatoire, un déroutement forcé, un retard à la livraison, un incendie, un échouement, une relâche du navire<sup>429</sup> sachant que dans le cas de relâche, le navire et la cargaison doivent être en danger de périr. L'innavigabilité peut même être à l'origine d'un naufrage.

Ainsi, un dommage, une perte ou lorsqu'un retard à la livraison d'une importance

---

<sup>427</sup> THOO K F., *Le règlement contentieux des avaries de la phase du transport maritime*, op. cit., p. 56.

<sup>428</sup> SERIAUX A., op. cit., p. 58.

<sup>429</sup> La relâche du navire est un arrêt forcé du navire en cours de voyage suite à un incident ou un événement de mer.



anormale est une conséquence directe d'une interruption prolongée du voyage<sup>430</sup> causée par une innavigabilité, le transporteur se trouve de plein droit responsable, ce qui semble normal et logique «mais il peut faire valoir les cas exceptés»<sup>431</sup>.

Ce dernier sera libéré bien alors qu'il est parfaitement établi que son navire est innavigable? Comment peut-on admettre la réparation pour retard à la livraison, que ce retard trouve son origine dans l'innavigabilité et on admet, en même temps, que le transporteur sera exonéré en prouvant, en cas d'innavigabilité de son navire en plein large, qu'il a satisfait à son obligation de présenter son bâtiment en état de navigabilité avant et au début du voyage?

La réponse vient du tribunal de commerce de Marseille qui a déclaré le transporteur maritime responsable<sup>432</sup>. Le tribunal justifia sa décision en relevant que le capitaine, sachant que les tuyaux avaient été réparés, aurait dû, en arrivant, faire procéder à leur révision<sup>433</sup>.

Le tribunal veut, entre autres, dire que le transporteur est tenu de maintenir son navire en état de navigabilité. On peut estimer que le législateur marocain interviendra pour supprimer cette cause et ce, au moins, comme un premier pas vers l'établissement d'une obligation permanente de maintenir l'état de navigabilité du navire jusqu'à l'exécution totale par le transporteur de ces obligations.

La navigabilité sera maintenue jusqu'à ce que le résultat promis soit atteint: l'instrument de transport est une pièce maîtresse dans l'activité du transporteur<sup>434</sup>.

En plus, le Code de commerce maritime n'évoque pas l'innavigabilité du navire comme un cas excepté et ne le nomme pas. Or, le législateur devra «nommer» la cause du dommage, afin de l'élever au rang de cas excepté. Même chose pour les Règles de Hambourg qui ne retiennent pas l'innavigabilité du navire comme un cas excepté.

---

<sup>430</sup> SERIAUX A., *op. cit.*, p. 21

<sup>431</sup> THOO K A F., *op. cit.*, p. 151.

<sup>432</sup> Responsable de la rupture d'une conduite d'évacuation d'air du ballast. Qu'au cours d'une tempête, lors d'un précédent voyage, le désarrimage de la cargaison avait entraîné des dégâts de tuyauterie. Le capitaine a procédé à des réparations, mais il les a effectuées mal.

<sup>433</sup> SÉRIAUX A., *op. cit.*, p. 65.

<sup>434</sup> SÉRIAUX A., *op. cit.*, pp. 58 et 56.

Le cas excepté tiré de l'innavigabilité du navire est très proche d'un autre cas d'exonération mais avec lequel il ne doit pas être confondu. Il s'agit du vice caché du navire.

### *8.3. Cas excepté tiré du vice caché du navire*

En France, l'on soutient toujours qu'un vice caché du navire échappant à la diligence raisonnable (Convention de Bruxelles) ou à un examen vigilant (Loi du 18 juin 1966) constitue une cause d'exonération du transporteur.

Même chose en droit marocain si on applique les dispositions de l'article 218<sup>435</sup> du Code de commerce maritime 1919. Sauf que ce vice caché peut, bel et bien, être à l'origine d'une innavigabilité du navire source de différents dommages que subiront la marchandise et le bâtiment.

Or, le transporteur est tenu d'une obligation de résultat et, de ce fait, il doit fournir un navire en état d'entreprendre le transport en question et de maintenir cet état jusqu'à l'exécution finale de ses prestations. Jusqu'à ce que le résultat recherché soit atteint. Il est responsable de l'inexécution de son obligation.

Pourquoi, donc, garde-t-on encore le vice caché du navire comme cause d'exonération alors qu'il pèse sur le transporteur une obligation de résultat même s'il a pris toute la diligence nécessaire pour atteindre ce but? Comment les rédacteurs du Code ont-ils pu négliger le cas excepté tiré de l'innavigabilité et ont, par contre, laissé au transporteur le bénéfice d'un vice caché qui, lui, peut être à l'origine de l'innavigabilité du bâtiment?

Sur un autre plan, tout vendeur de biens est légalement tenu envers l'acheteur<sup>436</sup>. En cas de vice caché ultérieur, le transporteur est fondé pour engager une action en garantie contre le constructeur tenu d'une garantie impérative malgré la recette du navire sans réserves par le client.

---

<sup>435</sup> Art. 218 du Code de commerce marocain de 1919.

<sup>436</sup> C'est au constructeur de s'assurer que le bateau qu'il va vendre ne comporte aucun vice de nature à limiter son utilisation et à rendre impossible son usage normal.

Au Maroc, ce n'est pas parce que non prévue par les Règles de Hambourg, qu'on opte pour sa suppression, mais tout simplement parce que le transporteur est déjà légalement protégé par la garantie des vices cachés contre le constructeur ou le vendeur. Pourquoi alors lui fournir, et sur le même fondement, une deuxième garantie contre l'ayant droit à la marchandise?

Il doit prouver sa diligence dans la détection du vice et s'assurer de certains points névralgiques, c'est le manquement à cette obligation qui va fonder sa responsabilité<sup>437</sup>. La Cour d'appel de Casablanca avait préconisé cette position dès 1955. Elle rappelle que la soufflure de la maille aurait pu être décelée à l'extérieur par un examen attentif; qu'il suit de là qu'en ne saurait parler de vice caché que le capitaine et l'armateur pouvaient raisonnablement ignorer. Que dans ces circonstances, il n'y a pas de vice caché. Le transporteur étant tenu d'une obligation de résultat.

Alléguer que le dommage a pour origine un vice caché, demande, en premier, la preuve de ce vice. Et prouver ce vice après la production du dommage revient, quelque part, à dire que le transporteur maritime se contredit et il peut trouver sa responsabilité engagée du fait de ne pas exercer la diligence requise et l'examen nécessaire au moment des vérifications. Ces vérifications doivent être extrêmement précises<sup>438</sup> parce que d'une part dire que le vice est caché ou non, rentre dans le pouvoir discrétionnaire absolu du juge<sup>439</sup> et que, d'autre part, l'ignorance du vice ne sera admise qu'avec beaucoup de circonspection par les juges<sup>440</sup>. Encore plus, par quels moyens ce dernier a-t-il découvert le vice caché?

C'est peut être à l'aide des examens des ingénieurs et des experts maritimes en construction navale. Dans ce cas, le transporteur sera tenu pour ne pas avoir recouru aux mêmes procédés lors des examens de pré signature du contrat d'achat. Le conseil connu et

---

<sup>437</sup> SERIAUX A., *op. cit.*, p. 68.

<sup>438</sup> On parle d'examen attentif, vigilant, minutieux et consciencieux.

<sup>439</sup> DALDOUL S., *Les causes d'exonération du transporteur*, *op. cit.*, p. 10.

<sup>440</sup> SÉRIAUX A., *op. cit.*, p. 68.

pratiqué étant: n'achetez jamais un bateau sans l'avoir au préalable fait expertiser.

Peut être aussi par la délivrance d'un certificat de partance établis, par des techniciens qualifiés, après les visites de contrôle du bâtiment<sup>441</sup>, or les certificats de navigabilité pourront bien constituer une présomption de fait en faveur du transporteur, mais jamais une certitude sur sa diligence<sup>442</sup> qui n'est pas à elle seule suffisante et n'a rien d'irréfragable et le transporteur reste responsable de la manière dont les techniciens ont exécuté leur mandat.

L'obligation de diligence est personnelle et on ne saurait la déléguer au chantier naval<sup>443</sup>. Peut-il aussi alléguer que le vice est tellement caché qu'il était vraiment impossible de le découvrir? Si oui, comment alors a-t-on pu prouver que les dommages subis proviennent dudit vice si ce n'est par un examen attentif qui a conduit à sa détection? Or, si on a pu vérifier et dire que le dommage subi a pour origine un vice caché, pourquoi n'a-t-on pas alors pu arriver à cette découverte au moment de l'achat? Le transporteur aurait dû, au cours des essais, replacer son navire dans une situation exactement identique à celle où le vice s'est révélé<sup>444</sup>.

C'est bien là le raisonnement pratique en droit marocain. Il suffit de prouver le dommage et que sa production s'est réalisée lorsque les marchandises étaient sous la garde du transporteur pour pouvoir dire, par la suite, que ce dernier n'a pas pris les mesures nécessaires pour éviter le dommage. C'est bien là une appréciation *a posteriori* de l'absence de faute, un peu contraignante c'est vrai pour le transporteur, mais d'application au Maroc<sup>445</sup>.

La méthode *a priori*, quant à elle, érige le vice caché du navire, d'ailleurs tout comme son innavigabilité, en un cas excepté et c'est bien là la solution adoptée par le droit français<sup>446</sup>.

---

<sup>441</sup> MELLOULI S., *La responsabilité du transporteur maritime, op. cit.*, p. 238.

<sup>442</sup> SÉRIAUX A., *op. cit.*, p. 62.

<sup>443</sup> BONASSIES P., *supra cit.*, 1963, p. 247.

<sup>444</sup> SÉRIAUX A., *op. cit.*, p. 62.

<sup>445</sup> Une appréciation *a priori* repose sur l'idée selon laquelle le transporteur a déployé toute la diligence nécessaire, mais, et malgré cela, le vice lui a échappé et le dommage s'est réalisé.

<sup>446</sup> L'innavigabilité et le vice doivent avoir échappé à une diligence raisonnable et «le transporteur doit pouvoir être libéré dès qu'il prouve avoir pris toutes les mesures raisonnables compte tenu des circonstances», SÉRIAUX A., *op. cit.*, p. 36.

La méthode, *a priori*, du droit français est une méthode conditions-conséquence<sup>447</sup>. La méthode, *a posteriori*, du droit marocain est une méthode résultat-causes<sup>448</sup>.

Ainsi, pour le vice du navire: ou bien, il est détectable et il faut le détecter à tout moment et par tous les moyens avant ou au cours de l'exploitation du navire et le transporteur se retournera contre le vendeur constructeur, sinon «la preuve de son manque de diligence sera établie<sup>449</sup>. Ou bien, il reste totalement inaccessible et caché. Il sera alors érigé en un cas de force majeure. Le transporteur maritime avait rempli ses obligations. Il doit, alors, être exonéré.

Il serait, semble-t-il, injuste d'invoquer un vice caché du navire comme cas excepté à l'encontre de l'ayant droit à la marchandise, de le priver de son droit à réparation, et d'utiliser ultérieurement ce même vice comme cause de dédommagement contre le vendeur.

C'est, en même temps, là un enrichissement sans cause pour le transporteur.

#### 8.4. *Le cas excepté de l'incendie*

En droit marocain, le Code de 1919 prévoit cette exonération, mais dans les Règles de 1978 elle est sujette à discussion. La responsabilité du transporteur est fondée sur la présomption de faute, il lui suffit d'établir que la marchandise a péri à cause de l'incendie pour être libéré de la responsabilité à l'égard de l'ayant droit à la marchandise. Or, une énumération des cas exceptés se trouve dans un système de responsabilité présumée.

L'incendie, cas excepté, est donc incompatible avec un régime de responsabilité basé sur la présomption de faute. Pour rendre le transporteur responsable, il faut que le demandeur

---

<sup>447</sup> On vérifie, d'abord, si les conditions sont remplies: diligence raisonnable et examen vigilant, pour en analyser, ensuite, la conséquence. Or, sur le plan de l'obligation de maintenir la navigabilité, la seule existence de l'innavigabilité montre que les soins appropriés pour éviter le dommage n'ont pas été adoptés, plus exactement que des mesures encore plus appropriées auraient pu être prises. La seule production du dommage, montre que ce dernier a manqué à ses obligations, SÉRIAUX A., *op. cit.*, p. 66.

<sup>448</sup> On part, en premier, du résultat qui est le dommage et, par la suite, on en vérifie les causes: si les mesures nécessaires ont été réellement prises.

<sup>449</sup> SÉRIAUX A., *op. cit.*, p. 65.

prouve que ledit incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires<sup>450</sup>.

Normalement, c'est au transporteur d'avancer la preuve que l'incendie n'est pas dû à sa faute. S'il arrive à le faire, il sera libéré; sinon, il répare le dommage subi.

Les marchandises peuvent subir un dommage par une des suites de l'incendie. C'est le cas de la grande chaleur, des quantités d'eau nécessaires utilisées pour éteindre un feu, une poutre, une caisse, une palette ou tout autre corps peuvent s'effondrer, tomber et endommager la marchandise. C'est aussi le cas de la fumée où les petites particules accompagnant la fumée lors de l'incendie. Mais, un simple dégagement de fumée n'est pas suffisant pour que le transporteur puisse se prévaloir de l'exception d'incendie<sup>451</sup>.

Il sera tenu pour responsable des dommages causés à la marchandise par une fumée qui se propage des différents appareils du navire, particulièrement des moteurs et qui ne trouve pas son origine dans un incendie. C'est ce qu'on appelle la fumée sans feu<sup>452</sup>. Un incendie dû à une faute des membres de l'équipage (section électricité) peut être imputé à une foudre surtout si les conditions climatiques et météorologiques le favorisent.

Qu'en est-il du vice propre de la marchandise? Le vice de la chose c'est sa nature même<sup>453</sup>. C'est une propension naturelle et une disposition de la chose à se détériorer sous l'effet d'un voyage maritime<sup>454</sup> et qu'elle était dans l'impossibilité de supporter les conditions normales du transport<sup>455</sup>.

L'exemple: est que des pommes de terre de semence sont envoyées par mer de Dunkerque à Abidjan au printemps, le voyage dure des semaines et la chose était prévue,

---

<sup>450</sup> «Imposer au destinataire ou au chargeur de prouver en cas de dommage causé par l'incendie, qu'il est dû à la négligence du transporteur, c'est lui imposer une tâche souvent impossible», MELLOULI S., *Le commentaire de la Convention*, op. cit., p. 57.

<sup>451</sup> POURCELET M., *Le transport maritime sous connaissance*, Presse de l'Université de Montréal, Canada, 1972, p. 268, cité, par MELLOULI S., *Le commentaire*, cit., p. 57.

<sup>452</sup> MELLOULI S., *La responsabilité du transporteur maritime*, op. cit., p. 233.

<sup>453</sup> ZAHAR K., op. cit., p. 67.

<sup>454</sup> BAYON L. A., *Dictionnaire de droit maritime*, PUR, 2004, p. 267 et ZAHAR K., op. cit., p. 67.

<sup>455</sup> SÉRIAUX A., op. cit., p. 154.

lorsqu'elles arrivent à destination, elles ont germé, et ne valent plus rien pour la semence, cette perte pour le destinataire est due au vice de la chose.

La marchandise a tendance à se détériorer sous l'effet du transport, car souffrant d'un vice propre et va naturellement et indépendamment du voyage subir cette conséquence. Cet avis reste discutable. Il semble plus logique de procéder autrement et voir du côté des déclarations du chargeur pour que le transporteur puisse prendre les précautions nécessaires et choisir le navire adéquat voire même particulièrement adapté<sup>456</sup> à la marchandise qu'il va transporter.

Devant un tribunal marocain, le transporteur n'a pas intérêt à prouver le vice propre de la marchandise<sup>457</sup> parce que pouvant être contredit par l'absence de prise de réserves, il a plutôt intérêt à prouver en premier le fait du chargeur, son manquement à satisfaire à son obligation de renseignement et il n'encourt aucune responsabilité pour les pertes, avaries ou dommages survenus à la marchandise. La preuve se fait par la production des réserves prises sur le connaissance concernant l'état et la nature de la marchandise.

La question qui se pose est de savoir si le transporteur maritime peut invoquer l'état de la marchandise pour se libérer de sa responsabilité.

C'est la doctrine qui s'est efforcée de fournir quelques éléments définissant le vice propre. Certains proposent on entend par vice propre de la chose soit une détérioration antérieure au voyage, soit une disposition naturelle de la chose à s'altérer d'elle-même<sup>458</sup>. Cette définition mérite une petite réflexion: pourquoi parle-t-on d'une détérioration antérieure au voyage? Si cet événement se produit avant le voyage, cela veut dire que la marchandise ne pourra pas être remise au transporteur et ne pourra, non plus, être chargée à bord sinon, incontestablement, le transporteur doit prendre des réserves.

---

<sup>456</sup> SÉRIAUX A., *La faute du transporteur*, *op. cit.*, p. 70.

<sup>457</sup> La preuve du vice propre de la marchandise est souvent faite d'après les constatations contradictoires et les rapports d'expertises à l'amiable ou judiciaires.

<sup>458</sup> DANJON D., *Traité de droit maritime*, Rec. Sirey, 2<sup>ème</sup> éd., Paris, 1926, tom. II, n° 839 (Cité par M. MELLOULI S, *la responsabilité du transporteur*, *op. cit.*, p. 250).

D'autres, adoptent en plus de la définition alors que le voyage s'est déroulé dans des conditions normales<sup>459</sup> ou bien que celui-ci se déroule normalement et sans incidents<sup>460</sup>. Ces expressions veulent dire que la marchandise s'est détériorée d'elle-même parce que prédisposée à cet évènement et que le transporteur n'a commis aucune faute. Justement, il est évident que le transporteur maritime ne peut pas être déclaré responsable de la détérioration d'une marchandise due à sa nature même. Ainsi en est-il des légumes chargés dans un état de maturité avancé et qui arrivent avariées malgré une ventilation adéquate, de même pour des fruits<sup>461</sup> avariés du fait de l'existence de bactéries qu'ils portent. C'est aussi le cas de certains fruits ou légumes qui voyagent par mer et périssent parce que n'ayant pas été cueillis dans le respect des instructions et des consignes de la cueillette. C'est l'exemple du blé récolté hors du temps normal où les grains sont encore verts, donc en mauvais état.

Mais, et à juste titre, si cette prédisposition de la marchandise au dommage se développe ou qui vient à se manifester par la faute du transporteur maritime, elle ne peut être considérée comme un vice propre<sup>462</sup> et ce dernier devra donc s'attendre à devoir débattre de sa diligence pour garantir son exonération définitive.

En droit marocain, si le transporteur maritime assure et respecte les mesures lui incombant normalement et si malgré les soins et la bonne diligence, la marchandise arrive avariée en raison de sa propre nature. On ne peut pas faire de lui le garant de tels évènements car on va mettre à sa charge un risque qui doit normalement peser sur le chargeur<sup>463</sup>. Le législateur l'exonère des conséquences de cet évènement<sup>464</sup>.

L'état de la marchandise représente une cause d'exonération dont pourrait se prévaloir un transporteur ne commettant pas de faute. Le transporteur a besoin d'être entendu par les

---

<sup>459</sup> MELLOULI S, *La responsabilité du transporteur maritime*, op. cit., p. 250.

<sup>460</sup> FRAIKIN G., *Traité de la responsabilité du transporteur maritime*, Librarie gén. Droit et Jurisprudence, Paris 1957, p. 225 ; MELLOULI, *idem*, p. 250.

<sup>461</sup> C'est le cas des pêches, des prunes, des abricots, des raisins, des melons et.

<sup>462</sup> SERIAUX A., *La faute du transporteur*, op. cit., pp. 154 et 155.

<sup>463</sup> Même dénouement que pour le cas de l'incendie: la preuve doit normalement peser sur le transport.

<sup>464</sup> MELLOULI S., *La responsabilité du transporteur maritime*, op. cit., pp. 249, 250 et 251.



juges, il doit justifier d'abord que lors de l'exécution du contrat de transport, il a apporté à la marchandise les soins nécessaires et suffisants et c'est la nature de la chose qui la rendait impropre à supporter les risques normaux du voyage.

Cependant, au Maroc, on considère toujours que le transporteur maritime est un professionnel averti du transport et qu'il doit, dans toutes les circonstances, assurer ses prestations. S'il ne dispose pas d'informations suffisantes sur l'état de la marchandise<sup>465</sup>, il doit procéder à un examen attentif de cet état. Dans un tel cas, le vice propre de la marchandise permettra de lui assurer son exonération. Ceci étant dit, mais, si en plus, malgré l'état et la nature de la marchandise, le chargeur rapporte la preuve que le transporteur ne s'est pas conformé à ses instructions, il sera condamné.

Au-delà des apparences et de la lecture qui en a parfois été faite, la Convention de Bruxelles de 1924, aux articles 3 et 4, institue bien une responsabilité de plein droit à la charge du transporteur maritime. Elle fait de cette responsabilité un principe, encore qu'exprimé de manière négative, et assorti d'un certain nombre d'exceptions. Autrement dit, si le transporteur ne fait pas la preuve d'un cas excepté, il demeure responsable. Assez souvent, la responsabilité de plein droit du transporteur maritime est qualifiée de présomption de responsabilité par la doctrine, mais aussi par la jurisprudence.

En tout état de cause, au-delà de cette nuance terminologique, l'idée est la même: le transporteur maritime est de plein droit responsable du dommage subi par la marchandise. La règle est conforme à l'histoire; elle est pleinement justifiée; elle est appliquée fermement par les Tribunaux. Sa conformité à l'histoire découle du fait qu'il a toujours été admis, en droit français, que le transporteur maritime était tenu d'une obligation de résultat, ce qui entraînait inéluctablement une responsabilité de plein droit.

Cette règle est également justifiée, en particulier dans la mesure où elle fait peser sur

---

<sup>465</sup> Les marques apposées sur l'emballage servent à renseigner le transporteur sur la manière dont il doit manipuler et conditionner la marchandise malgré qu'on rentre dans un autre cas excepté qui est le fait du chargeur.

le transporteur maritime la responsabilité des dommages d'origine inconnue. Et tel est bien le sens de la jurisprudence, une jurisprudence relativement abondante.

La Cour de Rouen en France avait rejeté l'action du destinataire contre le transporteur, au motif que les conclusions du rapport d'expertise, contredites par d'autres éléments ne permettaient pas de retenir la responsabilité du transporteur.

La décision est cassée, la Cour de Cassation observant que le transporteur maritime s'exonère de la responsabilité qui est présumé à son encontre quant aux pertes et avaries aux marchandises transportées, s'il démontre l'existence de l'un des cas d'exonération admis par l'article 4, par. 2 de la Convention de Bruxelles.

Il reste que malgré le principe de responsabilité de plein droit, la faute du transporteur continue à jouer un rôle important dans le transport maritime. D'une part, elle a une «valeur sociologique», le juge du fond étant porté à la relever chaque fois qu'il la constate, plutôt que de s'en tenir à l'application de la règle abstraite de la responsabilité de plein droit, comme le représentant de l'ayant droit à la marchandise cherche à la prouver pour mieux convaincre le juge, alors même que, en droit, la preuve de la faute est inutile.

D'autre part, la faute du transporteur joue un rôle cardinal dans la théorie des cas *exceptés*. Alors même que le transporteur invoque, et prouve, tel ou tel cas excepté, le péril de la mer par exemple, la preuve de la faute du transporteur pourra conduire le juge à «neutraliser», en tout ou en partie le cas invoqué, voire à entraîner la responsabilité du transporteur. Enfin, lorsqu'elle est particulièrement grave, la faute du transporteur, devenue faute inexcusable, lui interdira de bénéficier de la limitation de responsabilité.

Les Règles de Hambourg ne sont pas aussi nettes que la Convention de 1924 quand au fondement de la responsabilité instituée par elles. Leur article 5, par sa formulation indicative, est caractéristique d'une responsabilité de plein droit. «Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison».

Cependant, le même texte, dans le même élan, fait exception à cette responsabilité en se référant à ce qui ressemble bien à l'absence de faute du transporteur. Celui-ci est dit responsable, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvait raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences». On reconnaît là le concept, sinon la formulation littérale, introduit en droit aérien par l'article 20 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929. Certains auteurs déduisent de ce dernier texte que le régime de responsabilité qui est institué par les Règles de Hambourg serait fondé sur une présomption de faute, et non de responsabilité. Ce n'est pourtant pas en ce sens qu'a évolué l'interprétation de la Convention de Varsovie. L'étude de la jurisprudence rendue sous l'empire de l'article 20<sup>466</sup> de ce texte démontre, en effet, que les juges, au-delà de l'apparence des textes, ont rétabli une véritable responsabilité de plein droit (ou présomption de responsabilité).

Le transporteur aérien<sup>467</sup> n'est admise à prouver son absence de faute que dans la mesure où il parvient à apporter la preuve de la cause du dommage, et du fait que celle-ci ne lui est pas imputable. En revanche, il n'est pas admis à s'exonérer si la cause du dommage demeure inconnue. En particulier, la preuve par lui de l'application rigoureuse des textes, règles, normes et obligations techniques, ne lui permet pas de s'exonérer.

Du fait de cette interprétation de l'article 20, la responsabilité du transporteur aérien apparaît bien comme une responsabilité de plein droit. Il est responsable du seul fait de l'inexécution. Il ne peut y échapper que par la preuve d'une cause étrangère déterminée et non lui imputable et non pas par la seule preuve d'une due diligence.

La jurisprudence maritime devra sans doute effectuer le travail d'interprétation de

---

<sup>466</sup> L'article 20 de la Convention de la navigation aérienne de Varsovie du 12 octobre 1929, démontre que les juges, au-delà de l'apparence des textes, ont rétabli une véritable responsabilité de plein droit (ou présomption de responsabilité); La responsabilité du transporteur aérien apparaît bien comme une responsabilité de plein droit. Il est responsable du seul fait de l'inexécution; il ne peut y échapper que par la preuve d'une cause étrangère déterminée et non à lui imputable et non pas par la seule preuve d'une «due diligence».

<sup>467</sup> ALTER M., *Droit des transports: terrestres, aériens et maritimes, internes et internationaux*. Vol. 82. Dalloz-Sirey, 1989, p. 142.

l'article 5 des Règles de Hambourg dans le même sens. C'est la seule interprétation conforme aux intentions des auteurs de la Convention de 1978, comme en témoigne la quasi-disparition de nombreux «cas exceptés» caractéristiques de la Convention de Bruxelles et particulièrement des plus emblématiques et contestés d'entre eux, la faute nautique.

Les rédacteurs des Règles de Hambourg entendaient clairement alourdir la responsabilité du transporteur maritime, en aucun cas alléger celle-ci. Toute autre interprétation dénaturerait gravement l'économie générale du texte nouveau.

Qu'en est-il alors du domaine de cette responsabilité de plein droit? Malgré le principe de responsabilité de plein droit, le transporteur n'est pas nécessairement responsable lorsqu'une marchandise est reçue endommagée par le destinataire. Il ne l'est que si le dommage est survenu pendant que la marchandise était sous sa garde. C'est ainsi que le transporteur n'est pas responsable de la mouille affectant des conteneurs, mais antérieure à la prise en charge.

En revanche, le transporteur reste responsable du dommage subi par la marchandise dès sa prise en charge à quai par l'entreprise de manutention, lorsque celle-ci pour son compte, comme du dommage subi à destination après la mise à quai, la marchandise n'ayant pas encore été délivrée au destinataire par l'entreprise de manutention, son sous-traitant.

Toutefois, il peut arriver que des marchandises non encore prises en charge par le transporteur soient endommagées par le fait du transporteur ou de l'un de ses préposés, ayant, par exemple, été heurtées par un engin du transporteur. Dans une telle situation, le transporteur ne sera responsable que selon les dispositions du droit commun, l'ayant droit à la marchandise devant faire la preuve soit d'une faute du transporteur, soit du fait d'une chose sous sa garde.

Le champ de la responsabilité est défini plus largement par la Convention de Bruxelles de 1924. L'article 4 de la Convention, texte qui pose le principe de la responsabilité du

transporteur, étend celle-ci aux «pertes ou dommages», sans autre précision (§1 et §2). Le paragraphe 5 du même article, qui détermine le montant de la limitation de responsabilité, est plus précis, visant les «pertes ou dommages des marchandises, ou concernant celles-ci».

La question est de déterminer jusqu'où cette extension aux dommages n'affectant pas matériellement les marchandises, mais les concernant, peut aller. Le préjudice commerciale, la perte de marché, la différence de cours, paraissent devoir être inclus dans ce périmètre.

En pareilles hypothèses, le jeu de la limitation légale de responsabilité doit être respecté en incluant la réparation de ces préjudices car, par définition, ceux-ci concernent les marchandises. Ils entrent donc dans le champ de l'article 4 de la Convention de Bruxelles.

Reste le problème du retard. Lorsque le préjudice résultant du retard s'analyse en dommages subis par la marchandise (avaries à une marchandise fragile), la responsabilité du transporteur ne présente aucune spécificité. C'est le régime impératif de droit commun de la Convention qui s'applique. Le retard ne suscite un problème spécifique que dans l'hypothèse où n'affectant pas l'état physique de la marchandise, il fait pourtant subir un préjudice au destinataire, par exemple dans le cas où un industriel est privé de la possibilité de participer à une foire internationale du fait du retard subi par le transport de son matériel. Le transporteur peut-il être déclaré d'un tel type de préjudice, quand un délai a été fixé, ou que le délai normal est dépassé? La Convention est restée muette sur ce point. Elle ne vise pas expressément le retard.

S'agissant de ce genre de préjudice immatériel, la doctrine considère que le droit commun contractuel terrestre, reprend son empire. Mais dès lors, pourrait-on admettre que le transporteur, tenu sur le terrain du droit contractuel, retrouve sa liberté contractuelle et puisse, valablement, s'exonérer de cette responsabilité par une clause insérée au connaissement? Cela reste dans le domaine du doute. En effet, si la responsabilité d'un tel préjudice n'entre pas dans le champ de l'article 4 de la Convention, elle est cependant fondée sur un texte

également impératif: l'obligation institué par l'article 3§ 2 mise à la charge du transporteur de procéder «de façon appropriée et soigneuse» au transport de la marchandise. Or, il n'en va pas ainsi lorsque le transporteur fait subir à la marchandise un retard déraisonnable.

Ce type de reponsabilité se situe hors du champ de la présomption de responsabilité mais présente néanmoins un caractère impératif. Elle ne peut être contractuellement écartée, ressortissant au caractère d'ordre public de la responsabilité du transporteur. Les solutions concernant le retard sont plus claires sous l'empire des Règles de Hambourg.

En effet, rappelons que les Règles de Hambourg dérogent sur ce point à la tradition maritime. L'article 5 vise expressément la responsabilité pour retard. S'alignant ainsi avec le transport aérien et le transport terrestre, le texte déclare le transporteur responsable du retard lorsque les marchandises n'ont pas été livrées «dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le delai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait». Mais, en pareil cas, la responsabilité du transporteur est limité à un montant égal à deux fois et demi le fret convenu (art. 6 § 1 b).

## **9. La détermination de la loi applicable à un contrat de transport maritime international**

Les Règles de Hambourg, comme le Code marocain de 1919 (article 207), ont élargi leur domaine d'application à tout contrat de transport quelque soit la nature du titre qui le constate et quelque soit la valeur négociable de celui-ci.

En effet, la Convention de Hambourg s'applique à partir du moment que le titre émis constate l'existence d'un contrat de transport et la prise en charge de la marchandise à bord du navire.

Le «connaissance», qui n'a pas été défini par les rédacteurs de la Convention de

Bruxelles, a été défini par les Règles de Hambourg dans son article 1-7 comme étant «le document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document».

En fait, puisque ce document représente la marchandise et vu son rôle principal dans le bon déroulement de l'opération de transport, les rédacteurs des différentes conventions internationales en la matière ont fait du lieu d'émission du connaissement un critère de rattachement.

En pratique, rares sont les cocontractants qui s'informent sur le contenu de la loi du lieu de conclusion avant d'émettre un connaissement; surtout que dans certains pays comme le Maroc où la réglementation du connaissement est d'ordre publique.

En effet, l'article 264 du Code de 1919 dispose «est nulle et de nul effet toute clause du connaissement, crée au Maroc ou à l'étranger ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire l'armateur à sa responsabilité».

En fin, les adversaires de ce critère avancent que celui-ci serait obsolète depuis le développement des nouvelles pratiques contractuelles.

Quoi qu'il en soit ce critère garde une place de choix en matière de transport maritime international.

En fait, toutes les conventions internationales en matière de transport de marchandises par mer considèrent que leurs dispositions s'appliquent dès lors que le lieu d'émission du connaissement est situé dans un Etat contractant.

En effet, la Convention de Bruxelles de 1924 ne s'applique pas lorsque le connaissement a été émis dans un Etat non contractant à moins que celui-ci contienne une clause Paramount. Egalement, les Règles de Hambourg ne s'appliquent que si le connaissement a été émis dans un Etat contractant.

A cet effet, force est de constater que cette dernière convention internationale a repris le contenu de l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924.

A ce sujet, notons que RODIÈRE est favorable à ce critère de rattachement qui n'est que l'application de l'adage «*Locus regit actum*», principe en vertu duquel la forme des actes est soumise à la loi du lieu de leur conclusion. Pourtant, dans certains pays comme le Maroc, ce principe a été réfuté au profit d'autres critères de rattachement.

En effet, l'article 267 du code de commerce maritime de 1919 affirme la primauté de la loi du port de chargement et du port de déchargement

Cependant, la Cour d'appel de Paris a opté pour l'application de la loi marocaine comme loi du lieu d'émission du connaissement au litige survenu lors d'un transport sous connaissement signé au Maroc et à destination de la France, sous pavillon Hollandais<sup>468</sup>.

Attendu que ni le Maroc, ni les Pays-Bas n'ont adhéré à la convention de Bruxelles de 1924, la Cour a décidé d'appliquer la loi marocaine en tant que *lex loci contractus*.

De son côté, la jurisprudence marocaine a longtemps eu tendance à appliquer systématiquement la loi marocaine chaque fois que le transport s'effectuait à destination ou en provenance d'un port marocain. Les tribunaux marocains motivaient alors leurs décisions par le fait que la loi marocaine était une loi d'ordre public et notamment sur le fondement des articles 264 et 267 du Code de 1919.

Aujourd'hui, depuis l'adhésion du Maroc aux Règles de Hambourg le 1<sup>er</sup> novembre 1992, les choses ont beaucoup évolué. Désormais, les tribunaux marocains se doivent en principe d'appliquer les Règles de Hambourg chaque fois qu'un connaissement est émis au Maroc, même si le transport s'effectue entre deux Etats autres que le Maroc.

Contrairement aux Règles de La Haye de 1924 dans leur version originale, les Règles de Hambourg étendent leurs champs d'application à tous les transports de marchandises par

---

<sup>468</sup> Cour d'appel de Paris, 4 juillet 1958, *Droit Mar. Franç.*, 1959, p. 146.



mer quelle que soit la nature du document émis.

Cependant, seule l'absence de connaissance ou de document similaire interdit l'application des Règles de Bruxelles dans leur version originaire. D'ailleurs la jurisprudence française soumet ce type de contrat à la loi française.

Par ailleurs, attendu la célérité imposée par les acteurs du commerce international et la lourdeur du système du connaissance, à savoir les nombreux tampons que celui-ci nécessite, les diverses signatures qu'il doit revêtir et le retard que ces manipulations peuvent engendrer, aujourd'hui, l'utilisation d'un tel document est désormais moins systématique.

En effet, la pratique maritime semble se tourner de plus en plus vers des documents plus simples susceptibles de parvenir au destinataire avant la marchandise. Pour ce qui est de la pratique marocaine, l'article 207 du code de 1919 dispose que le contrat de transport se constate par Charte-partie, connaissance, ou tout autre écrit.

Finalement, si l'émission d'un connaissance ou d'un document similaire a des incidences directes sur la détermination de la loi applicable, qu'en est-il lorsque les parties désignent la loi applicable dans une disposition du contrat de transport?

La clause Paramount est un terme anglo-saxon qui signifie «qui l'emporte sur tout», est apparue au XIX<sup>ème</sup> siècle, période durant laquelle les armateurs anglais jouissaient d'une grande liberté concernant les termes et conditions du contrat de transport. Lors de cette époque, les connaissances étaient de véritables contrats d'adhésion dont les termes étaient imposés par les armateurs anglais aux chargeurs américains. En fait, ce déséquilibre entre les parties au contrat de transport a conduit le Congrès américain à promulguer le Harter Act, le 13 février 1893 afin de délimiter le champ d'application des clauses de non responsabilité dans les connaissances.

C'est ainsi que les chargeurs américains ont toujours réclamé que les connaissances contiennent une clause qui soumette leur connaissances au *Harter Act*. Malgré que cette

clause soit moins usitée au Maroc, son insertion dans les contrats de transport demeure loisible puisque toutes les conventions internationales en matière de transport de marchandises par mer y font référence comme l'une des conditions de leur application.

En fait, l'usage d'une telle clause demeure particulièrement utile pour fixer le régime juridique auquel les parties désirent soumettre leur contrat.

Ainsi, un transport international au départ d'un Etat non adhérent aux Règles de Hambourg, comme la France, qui lui échappe naturellement, peut par l'usage d'une clause Paramount lui être soumis. Attendu que toutes les conventions internationales en matière de transport maritime de marchandises font référence à la clause Paramount, les parties au contrat de transport peuvent décider de soumettre son exécution soit aux Règles de la Haye, soit aux Règles de Visby, soit aux Règles de Hambourg.

Notons avant tout, qu'en principe la jurisprudence française et marocaine refusent la possibilité de faire de la clause Paramount un «mélange» de dispositions empruntées à des textes différents ni même de renvoyer à une convention tout en excluant certaines de ses dispositions qui n'arrangeraient pas les parties contractans.

En revanche, ce principe ne concerne que les prescriptions auxquelles il ne peut être dérogé à peine de nullité. Le transporteur pourra donc prévoir des dispositions plus sévères telle une responsabilité plus lourde du transporteur voir une réparation plus importante que celle prévue par la convention désignée par la clause Paramount.

Du côté marocain, les termes de l'article 267 du Code de 1919 faisaient que tout transport au départ ou à destination d'un port marocain était soumis à la loi marocaine.

On retrouve donc un esprit similaire à celui de l'article 16 de la loi française puisque le Code de 1919 dans son article 267 n'édicte pas une règle de conflit de lois, mais délimite son champ d'application du fait que ce soit une loi de police. Aussi, chaque fois que le juge marocain a eu à connaître d'un litige relatif à un transport en provenance ou à destination d'un

port marocain, même si les parties insèrent dans leur contrat une clause qui renvoie à la Convention de Bruxelles de 1924, les tribunaux ont toujours fait échec à la volonté des parties en appliquant la loi marocaine comme loi d'application immédiate.

Cependant, depuis 1992, avec l'application au Maroc des Règles de Hambourg, désormais les juges devraient s'incliner devant la volonté des parties lorsqu'elle désigne les Règles de Hambourg dans une clause Paramount.

### *9.1. La détermination de la loi applicable: aperçu dans la jurisprudence marocaine*

Aujourd'hui, la jurisprudence marocaine est malgré tout hésitante puisque certains juges continuent à réfuter la primauté des conventions internationales sur l'ordre juridique interne.

C'est ainsi que le tribunal de commerce d'Agadir, dans un jugement du 17 février 2002 a décidé d'écarter une clause Paramount lors d'un transport maritime sous connaissement entre Las Palmas et Agadir. D'ailleurs, un nombre de praticiens s'accordent à dire que le futur Code de Commerce Maritime Marocain en cours de préparation résoudra probablement cette question puisque son projet prévoit expressément la possibilité que les parties désignent librement la convention internationale à laquelle celles-ci souhaitent soumettre leurs relations contractuelles.

Les tribunaux marocains ont toujours appliqué la loi marocaine de façon systématique en ignorant la volonté des parties chaque fois que le transport était en provenance ou à destination d'un port marocain.

Rappelons à cet effet, que la jurisprudence marocaine est très indécise depuis l'adhésion du Maroc aux Règles de Hambourg. En réalité, une disposition équivalente à celle de l'article 55 de la Constitution française fait défaut au Maroc. Aussi, une règle donnant la primauté aux normes internationales sur les lois internes demeure nécessaire pour faire valoir

pleinement la volonté des parties.

Au Maroc, le principe de l'autonomie de la volonté en matière de contrat de transport est plus respecté lorsque la clause Paramount renvoie aux Règles de Hambourg.

Depuis l'adhésion du Maroc aux Règles de Hambourg, le juge marocain devrait donner effet à ces Règles et s'assurer de leur primauté à chaque fois que le connaissement renvoie expressément à la dite convention ou à une loi lui donnant effet, peu importe que l'Etat dans lequel le connaissement a été émis et que les Etats où se trouvent les ports de départ et de destination ne soient pas parties à la convention.

C'est ainsi qu'un arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 25 mai 1962 a décidé l'application de la loi française au litige du fait que le connaissement se référait à plusieurs articles du Code de Commerce et du Code Civil français.

En l'espèce, il s'agissait d'un transport de blé entre Casablanca et Rouen où il est apparu que la marchandise avait subi des avaries. Le problème qui s'était alors posé au juge était de savoir si celui-ci devait appliquer le délai de prescription prévu par la loi française ou bien celui plus court du Code de 1919. Les juges avaient penché pour la prescription du droit français en présumant que la référence dans le connaissement de disposition du droit commun français devait laisser entendre la volonté des parties de soumettre le transport à la législation française.

Chaque fois qu'un tribunal marocain était saisi d'une telle affaire, celui-ci avait tendance à appliquer le droit marocain code de 1919 et lorsqu'une juridiction française était saisi de l'affaire, le juge appliquait la loi française. C'est ainsi qu'un même litige pouvait aboutir à des issues différentes selon la justice compétente.

Ce sont les règles de compétence qui déterminaient indirectement la loi applicable. L'exemple le plus célèbre étant celui du navire «Al Hoceima» dans lequel le juge français a appliqué la loi française de 1966. En l'espèce, il s'agissait d'un transport entre Casablanca et

Marseille où la marchandise avait subi des avaries. Attendu qu'un transport Maroc-France n'est pas soumis à la Convention de Bruxelles, que ce transport était à destination d'un port français, le juge a appliqué la loi française de 1966.

Or, dans l'hypothèse où le même litige avait été soumis à la justice marocaine, le juge aurait très probablement appliqué les Règles de Hambourg puisque leur article 10 prévoit leur application au transport effectué au départ d'un Etat contractant, qui est le cas d'un transport au départ du Maroc.

Si depuis un siècle de nombreux efforts ont été fournis pour unifier les règles du transport international de marchandises par mer, la multiplication des conventions internationales en la matière et l'existence de lois nationales d'ordre public n'ont finalement abouti qu'à une disparité législative, source d'accumulation des conflits de lois.

Finalement, cette diversité des législations, orchestrée par des rapports de force entre intérêts des chargeurs et ceux des armateurs, a battu en brèche tous les efforts visant à harmoniser le régime des transports maritimes.

Après la désillusion occasionnée par le boycott des Règles de Hambourg de la part des grandes nations maritimes, aujourd'hui tous les espoirs de création d'un droit maritime international unifié renaissent avec la perspective d'une nouvelle convention internationale adoptée en 2008 sous l'égide de l'OMI, dite les Règles de Rotterdam.

En fin, même dans l'hypothèse où toutes les nations maritimes s'accordent à ratifier cette nouvelle convention, le processus de ratification par les Etats risque d'être long avant de parvenir à son application effective.

Aussi, la situation actuelle est vouée à perdurer encore quelques années et seule une jurisprudence uniforme permettra d'atténuer les effets indésirables de l'incertitude qui règne aujourd'hui en la matière.

On a reproché aux Règles de Hambourg d'être trop favorables aux chargeurs, et

d'aggraver le sort des transporteurs. Ainsi, le cas excepté de «faute nautique», exonérant le transporteur de toute responsabilité en droit français interne et dans la convention de Bruxelles, est supprimé: la faute nautique, en cas d'applicabilité des Règles de Hambourg au fond du litige, ne sera plus de nature à exonérer le transporteur, qui verra bel et bien sa responsabilité engagée. Contrairement aux deux systèmes précédemment étudiés, les clauses aménageant la responsabilité du transporteur peuvent être valides: à la seule condition qu'elles aggravent la responsabilité de ce dernier, par exemple, en relevant le plafond de réparation, ou en supprimant un cas excepté. A contrario, les clauses qui auraient pour objet d'adoucir le régime de responsabilité du transporteur, seraient réputées non écrites. La convention de Hambourg réunit les principes régissant la responsabilité du transporteur, pour en retenir deux: la faute présumée et la preuve contraire.

#### **10. L'action en responsabilité envers le transporteur maritime et la prescription de l'action contre le transporteur selon le Code de commerce marocain et selon l'article 20 de la Convention de Hambourg**

Les dispositions du Code de 1919 sont plus rigoureuses que celles des règles de Hambourg ou de celles du projet de loi, dans la mesure où l'absence ou l'irrégularité des réserves constitue une fin de non recevoir à l'action en responsabilité.

Cependant le délai de prescription de l'action en responsabilité découlant du contrat de transport est très court par rapport à celui prévu par les règles de Hambourg et du projet de loi, ce qui ne favorise pas la position des ayants droits à la marchandise et leurs assureurs subrogés.

La prescription, en tant que règle de procédure permet de déterminer l'issue du litige

d'où déchéance du droit à l'action. En droit maritime, cette prescription est d'une importance capitale dans la mesure où elle permet de maintenir un certain équilibre entre les intérêts engagés et surtout de compenser les conséquences découlant du fondement de la responsabilité du transporteur.

Le délai de prescription des actions en responsabilité découlant du contrat de transport de marchandises par mer est fixé en droit marocain à une année à compter de l'arrivée de la marchandise au port de destination. En cas de non arrivée de la marchandise, ce délai court de la date à laquelle elle aurait dû normalement y parvenir conformément aux dispositions de l'article 263 du Code de 1919 sauf convention contraire.

Par ailleurs, le point de départ du délai de prescription prévu par l'article 263 diffère complètement de celui prévu par l'article 262. En effet, si le premier, en tant que délai de déchéance, commence à compter de l'arrivée de la marchandise au port de destination et, en cas de non arrivée, à la date à laquelle elle aurait dû normalement y parvenir. Alors que le second, en tant que délai de fin de non recevoir, ne commence à courir que du jour de la date à laquelle la marchandise a été mise à la disposition effective du destinataire. Cette différence trouve sa justification dans le fait que, pour le délai de fin de non recevoir, le destinataire ne peut vérifier les dommages subis par la marchandise que si elle lui a été remise et livrée effectivement.

Aux termes de l'article 381 du Code de commerce, la prescription est interrompue par certains modes dont notamment: l'assignation en justice même devant un tribunal incompétent. De ce fait, quelques difficultés concernant l'instant exact de cette interruption et l'effet de l'assignation par le destinataire à l'égard du chargeur peuvent surgir.

Cependant, La reconnaissance de dettes ne peut pas entraîner l'interruption de la prescription que lorsqu'elle est antérieure à l'expiration du délai de prescription et qu'elle est expresse.

Ce délai cesse de courir pendant toute la durée de l'événement qui met le demandeur dans l'impossibilité d'agir conformément aux dispositions de l'article 370 et 380 du Code de commerce. Parmi les causes de suspension, on peut citer celle de la force majeure et dont la preuve incombe au destinataire qui s'est trouvé dans l'impossibilité d'agir dans le délai établi par la prescription, on peut citer également le cas des pourparlers ou encore des transactions intervenues entre le transporteur et le destinataire et qui ne laissent entrevoir aucune perspective d'accord amiable. Par conséquent, la durée qui reste de ce délai reprend à partir de la fin de cet événement.

Toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu de la présente convention se prescrit si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux années.

Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être.

Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation.

Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'État où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à quatre vingt dix jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou à elle-même reçu signification de l'assignation.



L'article 20 des Règles de Hambourg de 1978 traite de la prescription extinctive des actions. La prescription extinctive peut être définie comme étant l'extinction de l'action naissant d'une obligation par l'expiration du délai assigné au créancier pour agir.

L'article 20 des Règles de Hambourg de 1978, traite de la durée de la prescription extinctive, du point de départ du délai, du calcul du délai, de la prorogation du délai et des actions récursoires.

#### *10.1. Le délai de prescription: le calcul et le point de départ dans Règles de Hambourg*

La durée de la prescription est fixée à 2 ans. L'article 20 énonce en effet dans son paragraphe premier que toutes les actions qui naissent du transport de marchandises par mer en vertu de la convention des Nations Unies de 1978 se prescrivent si une procédure judiciaire ou arbitrale n'est pas introduite dans un délai de 2 ans.

L'article 20 des Règles de Hambourg dans son deuxième paragraphe, prévoit deux points de départ possibles pour le délai de prescription selon que la marchandise transportée a été livrée ou non par le transporteur.

Si le transporteur a livré tout ou partie de la marchandise transportée, le point de départ du délai est le jour de la livraison.

Mais lorsque le transporteur n'a rien livré, le point de départ du délai est le dernier jour où la marchandise aurait dû être livrée. Il peut s'agir du délai conventionnel ou du délai raisonnable de livraison, tel qu'il peut être déterminé par le juge.

Quand au paragraphe 3 de l'article 20 des Règles de Hambourg, celui-ci prévoit que le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai de deux ans. Cela signifie que la prescription extinctive commence à courir le lendemain à zéro heure du jour fixé comme point de départ. Donc on pourra déduire que la prescription

s'accomplit lorsque le dernier jour du terme est expiré.

### *10.2. La prorogation du délai, les actions récursoires*

L'article 20 § 4 des Règles de Hambourg de 1978 prévoit que le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription par un accord écrit des parties intéressées. La prorogation peut être également renouvelée. Ce paragraphe 4 de l'article 20 est une dérogation selon laquelle les parties peuvent par convention particulière proroger le délai de prescription à condition de ne pas dépasser le délai maximum qui constitue le délai de prescription.

L'article 20 § 5 des Règles de Hambourg de 1978 prévoit que les actions récursoires, c'est-à-dire les actions d'une partie tenue responsable aux termes de la Convention de 1978, contre une autre partie qui peut être responsable envers elle, peuvent être engagées même après l'expiration du délai de deux ans visé par le paragraphe premier, lorsque l'action est exercée dans le délai fixé par la loi interne du pays où la poursuite est engagée.

La partie qui exerce une action récursoire dispose donc d'un délai supplémentaire, après l'expiration du délai de deux années fixé conformément à la loi interne, mais qui ne peut être inférieur, selon le paragraphe 5, à quatre vingt-dix jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réparé le préjudice ou reçu signification de l'assignation en justice.

Enfin on pourrait dire que l'article 20 a gardé le silence sur certaines questions importantes relatives à la prescription extinctive, notamment l'interruption et la suspension de la prescription.

Devant le silence du texte international, force est de revenir au droit commun. Le Code de commerce marocain a cependant traité de la suspension et de l'interruption de la prescription, et ceci afin de poser des solutions à tous les problèmes sous silence.

Pour conclure, on pourrait ainsi se poser la question, pourquoi, en pratique, les juges marocains dans la plupart des temps déterminent le Code maritime de 1919 en tant que loi applicable, et pourquoi est-il si rare qu'on se réfère aux règles de Hambourg pour trancher le litige?

On pourrait enfin s'interroger aussi sur la place de l'arbitrage au Maroc pour régler les litiges en matière du transport maritime, et de savoir aussi pourquoi dans la plupart des chartes parties, les parties au contrat de transport optent pour régler leur litige devant une juridiction d'un pays de leur choix?

## **11. La Convention des Nations Unies sur le transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer**

### *11.1. Règles de Rotterdam et liberté contractuelle*

La Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, appelée «Les Règles de Rotterdam», a été adoptée à New York par l'Assemblée Générale des Nations Unies le 11 décembre 2008<sup>469</sup>. Une cérémonie officielle de signature a eu lieu le 23 septembre 2009 à

---

<sup>469</sup> A/RES/63/122. En ce qui concerne les travaux préparatoires des Règles de Rotterdam, voir: DELEBECQUE Ph., *Le projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandise par mer*, *Droit Mar. Franç.* 2003, pp. 915-939; DELEBECQUE Ph., *Les travaux du Comité de droit des transports du CMI sur le projet CNUDCI*, *Droit Mar. Franç.*, 2004, pp. 820-833; DELEBECQUE Ph., *Le projet de Convention sur le transport de marchandises entièrement et partiellement par mer*, *Droit Mar. Franç.*, 2006, pp. 691-699; DELEBECQUE Ph., *Le projet de Convention CNUDCI sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer (après la session de Vienne de novembre 2006)*, *Droit Mar. Franç.*, 2007, pp. 291-299; DELEBECQUE Ph., *Le projet CNUDCI sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer: derniers pas avant une adoption?*, *Droit Mar. Franç.*, 2007, pp. 771-778; DELEBECQUE Ph., *Le projet CNUDCI, suite et fin: La «Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer»*, *Droit Mar. Franç.*, 2008, pp. 211-215; DELEBECQUE Ph., *La Convention sur le contrat de transport international entièrement ou partiellement par mer: dernière précisions*, *Droit Mar. Franç.*, 2008, pp. 787-790; STURLEY M.F., *The United Nations Commission on International Trade Law's Transport Law Project: An Interim View of a Work in Progress*, *Texas international Law Journal*, 2003, pp. 66-109; BERLINGIERI F., *La genèse et les travaux préparatoires des Règles de Rotterdam*, Colloque des Règles de Rotterdam des 20 et 21 mai 2010 à Marseille; DIAMOND A., *The Rotterdam Rules*, *Lloyd's Mar. and Comm. Law Quart.*, 2009, pp.

Rotterdam, aux Pays-Bas<sup>470</sup>. Aujourd'hui, il y a 23 pays qui ont signé cette convention internationale<sup>471</sup>. La nouvelle convention est ouverte à la ratification des États et entrera en vigueur à l'issue de sa vingtième ratification<sup>472</sup>. Dès sa publication<sup>473</sup>, cette Convention internationale a suscité un certain nombre de controverses et subi des critiques<sup>474</sup>. Il est certain que le texte n'est pas parfait. Il est un compromis pour équilibrer les intérêts concernés: entre tradition et modernité, entre les intérêts des chargeurs et des armateurs, entre les différents systèmes de droit<sup>475</sup>. Quant à la forme, certains articles sont très longs et lourds<sup>476</sup>.

En ce qui concerne le fond, l'approche «maritime plus»<sup>477</sup>, à savoir le fait que la convention également est applicable à un transport que ne se produit que partiellement par voi

---

445-536. Sur la Convention voir: BAATZ Y., *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, Informa 2009; TOHMAS R., *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- the Rotterdam Rules: An analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Lawtext Publishing Ltd, 2009; DIAMOND A., *The Rotterdam Rules, Lloyd's Mar. and Comm. Law Quart.*, 2009, pp. 445-536; TOHMAS R., *The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules, Lloyd's List*, 2010; VAN ZIEGLER A., SCHELIN J. et ZUNARELLI S., *The Rotterdam Rules 2008, Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Kluwer Law International, 2010; STURLEY M.F., FUJITA T. et VAN DER ZIEL G.J., *Rotterdam Rules: The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Sweet & Maxwell, 2010; BERLINGIERI F., *A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and The Rotterdam Rules*, le site de CMI.

<sup>470</sup> Voir: <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php>.

<sup>471</sup> L'Arménie, le Cameroun, le Congo, le Danemark, l'Espagne, les États-Unis, la France, le Gabon, le Ghana, la Grèce, la Guinée, le Luxembourg, Madagascar, le Mali, le Niger, le Nigeria, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la République démocratique du Congo, le Sénégal, la Suisse, le Togo.

<sup>472</sup> Il faut souligner la différence entre la signature et la ratification. Voir l'article 94 des Règles de Rotterdam: «La présente convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion. Pour tout État qui deviendra État contractant à la présente convention après la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit État».

<sup>473</sup> En ce qui concerne les Règles de Rotterdam, il y a un nombre d'articles. Voir: la bibliographie publiée par la CNUDCI: [http://www.uncitral.org/uncitral/en/publications/bibliography\\_rotterdam\\_rules.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/publications/bibliography_rotterdam_rules.html).

<sup>474</sup> TETLEY W., *Summary of Some General Criticisms of UNICTRAL Convention (the Rotterdam Rules)*, *Journ. Int. Mar. Law*, 2008, pp. 625-628.

<sup>475</sup> DELEBECQUE Ph., *La Convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectués entièrement ou partiellement par mer: «a civil law perspective»*, *Droit Mar. Franç.* 2009, p. 336.

<sup>476</sup> Par exemple, le chapitre 9 des Règles de Rotterdam concernant la livraison.

<sup>477</sup> NIKAKI T., *Conflicting Laws in "Wet" Multimodal Transport: The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, *Journ. Mar. Law Comm.*, 2006, pp. 521-544; HANCOCK Christophe, *Multimodal transport and the New UN Convention on the carriage of goods*, *Journ. Int. Mar. Law*, 2009, pp. 484-495; BERLINGIERI F., *Aspects multimodaux des Règles de Rotterdam*, *Droit Mar. Franç.*, 2009, pp. 867-879; VAN DER ZIEL G., *Multimodal aspects of the Rotterdam rules*, *Yearbook de CMI*, 2009, pp. 301-313; FUJITA T., *The comprehensive Coverage of The New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications*, *Texas international Law Journal* 2009, pp. 349-373; ROSOEG E., *Conflicts of Conventions in the Rotterdam Rules*, site <http://folk.uio.no/erikro>; MUKHERJEE P.K., *Multimodal maritime plus: some Europe perspective on law and policy*, *Journ. Int. Mar. Law*, 2010, pp. 211-242.

maritime, la limitation de responsabilité du transporteur<sup>478</sup> et la liberté contractuelle dans le contrat de volume<sup>479</sup> seront les principaux obstacles de l'entrée en vigueur de cette nouvelle Convention Internationale<sup>480</sup>.

En effet, la liberté contractuelle est l'âme des contrats. L'accord mutuel des volontés tient lieu de loi aux parties. Mais elle n'est pas absolue, il semble qu'il soit nécessaire de la limiter. Il est difficile d'imaginer qu'il existe une liberté contractuelle réelle entre le fort et le faible<sup>481</sup>. Dans le domaine du transport maritime de marchandises, il ne faut pas oublier l'abus de la clause de négligence du connaissance au XIX<sup>e</sup> siècle par les armateurs. La genèse des Règles de La Haye avait pour objet de limiter la liberté contractuelle absolue proposée par cette clause en prenant en considération la protection des intérêts de marchandises. Désormais, le transport maritime est divisé en deux volets: le contrat de transport sous connaissance de ligne régulière et le contrat de transport sous charte-partie dans le *tramping*<sup>482</sup>. Le premier est soumis au régime impératif en considérant la protection de la partie plus faible; le second est soumis à la liberté contractuelle au motif que les contractants se trouvent sur un pied d'égalité<sup>483</sup>.

Une question qui se pose: existe-il d'autres contrats dans le transport maritime au-delà

---

<sup>478</sup> LANNAN K., *Behind the Numbers: the Limitation on Carriage Liability in the Rotterdam Rules*, *Revue de droit uniforme*, 2010, pp. 901-929.

<sup>479</sup> DELEBECQUE Ph., *La Convention des Nations Unis sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer et la liberté contractuelle*, *ADMO* 2008, pp. 485-494; HONKA H., *Scope of application, Freedom of contract*, *CMI Yearbook* 2009, pp. 255/270; BERLINGIERI F., *Freedom of Contract under the Rotterdam Rules*, *Revue de droit uniforme* 2010, pp. 831-845.

<sup>480</sup> SCHELIN J., *The UNCITRAL Convention on Carriage of Goods by Sea: Harmonization or De-Harmonization*, *Texas International Law Journal*, 2009, pp. 321-327; DELEBECQUE Ph., *Les Règles de Rotterdam*, *Transports* 2010, pp. 5-10.

<sup>481</sup> Dans le projet du *Principes of Asian Civil/Commercial Law* (la version du 20 avril 2010), une idée directrice porte sur la limite à la liberté contractuelle par la justice et l'interdiction d'exploitation. Proprement dit, la justice, la liberté et l'interdiction d'exploitation constitue une base du contrat. On peut trouver cette idée dans la section 1 de cet convention: «La justice et la liberté sont des principes fondamentaux du droit des contrats. La liberté contractuelle ne permettra pas à une des parties au contrat d'exploiter l'autre, en particulier la partie faible», voir: KANAYAMA N., *PACL (Principes of Asian Civil/Commercial Law)*, *RDC* 2010, pp. 1000 et 1001.

<sup>482</sup> L'article 6 des Règles de La Haye-Visby et l'article 2.3 des Règles de Hambourg.

<sup>483</sup> Selon l'article 1.b des Règles de La Haye, lorsque le porteur du connaissance émis en vertu de contrat d'affrètement n'est pas l'affrètement, les Règles de La Haye s'appliquent également au rapport entre le transporteur et le porteur du connaissance.

du connaissance et des chartes-parties? La réponse est affirmative. Les nouveautés ne s'arrêtent jamais en pratique. Au fur et à la mesure du développement des transports maritimes, les contrats maritimes sont en constante évolution, notamment le contrat d'affrètement d'espace de ligne régulière<sup>484</sup>, le contrat de service (service contract) de ligne régulière après l'entrée en vigueur du Shipping Act de 1984 aux États-Unis<sup>485</sup>, et le contrat de tonnage dans le tramping<sup>486</sup>, lesquels sont librement conclus entre le chargeur et le transporteur. Quel est le régime applicable? En ce qui concerne le contrat d'affrètement d'espace et le contrat de tonnage, ils sont qualifiés comme le contrat d'affrètement et sont soumis à la liberté contractuelle. Néanmoins, il existe des hésitations sur le contrat de service. En droit positif, à l'égard de ce contrat spécifique, le connaissance ou les autres documents de transport émis en vertu du contrat de service sont impérativement soumis au régime impératif. Par conséquent, le régime impératif s'applique indirectement au contrat de service. On se demande également: est-il nécessaire que le régime impératif intervienne dans le contrat de service lorsque les contractants se trouvent sur un pied d'égalité? La réponse n'est pas évidente.

Selon l'OCDE<sup>487</sup>, la liberté de négociation des contrats sur des bases individuelles et

---

<sup>484</sup> SABADIE B., *L'affrètement d'espace*, PUAM, 2004; TASSEL Yves, *Retour sur l'affrètement d'espace*, *Droit Mar. Franç.* 2003, pp. 350-356; TASSEL Y., *Le contrat d'affrètement d'espace*, *Droit Mar. Franç.*, 2005, pp. 3-13.

<sup>485</sup> DELEBECQUE Ph., *Contrats de services: quelle qualification?* *Gazette de la Chambre* 2004, n° 4 pp. 2/5.

<sup>486</sup> RODIÈRE R., *Le contrat de tonnage*, *Droit. Mar. Franç.* 1980, pp. 323-327; TASSEL Y. *Le contrat de tonnage*, *Gazette de la Chambre* 2005, n° 7, pp. 3-5.

<sup>487</sup> L'Organisation Européenne de Coopération Économique (OECE) a été instituée en 1948 pour administrer le plan Marshall financé par les États-Unis afin de reconstruire un continent dévasté par la guerre. En faisant prendre conscience aux gouvernements européens de l'interdépendance de leurs économies, l'OECE ouvrait la voie à une ère de coopération qui devait changer la face du continent. Encouragés par le succès de l'OECE et dans la perspective d'étendre ses travaux à l'échelle mondiale, le Canada et les États-Unis se sont joints à ses membres en signant la Convention de l'OCDE le 14 décembre 1960. L'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE) est officiellement née le 30 septembre 1961, date d'entrée en vigueur de la Convention. D'autres pays ont suivi, à commencer par le Japon en 1964. Aujourd'hui, les 35 pays membres que l'OCDE compte à l'échelle de la planète se consultent régulièrement pour identifier les problèmes, en discuter, les analyser, et promouvoir des politiques pour les résoudre. Les résultats obtenus sont impressionnants. En cinq décennies, depuis la création de l'OCDE, la richesse nationale a presque triplé aux États-Unis (en termes de produit intérieur brut par habitant). D'autres pays de l'OCDE ont connu des progrès similaires et, dans certains cas, plus spectaculaires encore. C'est également vrai pour d'autres pays qui, il y a quelques décennies, jouaient encore un rôle mineur sur la scène mondiale. Le Brésil, l'Inde et la République populaire de Chine s'affirment comme de nouveaux géants économiques. Ces trois pays, avec l'Afrique du Sud et l'Indonésie, sont

confidentielles est fondamentale pour l'avenir des transports maritimes de lignes régulières. C'est une nouvelle tendance<sup>488</sup>. Il existe actuellement des gros chargeurs, notamment NIKE ou Wal-Mart Stores, qui ont suffisamment de capacité de négociation avec les transporteurs. D'après le droit américain, plusieurs chargeurs ou une association de chargeurs peuvent être une partie d'un contrat de service<sup>489</sup>. La solidarité des chargeurs permettait d'équilibrer le pouvoir de négociation entre les chargeurs et les transporteurs. Là encore, la conférence maritime va progressivement quitter la scène internationale, notamment après le règlement 4086/56 en Europe<sup>490</sup>.

Dans ce contexte, le régime impératif est-il nécessaire pour intervenir afin de protéger les chargeurs, qui sont plus forts qu'avant<sup>491</sup>? Le droit positif ne peut répondre à cette question. Le régime impératif adopté par les Règles de La Haye est quelque peu périmé sur ce sujet. L'intervention du législateur dans le contrat de transport maritime a pour l'objet de protéger la partie plus faible qui adhère au contrat d'adhésion. Mais on doute si le régime impératif concernant le transport maritime de marchandises restreigne la liberté contractuelle pour des contrats sur un service régulier de transport maritime, conclus entre les parties sur un pied d'égalité.

En droit positif, le régime impératif impose des obligations et responsabilités au transporteur, qui ne sont pas soumises à la liberté contractuelle. L'article 3.8 des Règles de La Haye-Visby est le contrôleur des clauses exonératoires du contrat de transport. En principe, cette approche est reprise par les Règles de Rotterdam. Par contre, le contrat de volume

---

des Partenaires clés de l'Organisation et contribuent à ses travaux de manière soutenue et globale. Avec eux, l'OCDE réunit autour d'une même table 39 pays représentant 80 % des échanges et des investissements mondiaux, ce qui lui donne un rôle central pour relever les défis posés à l'économie mondiale.

<sup>488</sup> Voir le site suivant: [http://www.oecd.org/document/59/0,3343,fr\\_2649\\_34367\\_2676219\\_1\\_1\\_1\\_1,00.html](http://www.oecd.org/document/59/0,3343,fr_2649_34367_2676219_1_1_1_1,00.html).

<sup>489</sup> Voir: La section 3.19 du Shipping Act de 1984.

<sup>490</sup> Voir: BESANCON M., FEDI L., *La fin du régime des conférences maritimes: vers une concurrence pure et parfaite du transport par mer au départ ou à destination de l'Union européenne?*, *Droit Mar. Franç.*, 2008, pp. 791-803; LEGA Alessandro, *Competition and Liner Shipping*, *Il diritto marittimo*, 2007, pp. 367-387; MUNARI F., *Liner shipping and antitrust after the repeal of Regulation 4056/86*, *Lloyd's Mar. and Comm. Law Quart.*, 2009, pp. 42-56.

<sup>491</sup> HAICONG Z., *A Call for the Restoration of Contractual Freedom in Cargo Shipping*, *Revue de droit uniforme*, 2003-1/2, vol. VIII, p. 81.

soumis aux Règles de Rotterdam peut déroger aux obligations et aux responsabilités imposées, soit au chargeur, soit au transporteur.

Imaginons une clause qui dit: «le transporteur n'est pas responsable de la perte ou dommage de marchandise pendant la durée de responsabilité du transporteur». Sans doute, cette clause figurant sur le connaissement sera condamnée par l'article 3.8 des Règles de La Haye-Visby, au motif qu'elle a pour objet de réduire la responsabilité du transporteur imposée par l'article 3.2. Toutefois, cette clause sera probablement valable dans le contrat de volume lorsque des conditions sont réunies conformément à l'article 80 des Règles de Rotterdam. Quelle innovation!

L'innovation apportée par la liberté contractuelle dans le contrat de volume entraîne beaucoup de problèmes pour les intérêts des chargeurs, qui s'inquiètent du fait que le transporteur peut abuser de son pouvoir de négociation<sup>492</sup>. Tout d'abord, on se demande pourquoi on donne la liberté contractuelle au contrat de volume. À notre sens, la reconnaissance de la liberté contractuelle dans le contrat de volume se fonde sur deux motifs: d'une part, la demande commerciale dans le transport maritime, d'autre part, un compromis législatif.

Au cours de la négociation des Règles de Rotterdam, les débats autour de la liberté contractuelle dans le contrat de volume étaient très vivants. Avant tout, on a essayé de limiter la liberté contractuelle à travers la définition du contrat de volume. Pourtant, on n'a pas trouvé de solution satisfaisante. Pour protéger la partie plus faible, notamment les petits ou moyens chargeurs, des mesures de sauvegarde ont été mises en place.

En premier lieu, en vue de bénéficier de la liberté contractuelle, le contrat de volume devra remplir des conditions préalables. D'abord, le contrat de volume énonce de manière

---

<sup>492</sup> Voir: le rapport de MALOOF D.T. devant l'Association de droit maritime américaine le 9 avril 2008, *Concerns about volume contract*, voir: le site de <http://www.mlaus.org/>; Questions and Answers Why the MLA Needs An Open Debate Concerning the "Volume Contracts" Exception to the Proposed Rotterdam Rules, David Maloof, le 5 novembre 2008. Voir le site: <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/rotterdamrules/>; NEUMEISTER M., *Règles de Rotterdam: trois bonnes raisons pour ne pas les ratifier*, *JMM* 2009, n° 4678, p. 4; «View of the European Shippers' Council on the Convention on Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or partly by Sea also known as the 'Rotterdam Rules'», [http://www.europeanshippers.com/public\\_statements.jsp](http://www.europeanshippers.com/public_statements.jsp).



apparente qu'il déroge à la présente convention. Ensuite, le contrat de volume a fait l'objet d'une négociation individuelle, ou indique de manière apparente lesquelles de ces clauses contiennent les dérogations. De plus, le chargeur est mis en mesure de conclure un contrat de transport conformément aux dispositions de la présente convention, sans aucune dérogation telle qu'admise par le présent article, et est informé de cette possibilité. Enfin, la dérogation n'est ni incorporée par référence ni contenue dans un contrat d'adhésion non soumis à négociation. Simultanément, la protection du tiers autre que chargeur a été prise en compte. La clause dérogatoire du contrat de volume est opposable au tiers autre que chargeur à condition que cette personne accepte expressément cette clause.

La mise en place de ces conditions préalables est-elle satisfaisante? La réponse n'est pas certaine. L'article 80 est le fruit de compromis. Nombre d'ambiguïtés résisteront, et les divergences dans l'interprétation seront envisageables à l'avenir. Comment interpréter l'article 80.2.b? Comment s'applique la définition du «contrat d'adhésion» dans les différents pays? Comment comprendre la « négociation individuelle»? Les difficultés d'interprétation sont évidentes.

Par ailleurs, les conditions préalables à la réalisation de la liberté contractuelle dans le contrat de volume ne sont qu'une question de forme. Si une partie a l'intention d'abuser de son pouvoir vis-à-vis de son cocontractant, ces conditions ne sont pas difficiles à remplir. Une partie plus forte profitera de la liberté contractuelle par l'insertion de clauses exonératoires de responsabilité ou de clauses limitatives de réparation dans le contrat, sans négociation réelle<sup>493</sup>.

En second lieu, afin d'équilibrer les intérêts des contractants et protéger la partie plus faible, il convient de faire appel au droit commun afin de limiter la liberté contractuelle dans

---

<sup>493</sup> Voir: «A response to the attempt to clarify certain concerns over the Rotterdam Rules published 5 august 2009 » par Svante O. Johansson, A Barry Oland, Jan Ramberg, William Tetley, Kay Pysen, Doulgas G. Schmitt, «In theory, the above requirements should give the shipper an opportunity to negotiate a higher freight rate for a higher liability under the Rotterdam Rules. In reality, creative carriers will use contractual forms that arguably comply with the Rotterdam Rules, but without real negotiation. Thus the opting-out is very likely and possible».

le contrat de volume. L'article 80.4 des Règles de Rotterdam a bien tenu compte les limites à la liberté contractuelle au fond. Deux approches ont été adoptées.

D'un côté a la suite de nombre de débats pendant la négociation des Règles de Rotterdam, la théorie des obligations impératives ou absolues a été retenue<sup>494</sup>. La liberté contractuelle au contrat de volume ne s'applique pas à l'obligation de navigabilité nautique du navire du transporteur<sup>495</sup>. Du côté du chargeur, la liberté contractuelle dans le contrat de volume ne peut porter sur l'obligation du chargeur de fournir des informations, instructions et documents<sup>496</sup> ainsi que les obligations du chargeur découlant des règles spéciales concernant les marchandises dangereuses<sup>497</sup>.

D'un autre côté, le principe de l'exécution du contrat de bonne foi a été souligné. En droit positif chinois et en droit positif français, la clause exonératoire et limitative n'est pas valable lorsque le débiteur a commis une faute lourde dans l'exécution du contrat<sup>498</sup>. A la différence, cette fois, la faute lourde ne joue plus son rôle lors de l'appréciation de la clause dérogatoire du contrat de volume. On fait appel à la faute inexcusable<sup>499</sup>. Les clauses dérogatoires du contrat de volume ne sont pas valables lorsque la partie qui se prévaut de ces clauses a commis une faute inexcusable ou une faute intentionnelle dans l'exécution du contrat.

Très important, il est nécessaire de préciser des terminologies dans notre étude. Au regard du contrat de volume soumis aux Règles de Rotterdam, nous devons le distinguer d'un terme similaire: le contrat de tonnage (Contract of affreightment). En effet, le contrat de

---

<sup>494</sup> La première partie de l'article 80.4 des Règles de Rotterdam.

<sup>495</sup> L'article 14 a et b des Règles de Rotterdam.

<sup>496</sup> L'article 29 des Règles de Rotterdam.

<sup>497</sup> L'article 32 des Règles de Rotterdam.

<sup>498</sup> DELEBECQUE Ph., MAZEAUD D., *Les clauses de responsabilité: clauses de non responsabilité, clauses limitatives de réparation, clauses pénale, les sanctions de l'inexécution des obligations contractuelles, étude de droit comparé*, Bruylant et Librairie gén. droit et Jurisprudence, 2001, pp. 361-391; MAZEAUD D., *Les clauses limitatives de réparation, Les obligations en droit français et en droit belge, convergence et divergence*, Actes des journées d'étude organisées les 11 et 12 décembre 1992 par la Faculté de droit de Paris Saint-Maur et la Faculté de droit de l'Université libre de Bruxelles, Bruylant et Dalloz, 1994.

<sup>499</sup> La deuxième partie de l'article 80.4 des Règles de Rotterdam.

tonnage en droit positif n'existe que dans le tramping<sup>500</sup>. Même si le contrat de tonnage dans le tramping entre dans la définition du contrat de volume dans les Règles de Rotterdam<sup>501</sup>, il est complètement exclu par les Règles de Rotterdam<sup>502</sup>. Le contrat de volume dans notre étude ne désigne que le contrat de la ligne régulière. En fait, le contrat de volume de la ligne régulière prévu par les Règles de Rotterdam a l'origine du contrat de service en droit américain. Cependant, ils ne sont pas identiques. Le contrat de service a pour objet de renforcer la compétition entre les transporteurs en faisant bénéficier le chargeur de la possibilité de négocier le taux de fret. A présent, ce contrat est indirectement soumis au régime impératif. Par contre, le contrat de volume dans les Règles de Rotterdam a pour objet de déroger au régime impératif.

A propos des contrats d'affrètement sur l'utilisation du navire, soit dans la ligne régulière, soit dans le tramping, ils sont totalement exclus par les Règles de Rotterdam. Toutefois, le contrat de transport y soumis doit être scindé en deux catégories après la reconnaissance de la liberté contractuelle dans le contrat de volume: le contrat de transport sans dérogation et le contrat de volume avec dérogation. Le contrat de transport sans dérogation est soumis au régime impératif; par contre, le contrat de volume avec dérogation est soumis à la liberté contractuelle lorsqu'il se conforme à l'article 80. Pour le chargeur, il est toujours en droit de choisir de conclure un contrat de transport sans dérogation avec le transporteur. Pour les grands chargeurs ou les chargeurs sophistiqués, ils peuvent individuellement négocier un contrat de volume avec dérogation vis-à-vis le transporteur.

Le transporteur peut insérer des clauses exonératoires ou limitatives de responsabilité dans le contrat de volume pour s'exonérer de sa responsabilité. En droit positif, certaines clauses exonératoires du contrat de transport sont valables, par exemple, le « before and after

---

<sup>500</sup> Voir les contrats type du contrat de tonnage publiés par le BIMCO: VOLCOA, GENCOA.

<sup>501</sup> L'article 1.2 des Règles de Rotterdam.

<sup>502</sup> L'article 6.2 des Règles de Rotterdam.

clause»<sup>503</sup>; la clause qui est contraire à l'article 3.8 des Règles de La Haye-Visby est réputée non écrite. Dans le contrat de volume, il convient de distinguer la clause exonératoire et la clause dérogatoire. La clause dérogatoire ne désigne que la clause exonératoire qui a pour objet de déroger au régime impératif imposé par les Règles de Rotterdam. Stricto sensu, le champ de la clause dérogatoire est plus étroit que celui de la clause exonératoire.

Dans le but de protéger les petits ou moyens chargeurs, les obligations impératives et le principe de bonne foi ont été mis en place. Néanmoins, on ne peut confondre la notion d'obligation impérative et une autre notion très importante en droit français, surtout après l'affaire Chronopost<sup>504</sup>, l'obligation essentielle<sup>505</sup>. L'obligation impérative est clairement prévue par la loi, notamment l'article 3.1 et l'article 3.2 des Règles de La Haye-Visby; l'obligation essentielle désigne l'obligation concernant «l'essence du contrat», une chose insaisissable, qui laisse une grande liberté aux juges de l'interpréter.

Pour apprécier la clause dérogatoire du contrat de volume, la faute inexcusable a été introduite. *De facto*, elle a une vocation traditionnelle: la neutralisation du droit de limitation de responsabilité du transporteur<sup>506</sup>. Aujourd'hui, il lui a été confié une nouvelle mission en considérant l'uniformisation: le contrôle de la clause dérogatoire du contrat de volume. Il faut noter que, en ce qui concerne la clause exonératoire qui ne déroge pas aux Règles de Rotterdam, la faute lourde continue à jouer son rôle, notamment en droit chinois et en droit français. Ainsi, la distinction entre la faute lourde et la faute inexcusable est significative

---

<sup>503</sup> L'article 7 des Règles de La Haye-Visby.

<sup>504</sup> Cass. com., 22 octobre 1996, Bull. civ. IV, n° 261; D. 1997. Jur. 121, Sériaux, et Somme. 175, obs. Delebecque.

<sup>505</sup> CARDOSO R., *Les obligations essentielles en droit privé des contrats*, Thèse de Dijon, 2006; SEFTON-GREEN R., *La notion d'obligation fondamentale: comparaisons franco-anglaise*, *Librairie gén. droit et Jurisprudence*, 2000; AUBERT DE VINCELLES A., *Plaidoyer pour un affinement réaliste du contrôle des clauses limitatives de réparation portant sur les obligations essentielles*, *RDC*, juillet 2008, pp. 1034-1045; LARROUMET C., *Obligation essentielle et clause limitative de responsabilité*, D. 1997, Chr. p. 145; MEKKI M. et GRIMALDI C., *Les clauses portant sur une obligation essentielle*, *RDC*, 2008, pp. 1095-1108; DELEBECQUE Ph., *Pour ou contre les clauses limitatives de réparation?*, *RDC*, 2008 Juillet, pp. 979/982; MAZEAUD D., *Clauses limitatives de réparation: les quatre saisons*, *Recueil Dalloz* 2008, n° 26, 1176; JESTAZ Ph., *L'obligation et la sanction: à la recherche de l'obligation fondamentale*, In Mélanges P. Raynaud, Dalloz-Sirey, 1984, p. 273.

<sup>506</sup> L'article 4 bis. 4 des Règles de La Haye-Visby, l'article 8 des Règles de Hambourg et l'article 61 des Règles de Rotterdam.

lorsque dans un contrat de volume existent à la fois la clause exonératoire sans dérogation et la clause dérogatoire.

Comme un compromis, la liberté contractuelle dans le contrat de volume est finalement retenue dans la controverse. Les critiques sont violentes<sup>507</sup>. Certains pays pensent que la liberté contractuelle sera un grand obstacle pour qu'ils ratifient les Règles de Rotterdam au motif que les intérêts des petits ou moyens chargeurs seront nuit<sup>508</sup>. À notre sens, cette préoccupation est nécessaire. En effet, les législateurs ont pris conscience de ce point. C'est la raison pour laquelle des mesures de sauvegarde ont été adoptées pour protéger les petits ou moyens chargeurs. Bien évidemment, ces mesures de sauvegarde ne sont pas parfaites puisqu'il existe des lacunes législatives. Lorsqu'un contrat de volume concerne un transport multimodal, le conflit entre la liberté contractuelle dans le contrat de volume et les instruments s'appliquant au transport non maritime a été parfaitement ignoré pendant la négociation des Règles de Rotterdam.

En ce qui concerne les conditions préalables à la réalisation de la liberté contractuelle dans le contrat de volume, il est difficile d'imaginer la faisabilité en pratique: comment réalise l'avis donné aux tiers lorsqu'il existe une clause de confidentialité dans le contrat de volume? Comment interprète la notion «contrat d'adhésion» et «négociation individuelle» dans les pays différents? À l'égard des obligations impératives du contrat de volume, il est incompréhensible de l'exclusion de la navigabilité commerciale comme une obligation impérative du transporteur. Pourquoi l'obligation du transporteur concernant le transport de marchandises dangereuses n'a-t-elle pas été prise en compte si l'importance de la sécurité maritime est soulignée? L'obligation du transporteur concernant la livraison de marchandises sera-elle soumise à la liberté

---

<sup>507</sup> Voir, [http://www.europeanshippers.com/public\\_statements.jsp](http://www.europeanshippers.com/public_statements.jsp). « View of the European Shippers' Council on the Convention on Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or partly by Sea also known as the 'Rotterdam Rules' »; NEUMEISTER M., *Règles de Rotterdam: trois bonnes raisons pour ne pas les ratifier*, JMM 2009, n°4678, p. 4; Questions and Answers Why the MLA Needs An Open Debate Concerning the "Volume Contracts" Exception to the Proposed Rotterdam Rules, David Maloof, le 5 Novembre, 2008. Voir le site: <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/rotterdamrules/>.

<sup>508</sup> A/CN.9/658.

contractuelle dans le contrat de volume? Concernant l'introduction de la faute inexcusable pour apprécier la clause dérogatoire du contrat de volume, cette faute «unbreakable» peut-elle effectivement jouer son rôle pour protéger les petits ou moyens chargeurs? De surcroît, on se demande si elle est une faute personnelle, en raison des ambiguïtés de l'article 80.4. D'ailleurs, la divergence d'interprétation concernant l'appréciation *in abstracto* ou l'appréciation *in concreto* résistera. Nombre d'hésitations resteront.

Certains estiment qu'il y aura 90 % de conteneurs qui seront transportés sous le contrat de volume à l'avenir. Inutile de souligner l'importance de la liberté contractuelle dans le contrat de volume. Elle sera certainement un grand obstacle pour des pays à l'acceptation des Règles de Rotterdam. C'est une question d'actualité lorsque nombre de pays sont en train d'évaluer cette convention internationale<sup>509</sup> avant de faire leur propre choix: accepter ou refuser.

---

<sup>509</sup> En Asie, la Chine a apprécié les Règles de Rotterdam. Le représentant du chargeur, le Ministre de Commerce, a distribué un questionnaire aux chargeurs pour connaître les avis des chargeurs chinois. Ce questionnaire concerne des questions suivantes: le commerce électronique; le contrat de volume; l'obligation du transporteur; les cas exceptés du transporteur; la livraison sans connaissance; limitation de responsabilité; l'obligation du chargeur; le charger documentaire. A la fois, le représentant du transporteur, le Ministre de Commerce a installé deux Groupes de travail pour étudier les effets apportés par les Règles de Rotterdam. Un concerne les intérêts du transporteur maritime, l'autre s'agit des intérêts portuaires. Des réunions ont été organisées; pour instant, la conclusion définitive n'est pas sortie. Au Japon, il semble que les armateurs ne sont pas satisfaisants des Règles de Rotterdam. En Corée du Sud, c'est le même cas. Aux Etats-Unis, les Règles de Rotterdam ont obtenu le soutien des organisations professionnelles, notamment NITIL et WSC. Le 1 mai 2009, l'association de droit maritime américaine (ADMA) a invité les Etats-Unis de ratifier les Règles de Rotterdam: «Resolved that The Maritime Law Association of the United States urges the United States of America to sign and ratify the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, which will probably be known as the "Rotterdam Rules". Resolved that The Maritime Law Association of the United States urges the United States of America to opt into Chapter 14 (Jurisdiction) of the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, which will probably be known as the "Rotterdam Rules". Resolved that The Maritime Law Association of the United States urges the United States of America to opt into Chapter 15 (Arbitration) of the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, which will probably be known as the "Rotterdam Rules"». En février 2010, l'Américain Bar Association a officiellement soutenu les Règles de Rotterdam: «The present legal regimes for maritime cargo transportation are numerous and outdated. COGSA is the enactment of a convention drafted eighty-five years ago. The drafters of the existing regime simply could not have anticipated the coming age of containerization, multimodal transport, and e-commerce, which changed the face of sea carriage. The Rotterdam Rules address these issues and set forth, with greater clarity, the rights and responsibilities of the interested parties. The Rotterdam Rules will provide greater harmony, efficiency, uniformity, and predictability for those involved in marine shipping. The United States' interests were represented in UNCITRAL throughout negotiation of the Rotterdam Rules, and on September 23, 2009, the United States signed the treaty. Therefore, the attached Recommendation now proposes that the House of Delegates urge the United States Senate to ratify the Rotterdam Rules.» Au niveau européen, le 5 mai 2010, le parlement européen a déclaré son soutien aux Règles de Rotterdam; il invite les États membres à signer et à ratifier les Règles de Rotterdam. Du 24 au 26 mai 2010, lors du Forum de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (l'OSCE), le Danemark, la Norvège et les Pays-Bas sont également intervenus avec insistance en faveur d'une ratification de ces règles, l'Allemagne n'est pas un supporteur des Règles de Rotterdam, surtout son décontentement de l'article 26 de

Cette nouvelle réglementation internationale de transport maritime inquiète les opérateurs marocains, elle rend le transporteur responsable de la marchandise durant tout le processus de transport, y compris hors de navigation par mer. On pose des questions pour résumées les effets positifs et négatifs qu'apportent les Règles de Rotterdam sur les pays chargeurs comme le Maroc

### *11.2. Les effets positifs et négatifs des Règles de Rotterdam*

D'abord, est-ce que les règles de Rotterdam permettent-elles un rééquilibre de la relation entre les transporteurs et les chargeurs et vont-elles contribuer à la clarification du droit maritime (au moins pour les chargeurs marocains, le Maroc étant un pays chargeur)?

Est-ce que ces règles de Rotterdam vont-elles sécuriser les relations chargeur/transporteurs? Existe-t-il des innovations majeures dans ces règles? La liberté contractuelle défendue par ces règles est-elle la solution à tout problème? Ces règles assurent-elles une bonne gouvernance entre les opérateurs de la chaîne logistique globale?

Ces Règles de Rotterdam seraient-elles pour promouvoir le développement du transport maritime marocain à courte distance et les autoroutes de la mer en émergence au Maroc? Cette Convention est-elle bonne pour l'industrie et le commerce marocains?

Les nouveautés des Règles de Rotterdam: le champ de ces règles est le contrat de transport maritime, la présence d'un titre de transport ou d'un autre document n'est pas une condition de l'application des règles, ces règles; introduisent une modernité par la reconnaissance de «documents électronique du transport». Aussi ces règles traitent les contrats de transport en supprimant la faute nautique (comme les Règles de Hambourg) et

---

cette convention internationale. Un autre pays important européen, la France, a signé les Règles de Rotterdam. Mais, elle n'a pas fait son choix définitif. En Grande-Bretagne, un Groupe de travail consultatif a été installé pour étudier les effets des Règles de Rotterdam. Au Maroc n'est pas encore prêt pour ratifier pour signer cette Convention, et l'on est toujours au stade des consultations avec les professionnels (armateurs, transporteurs routiers, commissionnaires, etc.). L'idée est d'organiser une grande rencontre sur la question et sortir avec une position commune. Source: Marine Marchande marocaine.

étendent la responsabilité du transporteur pendant toute la durée de transport (article 18). Le transporteur est responsable pour perte, dommage ou retard (Article 23). La limitation de responsabilité (Articles (59- 60 et 61) a été réhaussée à 875 DTS par colis ou unité ou 3 DTS par kg de ,archandise perdue ou endommages par rapport aux Règles de Hambourg (835 DST ou 2,5 DST).

Les règles de Rotterdam sécurisent les relations entre chargeurs et transporteurs: augmentation du plafond de responsabilité du transporteur: suppression de la faute nautique (Convention de Bruxelles de 1924), droit de contrôle du chargeur, indemnisation du retard (qui n'existait pas dans la Convention de Bruxelles de 1924, mais introduite dans les Règles de Hambourg de 1978). Mais la lecture des règles révèle des zones d'ombre.

Le nombre d'articles est impressionnant (96 articles). Souvent longs et entachés d'ambiguités, difficile à lire et manquent de clarté. En outre, le transporteur a la possibilité de limiter la période de sa responsabilité à sous palan/sous palan.

Le principe même de la responsabolité est complexe et déséquilibré à l'avantage du transporter (les règles réintègrent les cas exceptés d'exonération de responsabilitite sauf la faute nautique un pas en arrière par rapport aux Règle de Hambourg).

Toutefois, le professeur Philippe DELEBEQUE<sup>510</sup>, ne pense pas qu'on puisse dire que le système de responsabilité est «déséquilibré» en faveur du transporteur: le système prévu par l'article 17<sup>511</sup> est clarifié par rapport au système actuel et l'article 17§5<sup>512</sup> est même favorable

---

<sup>510</sup> BERLINGIERI F., DELEBECQUE Ph., *Analyse des critiques des Règles de Rotterdam, Droit. Mar. Franç.* 2001 p. 967.

<sup>511</sup> L'article 17, Fondement de la responsabilité, 1) Le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, si l'ayant droit prouve que cette perte, ce dommage ou ce retard, ou l'événement ou la circonstance qui l'a causé ou y a contribué, s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie au chapitre 4; 2) Le transporteur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18; 3) Le transporteur est aussi déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article si, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévue au paragraphe 2 du présent aricle, il prouve qu'un ou plusieurs des événements ou circonstances ci-après ont causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont contribué.

<sup>512</sup> Article 17§ 5, Le transporteur est également responsable, nonobstant le §3 du prèsent article, de tout ou



au chargeur: il suffit que celui-ci allègue (sans avoir à prouver) une innavigabilité pour réintroduire la responsabilité du transporteur. Le chargeur peut agir contre la partie exécutante (article 19), aussi ses obligations sont impératives (articles 79§1)<sup>513</sup>. De plus, l'article 13§2<sup>514</sup> est, semble-t-il, limité par l'article 12§3).

L'article 80 qui institue la liberté contractuelle est obscure et source de futures litiges au profit du transporteur. Le «contrat de volume» est un piège pour les petits et moyens chargeurs. Ce contrat permettra au transporteur de réduire le champ de sa responsabilité est choisir la juridiction la plus favorable pour lui. Cette liberté souhaitée même par les chargeurs fragilera la position du destinataire et mettra en péril les lettres de crédit. Néanmoins, le professeur Philippe DELEBECQUE souligne: «Quant à l'article 80, il ne faudrait pas oublier qu'il y a désormais de solides conditions de forme et de fond qui l'encadrent. La jurisprudence nationale saura veiller au gain».

Ces règles sont favorables aux méga-carriers et gros chargeurs ainsi qu'aux prestataires de service logistiques mondiaux. Les petits et moyens chargeurs ainsi que les

---

partie de la perte, du dommage ou du retard si: a) L'ayant droit prouve que les événements ou circonstance suivants ont effectivement ou probablement causé la perte, le dommage ou le retard ou y on effectivement ou probablement contribué: i) le navire n'était pas en état de navigabilité; ii) le navire n'était pas convenablement armé, équipé et approvisionné; ou iii) les cales ou d'autres parties du navire où sont transportées les marchandises, ou les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquels elles sont transportées, n'étaient pas appropriés ni en bon état pour leur réception, transport et conservation; et b) Le transporteur ne peut prouver: i) qu'aucun des événements ou circonstances mentionnés à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article n'a causé la perte, le dommage ou le retard; ou ii) qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable conformément à l'article 14.

<sup>513</sup> Article 79, 1.) Sauf disposition contraire de la présente Convention, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle: a) Écarte ou limite directement ou indirectement les obligations du transporteur ou d'une partie exécutante maritime pour manquement à une obligation prévue dans la présente Convention; b) Écarte ou limite directement ou indirectement la responsabilité du transporteur ou d'une partie exécutante maritime pour manquement à une obligation prévue dans la présente Convention; ou c) Cède au transporteur ou à une personne mentionnée à l'article 18 le bénéfice de l'assurance des marchandises; 2. Sauf disposition contraire de la présente Convention, une clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle: a) Écarte, limite ou étend directement ou indirectement les obligations du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire prévues dans la présente Convention; ou b) Écarte, limite ou accroît directement ou indirectement la responsabilité du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire pour manquement à l'une quelconque de ses obligations prévues dans la présente Convention.

<sup>514</sup> Article 13,§2: Nonobstant le paragraphe 1 du présent article et sans préjudice des autres dispositions du chapitre 4 et des chapitres 5 à 7, le transporteur et le chargeur peuvent convenir que le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement des marchandises sera exécuté par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire. Cette convention est mentionnée dans les données du contrat.

armateurs et transporteurs marocain ne sont pas en position de force pour faire face aux risques de ces règles de Rotterdam.

Apparemment les Règles de Rotterdam sont faites aussi par le multimodal (article 26)<sup>515</sup>.

Le problème se posera en cas de litige. Comment le juge apprécierait-il le mot «international» pour appliquer les Conventions CMR ou CIM en cas de problème au niveau du transport terrestre? Le risque serait que les juges considéraient que ces deux Conventions sont d'application régionale et appliqueraient les Règles de Rotterdam à la place. Le même problème se posera pour le pré et post acheminement terrestre au niveau d'un espace national: comment les juges seraient-ils en mesure d'appliquer la CMR ou CIM pour la partie de transport effectuée au niveau local à la place de la loi nationale?

Cependant, le professeur Delebecque ajoute «Enfin l'article 26 ne devrait pas en Europe- largement comprise-soulever de difficultés. Certes le renvoi est-il fait aux seules Conventions internationales, mais ces Conventions sont applicables (en tout cas pour le CMR)<sup>516</sup> au Maroc. Le seul problème se pose de pays comme le Japon ou encore aux Etats-Unis où il n'y a pas de Conventions internationales terrestres applicable. Il n'est pas certain qu'un juge japonais ou américain en tienne compte. Mais une telle question échappe nécessairement au législateur international».

Au Maroc, les responsables suivent une politique sage. Ils veulent peser le pour et le

---

<sup>515</sup> Article 26: Lorsque la perte ou le dommage subi par les marchandises, ou un événement ou une circonstance ayant causé un retard dans leur 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 ou de la circonstance 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'elle soit ou aucune dérogation contractuelle au détriment du chargeur.

<sup>516</sup> La Convention de Genève dite C.M.R. (Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route) règle les conditions de transport et la responsabilité des différentes parties au contrat de transport (Donneur d'ordre, Chargeur, Transporteur, Destinataire) et demander La C.M.R. fut signée le 19 mai 1956 à Genève et mise en œuvre en 1958.

contre avant d'engager le Maroc dans ces nouvelles règles. Le Maroc est un pays chargeur. Il a tout intérêt à défendre ses chargeurs tout en soutenant ses transporteurs. Le Maroc devrait adopter une attitude de «Wait and See» pour suivre la position des chargeurs européens qui sont *a priori* contre les règles de Rotterdam

Ces nouveautés sont de taille dans la mesure où le texte ne se limitera plus à régir le transport de marchandise par mer uniquement, mais englobe les autres modes de transport (routier, ferroviaire) qui précèdent ou succèdent au transport maritime. C'est à cela que renvoie le mot «partiellement» qu'on peut lire dans l'intitulé de la Convention. Une telle nouveauté change entièrement les relations entre les deux principaux contractants que sont le chargeur et le transporteur, puisque, désormais l'article 12<sup>517</sup>, une telle Convention avantagera à coup sûr les grands armateurs qui vont pouvoir dominer de bout en bout la chaîne de transport de marchandises sous toutes ses formes. S'agissant du Maroc qui n'a ni flotte maritime, ni flotte TIR (transport international routier) de grande taille, ce sont, les chargeurs<sup>518</sup> qui vont en pâtir le plus, car ils dépendront intégralement, ou presque, des sociétés maritimes.

Le Maroc n'est pas encore prêt pour signer cette Convention, et l'on est aujourd'hui au stade des consultations avec les professionnels (armateurs, transporteurs routiers, commissionnaires etc.) pour connaître leurs avis sur la question. On estime qu'il n'y a pas d'urgence dans la mesure où l'entrée en vigueur d'une telle Convention doit avoir lieu un

---

<sup>517</sup> Article 12. «Le transporteur est responsable des marchandises en vertu de la présente Convention depuis leur réception par une partie exécutante ou lui-même en vue de leur transport jusqu'à leur livraison. 2. a) Si la loi ou la réglementation du lieu de réception exige que les marchandises soient remises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel il pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises depuis leur retrait auprès de cette autorité ou de ce tiers, b) Si la loi ou la réglementation du lieu de livraison exige qu'il remette les marchandises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel le destinataire pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises jusqu'à leur remise à cette autorité ou à ce tiers. 3. Afin de déterminer la durée de la responsabilité du transporteur, les parties peuvent convenir du moment et du lieu de la réception et de la livraison. Cependant, toute clause d'un contrat est réputée non écrite dans la mesure où elle prévoit: a) que la réception des marchandises est postérieure au moment où débute leur chargement initial conformément au contrat; ou b) que la livraison des marchandises est antérieure au moment où s'achève leur déchargement final conformément au contrat».

<sup>518</sup> BEN HADDOU N., *Association maritime pour la logistique* journal la vie économique, Casablanca ed. 2010.

après la ratification par les pays signataire.

Ceci étant, la nouvelle Convention apporte des choses positives en la matière en adaptant la réglementation maritime aux évolutions technologiques des dernières années. Et en premier lieu, elle reconnaît les documents électroniques dans ces transactions entre les contractants (article 35)<sup>519</sup>, ce qui est de nature à faciliter et à fluidifier plus les flux commerciaux et à alléger la documentation, à moins que le chargeur et le transporteur soient convenus de ne pas utiliser de document de transport ou de document électronique de transport, ou que la coutume, l'usage ou la pratique du commerce soit de ne pas en utiliser, lors de la remise des marchandises au transporteur ou à la partie exécutante en vue de leur transport, le chargeur ou, si ce dernier y consent, le chargeur documentaire est en droit d'obtenir du transporteur, aux choix du chargeur.

Une éventuelle adhésion du Maroc à ces règles devrait s'accompagner: du renforcement du conseil des chargeurs marocains, de l'appuis à un secteur maritime moderne, d'une aide à l'émergence de prestataire de services logistiques leaders purement marocains. Last but not least, une formation des juges, avocats et opérateurs en droit maritime et droit des transports appliqués et en technique professionnelles du commerce maritime et en logistique.

---

<sup>519</sup> Article 35, Emission du document de transport ou du document électronique de transport, A moins que le chargeur et le transporteur soient convenus de ne pas utiliser de document de transport ou de document électronique de transport, ou que la coutume, l'usage ou la pratique du commerce soit de ne pas en utiliser, lors de la remise des marchandises au transporteur ou à la partie exécutante en vue de leur transport, le chargeur ou, si ce dernier y consent, le chargeur documentaire est en droit d'obtenir du transporteur, au choix du chargeur: a) Un document de transport non négociable ou, sous réserve de l'alinéa a de l'article 8, un document électronique de transport non négociable; ou b) Un document de transport négociable approprié ou, sous réserve de l'alinéa a de l'article 8, un document électronique de transport négociable, à moins que le chargeur et le transporteur soient convenus de ne pas utiliser de document de transport négociable ou de document électronique de transport négociable, ou que la coutume, l'usage ou la pratique du commerce soit de pas en utiliser.

## CONCLUSION

Tout au long de cette recherche on a essayé de démontrer les problèmes dont souffrent la législation et la réglementation maritime marocaine depuis plusieurs décennies. Un droit maritime dépassé et ne forment pas un véritable droit maritime marocain, l'influence des droits étrangers, Français notamment n'ont pas pu élaborer<sup>520</sup> un ensemble de règles conformes aux besoins des activités maritimes (transporteurs, chargeurs, armateurs etc.).

Le Maroc dépend de l'armement étranger, et que cette expression de sa dépendance économique général comme c'est le cas de tout les pays en développement.

Certes, le droit maritime est une législation spéciale que le Maroc ne peut pas continuer à négliger en raison de la place qu'occupe le Maroc sur le plan international et dans la mesure où ce domaine est régi généralement par des règles internationales.

A cet égard, le Maroc a un intérêt de s'aligner sur la discipline internationale vue qu'il ne dispose pas d'une flotte maritime qui nécessite d'être protégée, mais se caractérise par le fait que sa position géographique occupe une place stratégique dans la région, se trouvant à la charnière de deux continents, l'Afrique et l'Europe, ses espaces maritimes relient la Mer Méditerranée et l'Océan Atlantique par le biais du détroit de Gibraltar, et il se trouve bien placé pour donner son point de vue sur la rédaction des conventions, en participant aux instances internationales.

Le statut avancé accordé au Maroc par l'Union Européenne exige entre autre que le législateur marocain doit adapter sa législation à celle des Etats Européens. Dans le même sens, si la modernisation de cette législation maritime marocaine est une sécurité pour les Etats qui commercent avec le Maroc, elle constitue une protection pour les ports, les infrastructures et les intérêts en général.

---

<sup>520</sup> BONASSIES P., *op. cit.*, *Le droit maritime français 1950-2000, évolution et perspectives*, in *Revue Scapel*, 2005 p. 195.

S'agissant du droit national ou international, il convient que les ports marocain soit, également «un port sûr», expression maritime qui implique non seulement que les navires peuvent y accoster en toute sécurité, mais aussi que la législation applicable est sérieuse, équitable et juste relativement aux différentes questions qui peuvent se poser pour un navire et à son équipage.

En outre, du point de vue juridique, la confiance que les Etats étrangers pourront manifester vis-à-vis du Maroc ne réside pas uniquement dans la compétence des magistrats et de l'application qu'ils font des textes, mais aussi dans les contenus des lois.

Le problème de la législation maritime date de 1982, quand le Maroc a commencé à s'intéresser à celle-ci. Ce volet a été confié à des bureaux des études étrangers qui n'ont pas pris en considération l'intérêt économique marocain, et c'est normal, car il s'agit d'une matière délicate qui touche l'économie et la politique dans les rapports internationaux. Le tort c'est que l'on a confondu cette matière internationale avec des matières de droit terrestre qui s'applique dans la limite du territoire marocain et entre marocains. Le projet de Code maritime, qui a été refait 6 fois, et dont la dernière mouture date de 2007, n'a pas été soumis au Parlement. En effet, dans son ensemble, il est très confus.

Le plus souvent, ses règles sont erronées, voire contradictoires. Des dispositions de conventions internationales diamétralement opposées y sont introduites, certaines professions maritimes sont mélangées ou sont inexistantes au Maroc. Le plus étonnant est qu'il exclut de la navigation maritime les navires de pêche, confondant le produit de la pêche et le navire qui pratique la navigation, alors que celui-ci se trouve juridiquement soumis aux mêmes règles que le navire de commerce concernant, notamment, l'armement, la saisie, les événements de mer, la responsabilité, la construction et la vente de navire, les privilèges et hypothèques maritimes, l'assurance et sa relation juridique avec les ports et les autorités portuaires.

La législation maritime au Maroc est toujours régie par le dahir de 1919. Or la politique économique dans le domaine maritime est en perpétuel changement sur le plan international et les responsabilités deviennent de plus en plus lourdes. Elles sont de plus en plus pénales, notamment, en matière de pollution maritime. Le Maroc ne retire pas les ressources que peut procurer ce secteur à cause de l'archaïsme et de l'état de délabrement avancé du code de 1919. Cette loi maritime doit être remplacée de manière urgente par une codification cohérente qui soit en concordance avec les réglementations internationales en vigueur ainsi qu'avec les pratiques commerciales.

L'évolution permanente des techniques commerciales et des réglementations juridiques internationales rend les textes de plus en plus inutilisables. Le législateur tarde à adopter certaines conventions internationales économiquement importantes pour le Maroc. La plus importante et apparentée à la discipline internationale sur la responsabilité du transporteur est celle concernant la responsabilité de l'armateur en matière de créances maritimes de Londres de 1976 et de son protocole de 1996. Dans un domaine où la réciprocité est la règle, cela devient inadmissible. Lorsque le droit n'est plus adapté, il devient un outil au service du sous-développement.

En 2003, suite à un programme d'appui à la réforme des transports de l'Union européenne, le Maroc a décidé de libéraliser le secteur du transport maritime. Dans le cadre de ce programme, il a été demandé au Maroc de mettre à niveau le secteur du transport, c'est-à-dire de le normaliser par rapport aux règlements européens. En réalité, le programme visait surtout la libéralisation du transport maritime. Mais cette libéralisation ne concerne que le transport des marchandises et non la flotte. Or le Maroc a non seulement libéralisé le transport par une simple circulaire, mais a décidé aussi de se dessaisir de sa compagnie maritime nationale (Comanav) en la privatisant et en se privant ainsi de son fonds de commerce. À ce naufrage, il faut ajouter la contraction qu'a déjà connue la flotte marocaine pendant les vingt

dernières années, ramenée à 20 navires en 1987, puis à 12 en 2007. Aujourd'hui, le naufrage a atteint le reste de la flotte marocaine. Une descente aux enfers encouragée par les contraintes financières que l'État impose aux armateurs marocains et par la concurrence que ces derniers subissent face à une flotte ne battant pas pavillon marocain, dont la totalité est sous pavillon de complaisance.

Le manutentionnaire n'est pas un transporteur et n'est plus un dépositaire mais au Maroc ce manutentionnaire porte toujours la casquette de l'ex ODEP organisme public qui avait le monopole de la manutention et de la garde des marchandises sous une autre forme.

Autrement dit, l'organisation actuelle de la manutention est totalement différente en droit. Elle est le fait de sociétés privées qui détient le monopole des opérations matérielles (chargement, déchargement, arrimage etc.) dans les ports marocains et ne travaille plus pour le compte de celui qui aura requis leurs services et que leur responsabilité n'est engagée qu'envers celui-ci qui seul à une action contre-elles comme c'est le cas en France (loi française de 1966).

En effet, cette situation est due au vide juridique qu'a provoqué la loi 15-02 sur les ports par l'introduction du principe de «l'unité de la manutention» qui fait peser sur le manutentionnaire les obligations du transporteur maritime: chargement et déchargement du navire, gardiennage et livraison des marchandises. La loi sur les ports a pris partie par l'incorporation de la manutention dans le contrat de transport de marchandise par mer, mais n'a pas réglementé la manutention. Certes, il n'avait pas à le faire car le manutentionnaire n'est pas au service d'un port mais au service d'un navire.

Le principe de l'unicité de la manutention, devait être également réglementé et aligner ce régime sur celui du transport maritime, sans faire une confusion.

On peut déduire, aussi, que l'étude des obligations du transporteur, hors le lien avec le navire, a permis de constater l'intervention de plusieurs intermédiaires dans le cadre de la



réalisation du contrat, néanmoins le problème qui reste posé est que la plupart de ce intermédiaires n'ont pas un statut juridique déterminant leur droit et obligations.

Le Maroc a ratifié la Convention de Hambourg entrée en vigueur en 1992, Son application est, dès lors obligation, lorsqu'elle est dans son champ d'application, c'est-à-dire chaque fois qu'une marchandise est embarquée ou débarquée dans un port marocain et lorsque l'utilisateur saisit une juridiction marocaine.

Ainsi, le fondement de la responsabilité du transporteur maritime, responsable liée de façon inhérente à ses obligations, varie selon qu'en applique la Convention de Bruxelles ou la Convention de Hambourg.

Aujourd'hui, sur le transporteur maritime marocain pèse en vertu de l'article 5 des Règles de Hambourg une obligation continue et il ne suffit pas au transporteur de prouver qu'il a pris toutes les précautions nécessaires pour éviter la réalisation du dommage et ses conséquences, mais il lui faudra prouver que les mesures raisonnables étaient prises par ses préposés ou mandataires. Quant aux tribunaux, ils ont toujours su utiliser cette rigueur, qu'il s'agisse de transport soumis aux Règles de Hambourg, de transport soumis à la loi française, ou au Code de commerce maritime de 1919 ou pour protéger les intérêts des chargeurs. Plus généralement, les tribunaux trouvent dans les obligations imposées aux transporteurs maritimes par les textes, des obligations essentielles ou fondamentales au sens de la théorie générale des contrats. Il suit de là, que la transgression de ces obligations par le transporteur engage sa responsabilité, quelque soient les clauses de contrat figurant au connaissement.

Au niveau international, la responsabilité du transporteur de marchandises par mer est loin d'être soumise à un corps de règles uniformes. Cette responsabilité du transporteur maritime international est réglementée par plusieurs textes.

Les Conventions qui gèrent ce régime partant de la Convention de Bruxelles, jusqu'aux Règles de Rotterdam récemment adoptés en 2008, il semble ont échoué dans

l'atteinte de leur objectif principal: l'uniformisation de la loi, en vue de la réalisation de la prévisibilité et la sécurité juridiques<sup>521</sup>.

La responsabilité fondée sur la présomption de responsabilité est assurée avec la Convention de Bruxelles, mais non sans dégager une longue liste de cas exonérateurs du transporteur vers un régime basé sur la présomption de faute avec la Convention de Hambourg, vers un double régime de responsabilité basé sur la faute avec les Règles de Rotterdam. L'on retrouve à mi-chemin entre les Règles de Hambourg et les Règles de la Haye/Haye-Visby<sup>522</sup>.

Le régime de responsabilité de la Convention de Bruxelles soulève plusieurs difficultés. On a remarqué que le contenu de l'obligation de navigabilité est imprécis et n'est pas reçu de la même manière par les tribunaux. La position des juges varie spécifiquement quant à l'aspect commercial de la navigabilité et fait l'objet de décisions contrastées. La durée de l'obligation de navigabilité pose également problème. Il est souvent difficile de savoir quand l'obligation de navigabilité du transporteur comme est finit.

On a constaté aussi que l'imprécision du texte de Bruxelles a engendré des difficultés quant au déroulement de la preuve. La charge de la preuve de la mise en état de navigabilité du navire ne repose pas sur une interprétation unanime dans les différents systèmes de droit, notamment en raison du rapport entre la preuve de diligence raisonnable de la navigabilité et le droit de l'exonération qui manque de netteté dans la Convention.

Toutefois, l'analyse de la jurisprudence et de la doctrine a amené au constat qu'en principe, les rédacteurs de la Convention de Bruxelles, inspirés de la *Common Law*, on fait de l'article 3§1 une obligation primordiale, et de l'article 3§2, une obligation remplaçant la première, durant le voyage. Cet ordre d'idée signifie que si le dommage est causé par le

---

<sup>521</sup> RIMABOSCHI M., *Méthodes d'unification du droit maritime, contribution à l'interprétation uniforme*, thèse pour le doctorat en droit, Édition Università di Trieste, 2005, p. 92.

<sup>522</sup> KAMDEM F.I., *La responsabilité du transporteur maritime au niveau international: un échec d'uniformisation juridique*, *Les cahiers de droit*, vol. 41 n, dec 2000, pp. 685-743.

manque de *diligence raisonnable* à assurer la navigabilité du navire, le transporteur sera responsable des dommages causés à la cargaison et n'aura pas le droit d'invoquer l'exonération.

Le texte de Bruxelles est muet sur l'exigence du lien de causalité entre l'inexécution de l'article II §2 et le dommage. Cependant, le discernement dicte que le lien de causalité entre le non-respect de l'article III §2 et les dommages à la marchandise rendent le transporteur responsable. Dans ce cas, il doit prouver que le dommage ou une partie de celui-ci n'a pas été causé par sa faute, mais par un des *cas exceptés*<sup>523</sup>.

La qualification de la faute dans la navigation et dans l'administration du navire par les tribunaux est très difficile à déterminer. Ainsi, la qualification d'une faute comme commerciale ou nautique n'est pas aisée, particulièrement lorsqu'il y a concours de fautes. Il n'est pas toujours plausible de tracer la frontière entre les deux fautes. Les hésitations de la jurisprudence, voire même sa confusion, sont saillantes dans la mise en application des différents critères de distinction possibles. On dénote que les tribunaux ont progressivement adopté une approche restrictive justifiant de la perte de ce cas exonératoire et sa désuétude.

Le cas excepté innommé des faits, constituant un événement non imputable au transporteur, bouleverse le régime de responsabilité de plein droit de la Convention, en énonçant la présomption de faute.

Enfin les cas exceptés, dans leur état actuel, contredisent le fondement du régime de plein droit de la Convention de Bruxelles, de sorte que l'interprétation des tribunaux nationaux demeure flottante. Les juges continentaux, surtout, hésitent sur la méthode à suivre pour interpréter ces règles qui souvent prêtent à confusion; s'agit-il d'une convention internationale ou d'un modèle de connaissance anglais ou américain transformé en une loi<sup>524</sup>?

---

<sup>523</sup> ADIL H., *Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises sous connaissance: un échec*. Université Montréal (FESP), Montréal, 2010, pp. 89-175.

<sup>524</sup> ADIL H., *op. cit.*, p. 195.

Les Règles de Hambourg ont certainement simplifié ces difficultés en instaurant un régime unitaire et une charge de preuve qui incombe clairement au transporteur.

Nonobstant, la rédaction de ce texte demeure submergés d'imprécision. Aussi, le maintien des *cas exceptés* d'incendie et d'assistance ou sauvetage en mer a mené à un renversement du régime de preuve menant à l'incohérence de ce texte.

Les Règles de Rotterdam à leur tour reprennent la présomption de responsabilité du transporteur avec un régime d'exonération semblable en apparence à celui des Règles de La Haye/Haye-Visby, sauf que les différences entre les deux régimes sont significatives, dues souvent aux renvois difficiles à suivre, au régime de preuve et aux imprécisions quant à l'application de la responsabilité partielle du transporteur.

La pierre angulaire de tout questionnement sur le régime de responsabilité du transporteur des Règles de Rotterdam est la formulation de l'article 17. Cet article sur le régime exonératoire engendrera certainement de la confusion des règles attributives de la charge à la preuve. En outre, la répartition de la responsabilité pour la perte occasionnée pour une combinaison de causes posera de sérieuses difficultés en pratique.

Les divergences d'intérêts des participants à la rédaction de ce texte inextricable et lourd de conséquences.

Il est donc légitime de s'interroger sur l'avenir de ce nouveau texte. Les Règles de Rotterdam incorporées dans un texte de quatre-vingt-dix articles vont-elles éliminer les conflits de conventions et les divergences d'interprétation de plus d'un siècle?

Plusieurs interrogations se posent sur le sort de cette nouvelle convention et spécialement sur sa réception et son application par les tribunaux.

Le choix du régime de responsabilité du transporteur maritime durant toutes ces années repose sur le jeu du maintien ou la suppression des *cas exceptés* ou par un renversement du fardeau de la preuve, car même s'il existe une volonté d'établir

l'uniformisation réelle du régime, la dynamique des négociations fait en sorte que les résultats obtenus répondent davantage priorité politique qu'aux objectifs de sécurité juridique<sup>525</sup>.

Cette situation laisse planer une incertitude constante sur le régime de responsabilité du transporteur, guidant les divergences d'interprétation d'une juridiction à l'autre.

La situation complexe actuelle manifeste une tendance à simplifier ces règles; le recours à une responsabilité objective serait un pas vers la prévisibilité tant attendue.

Souvent motivé économiquement par les coûts du contrat de transports, un régime simple et cohérent permettra une distribution claire des risques<sup>526</sup> et mettra fin aux incertitudes et difficultés réelles issues des conventions en vigueur qui se partagent un marché de responsabilité.

L'application de la règle des frais moindres que la perte encourue fait qu'un régime de responsabilité objective serait le mieux équitable du point de vue économique. Compte tenu du contrôle que peut exercer le transporteur sur la marchandise durant le voyage maritime, il devrait être responsable des pertes causées à la marchandise. La position du transporteur devrait logiquement réduire les coûts de voyage. Rappelons que le propriétaire de la cargaison paie le coût des précautions du transporteur dans le fret<sup>527</sup>.

Un régime, sous cet aspect, aura un effet incitatif sur le comportement des parties à exécuter, dans les meilleures conditions, le contrat de transport. La responsabilité du transporteur en cas de dommage serait donc retenue si la force majeure ne peut pas être établie.

Arrivée à terme de cette analyse consacrée au régime juridique marocain et international du transporteur maritime sous connaissement, le vœu de l'uniformisation peut

---

<sup>525</sup> KAMDEM E.I., *op. cit.*

<sup>526</sup> Voir: CALABRESI G., *Some Thoughts on Risk Distribution and the Law of torts*, dans Avery Wiener KATZ, *Foundations of the Economic Approach to Law*, Oxford University Press, 1998, p. 42 et suiv.

<sup>527</sup> DU PONTAVICE E et CORDIER P., *Transports et affrètements maritimes*, Delmas, 2ème éd. 1990, H 11, p. 95.

être exaucé si on opte pour la simplicité et c'est encore aux juges<sup>528</sup> de participer à cette évolution en se focalisant sur l'objet du contrat du transport maritime d'acheminer la marchandise à destination en toute sécurité et en bon état.

---

<sup>528</sup> Le principe du droit anglais "*The judge made law*" n'est plus un principe énonciatif du droit propre à la tradition anglaise de *Commun Law*, c'est devenu un principe commun à tous les systèmes de droit.

## BIBLIOGRAPHIE

- ABID Y., *Le contrat d'assurance maritime sur faculté*, Perspective édition, C.L.E. Tunis, 2005.
- ABOUSSOROR A., *L'exécution du contrat de transport maritimes de marchandises*. Litec. Edit, 2001.
- ACHARD R., *Chargement en pontée irrégulier, dol, faute intentionnelle et limitation de responsabilité du transporteur maritime. Essai de synthèse*, 35, *Droit Mar. Franç.*, 1983, 3, p. 11.
- ACHARD R., *Les Règles de Hambourg à nouveau mises en examen*, *Droit Mar. Franç.*, 1994, p. 255.
- ACHARD R., *La responsabilité du transporteur dans le transport international de marchandises par mer.*, *Droit Mar. Franç.*, 1990, p. 669.
- ALTER M., *Droit es transports terrestres, aériens et maritime, interne et internationaux*. Vol. 82. Dalloz-Sirey 1989, p. 142.
- ANTONINI A., *I contratti di utilizzazione dell'aeromobile*, en *Dir. mar.* 2006, p. 641.
- Association marocaine de prospection, *Le Maroc et la mer, réalités et perspectives, ouvrage publié à l'occasion de l'Année Mondiale des Océans*, Casablanca, 1998, avec le concours de Roches Invest.
- ASSONTIES G., *Réglementation internationale des transports maritimes dans le CNUCED*, Publication de l'Institut universitaire de hautes études internationales, Genève, Presse Universitaire de France, 1991.
- AYACHE A., *Le Maroc, bilan d'une décolonisation*, Ed. Sociales, Paris, 1952.
- AYACHE G., *La question des archives historiques marocaines*, in *Hesperis-Tamuda*, vol. II, 1961. pp. 311-326.
- BAKARDZHIEVA S., *The International Convention on limitation of liability for maritime claims*, LLMC, 1976. art. 3.
- BEN FADHEL O., *La freinte de route et le développement des règles de la responsabilité du transporteur maritime des marchandises*, in *R.J.L.* n° 10, décembre 2007.
- BEN JAAFAR M., *La preuve dans les conflits relatifs aux contrats de transport maritime de marchandises*, in *RJL* n° 1, an 48, janvier 2006.
- BENNETT P., *Mutual risk: P&I Insurance clubs and Maritime Safety and environnement performance*, in *Marine Policy*, 2001, pp. 13-21.

- BENNOUNA M., *Rapport introductif au séminaire le Maroc et le droit de la mer*, n° 6, 2<sup>e</sup> semestre, 1979, p. 1.
- BENNOUNA Y., *La responsabilité du transporteur maritime à la lumière du droit marocain*, étude comparative avec la Convention maritime de Hambourg 1978, Casablanca, 1993, mémoire D.E.S. p. 141.
- BENOIT-MECHIN J., *Lyautey l'Africain ou le rêve immolé (1854-1934)*, Paris, Broché-2007, p. 492.
- BERLINGIERI F., *La responsabilità dell'armatore e la sua limitazione*, in *Studi in onore di Enzo Volli*, Trieste, 1993, p. 25.
- BERLINGIERI F. et DELEBECQUE Ph., *Analyses des critiques des Règles de Rotterdam*, *Droit Mar. Franç.*, 2001, p. 967.
- BERLINGIERI F., *Conversion of the Gold Monetary Unit into Money of Payment*, (1991) *Lloyd's Mar. and Comm. Law Quart.*, 97, pp. 98-100.
- BERLINGIERI F., *Aspects multimodaux des Règles de Rotterdam*, *DMF* 2009, pp. 867-879.
- BERLINGIERI F., *Freedom of Contract under the Rotterdam Rules*, in *Revue de droit uniforme* 2010, pp. 831-845.
- BERLINGIERI F., *La genèse et les travaux préparatoires des Règles de Rotterdam*, Colloque des Règles de Rotterdam des 20 et 21 mai 2010 à Marseille.
- BERLINGIERI F., *The Work of the Committee Maritime International: past, present, and future*, 1982-83. 57 Tulane.
- BERLINGIERI G., *La Convenzione LLMC 1976 al vaglio della giurisprudenza*, in *Dir. mar.* 1999, p. 277.
- BERLINGIERI G., *Profilo dei contratti di utilizzazione della nave*, in *Dir. mar.*, 1961.
- BEURIER et autres, *Droits maritimes*, Tome. I, Paris, Éditions Juris service, 1995, p. 322.
- BEURIER J.P., CHAUMETTE P., HESSE P., MENSARD A.-H., NDENDE M., PROUTIERE-MAULION G., REZENTHEL R., TASSEL Y. (2009/2010) *Droits maritimes*, Paris, Dalloz, coll. Dalloz action, 1216.
- BONASSIES P. et SCAPEL CH., *Traité de droit maritime*, *Librairie gén. droit et Jurisprudence*, Paris, 2006.
- BONASSIES P., *Les hypothèques et privilèges maritimes en droit anglais et en droit américain*, *DMF*, 1966, p. 593.
- BONASSIES P., *Chargeur et limitation de responsabilité*, *Droit Mar. Franç.*, 2007, n° 689.
- BONASSIES P., *Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité*, *Droit Mar. Franç.*, 1993.



- BONASSIES P., *Réflexions sur la Convention de 1976 sur la limitation des créances maritimes*, *Droit Mar. Franç.*, 1986, pp. 53, 55.
- BONASSIES P., *Dans Règles de La Haye, Règles de Hambourg, Règles de Marseille*. Institut Méditerranéen des transports Maritimes, Annales 1989.
- BONASSIES P., *La responsabilité du transporteur maritime dans les règles de la Haye et dans les Règles de Hambourg*», in *Il diritto marittimo*, 1989.
- BONASSIES P., *Le droit du transport maritime des conteneurs à l'orée du 21ème siècle*, en *Droit Mar. Franç.* 2009, pp. 7-15.
- BONASSIES P., *Le Droit maritime français 1950-2000, évolution et perspectives*, en *Revue SCAPEL*, 10 mai 2005.
- BONASSIES P., *Le Droit Maritime Marocain, (Le droit maritime et le régime juridique des affrètement du transport des marchandises)*. DU PONTAVICE E. et CORDIER P., *Transport et affrètement maritimes*.
- BONASSIES P., *Le droit positif français en 1985*, 39, *Droit Mar. Franç.*, 1987, pp. 3, 4.
- BONASSIES P., *Le droit positif français en 1992, La faute du chargeur*, *Droit Mar. Franç.*, 1993.
- BONASSIES P., *Le droit positif français en 1994*, *Droit Mar. Franç.*, 1995, p. 179.
- BONASSIES P., *Le droit positif français en 1997*, *Droit Mar. Franç.*, 1998, Hors série n. 2, p. 95.
- BONASSIES P., *Le droit positif français en 2001*, *Droit Mar. Franç.*, hors série n. 6, juin 2002, p. 12.
- BONASSIES P., *Le droit positif français en 2003, le fait du chargeur*, *Droit Mar. Franç.*, 2004.
- BONASSIES P., *Le droit positif français en 2007, la clause sous palan*, *Droit Mar. Franç.*, 2008.
- BONASSIES P., *Navire «Girolata»*, *Droit Mar. Franç.*, 1998, n° 588.
- BONASSIES P., *Observations, Affaire Muncaster Castle / Chambre des Lords, 7 décembre 1961*, *Droit Mar. Franç.*, 1963, p. 246 (cité par O. Ben Fadhel in R.J.L n° 10, décembre 2007).
- BONASSIES P., *Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité*, *Droit Mar. Franç.*, 1993, pp. 95-100.
- BONASSIES P., *Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité*. *Droit Mar. Franç.*, 1993, n° 524.
- BONELL M.J., *Le regole oggettive del commercio internazionale*, Milano, 1976.

- BONNECASE J., *Le droit commercial maritime et son particularisme, Son domaine d'application et sa méthode d'interprétation*, 2e éd, entièrement revue et augmentée, Paris, Sirey 1931.
- BOYER A., *Les transports maritimes*, PUF, 1973, p. 39.
- BRISSET J., *Cours de droit maritime*, Faculté de droit, Université d'Ottawa, Ottawa, 1955.pp. 3-4.
- BRUNAT J., *Lamy transport*, tome 2, Paris Lamy S.A. 1991.
- CAMARDA G., *Inquinamento e danno erariale*, Palermo, 1982.
- CARBONE L., *Bulletin CETMO*, n° 49, Dossier janvier 2002.
- CARBONE S.M. - MUNARI F., *Regole e organizzazione dei trasporti marittimi internazionali*, Milano, 1990.
- CARBONE S.M., *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Milano, 1988.
- CARBONE S.M., *Il trasporto marittimo di cose nel sistema dei trattati internazionali*, Milano, 1976.
- CARBONE S.M., *L'internazionalità e la specialità della fonte del diritto della navigazione nel terzo millennio*, in *Riv. Dir. int. priv. Proc.*, 2005.
- CARBONE S.M., *Le regole di responsabilità del vettore marittimo. Dall'Aja ad Amburgo attraverso la giurisprudenza italiana*, Milano, 1984.
- CARBONE S.M., *Lezioni, casi e modelli contrattuali di diritto marittimo*, Torino, 1997.
- CARDOSO R., *Les obligations essentielles en droit privé des contrats*, Thèse de Dijon. 2006.
- CARNELLUTI F., *Teoria giuridica della circolazione*, Padova, 1933.
- CARVER, *Carriage by sea*, XIII ed., London, 1982.
- CELERIER P., *Les navires, Que sais-je*, Paris, PUF 1966.
- CHAIBAN C., *Les causes légales d'exonération du transporteur maritime*, Librairie gén. droit et Jurisprudence, Paris, 1965.
- CHAO A., *Manutentionnaire/acconier. Pour qui opère-t-il? Qui peut agir contre lui?*, BTL 1996, p. 66.
- CHARKAOUI H., *La réforme du transport maritime (2<sup>ème</sup> partie): L'impact des nouvelles règles de la Convention de Hambourg sur l'environnement économique*, éd. n° 169 mars 1995.
- CHARKAOUI H., *La responsabilité internationale des transporteurs maritime et aérien*, éd. Sochepress Casablanca, 1996.
- CHARKAOUI H., *Libéralisation du transport maritime et aérien: quels premiers constats et quelles solutions*, JMS, 2013.

- CHARKAOUI H., *Quelle place pour la Maroc face à l'ordre maritime mondial*, JMS, 2013.
- CHAUVEAU P., *La charte au voyage*, Droit Mar. Franç., 1960, p. 3.
- CHAUVEAU P., *Traité de droit maritime*, librairies Techniques, 1958.
- CLEMENS-JONES T., «Heidberg»: *malfaiteur ou victime d'une injustice?*, Droit Mar. Franç., 1993, pp. 712-713.
- CLOT A., *L'Espagne musulmane. VIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle*, Perrin, Paris, 1999.
- CONFORTI B., *Diritto internazionale*, Napoli, 1999.
- CORBIER I., *La faute inexcusable de l'armateur ou du droit de l'armateur à limiter sa responsabilité*, Droit Mar. Franç., 2002, p. 403.
- CORBIER I., *Les créances non limitables*, Droit Mar. Franç., 2002, p. 1038.
- DAHAK D., *Les Etats arabes et le droit de la mer*, Casablanca, édition Maghrébines 1986. Tome 1 et 2.
- DAJOUX-OUSSEL C., *Les incidents à la livraison des marchandises dans le contrat de transport maritime et le contrat d'affrètement au voyage*. Thèse Aix-Marseille, Février 2000.
- DAMIEN Marie-Madeleine, *Transport et logistique*, Dunod. Paris, 2001.
- DAMMAK H., *L'étendue de la responsabilité du transporteur dans le temps (étude comparative)*, in RJL n° 1, 48<sup>ème</sup> année, janvier 2006.
- DANJON D., *Traité de droit maritime*, Paris, Recueil Sirey, 1926, II tome.
- DE MONTEYNARD G., *Réflexions sur une difficulté d'application en matière maritime: l'opposabilité au destinataire d'un transport maritime des clauses de compétence insérées dans le connaissement*. [http://www.courdecassation.fr/jurisprudence\\_publications\\_documentation\\_2](http://www.courdecassation.fr/jurisprudence_publications_documentation_2).
- DE RICHEMENT H., *L'affréteur d'espace peut il bénéficier de la limitation?*, Droit Mar. Franç., 2002, p. 1011.
- DELEBECQUE Ph. et GERMAIN M., *Traité de droit commercial*, T. 2, 18<sup>ème</sup> édition, L.G.D.J, Paris 2001.
- DELEBECQUE Ph.- M. JACQUET et S. CORNELOUP, *Droit du commerce international*, Précis Dalloz, 1<sup>ère</sup> éd., 2007.
- DELEBECQUE Ph. MAZEAUD D., *Les clauses de responsabilité: clauses de non responsabilité, clauses limitatives de réparation, clauses pénale, les sanctions de l'inexécution des obligations contractuelles*, *Étude de droit comparé*, Bruylant et Librairie gén. droit et Jurisprudence, Paris, 2001, pp. 361-391.

- DELEBECQUE Ph., *Contrats de services: quelle qualification?*, en *Gazette de Chambre*, 2004, n° 4 pp. 2-5.
- DELEBECQUE Ph., *Droit maritime et régime générale des obligations*, en *Droit Mar. Franç.*, 2005.
- DELEBECQUE Ph., *La limitation de la responsabilité de l'armateur; qui est le juge compétent?*, *Droit Mar. Franç.*, 2002, p. 1075.
- DELEBECQUE Ph., *La responsabilité du chargeur dans ses relations avec le transporteur, le point de vue français*. *Droit Mar. Franç.*, 2008, n° 689.
- DELEBECQUE Ph., *Le destinataire de la marchandise: tiers ou partie au contrat de transport?*, *D.A.* 1995, 191, n°12, p. 409.
- DELEBECQUE Ph., *Le projet d'instrument sur le transport international de marchandises par mer. Projet CNUDCI. Présentation générale*.
- DELEBECQUE Ph., *Les clauses allégeant les obligations dans les contrats*. Thèse, Aix-en-Provence 1981.
- DELEBECQUE Ph., *Pour les Règles de Rotterdam*, *Gazette de la Chambre*, n° 20, Automne 2009.
- DERVIEUX Yann., *La responsabilité du transporteur maritime de passagers et de leurs bagages*. *Mémoire de DESS Droit Maritimes et des transports* 1998.
- DOMINEDÒ, *Il sistema dei contratti di utilizzazione della nave*, Milano, 1937, 31 ss.
- DOMINEDÒ, *Il sistema dei rapporti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, in *Riv. dir. nav.* 1965. pp. I, 11.
- Du PONTAVICE E. et CORDIER P., *Transports et affrètements maritimes*, Delmas, 2<sup>ème</sup> éd. 1990.
- DU PONTAVICE E.- SORTAIS J. P., *L'affrètement par charte partie*, Paris, 1964.
- DU PONTAVICE E., *Droit maritime*, Dalloz, 12<sup>ème</sup> éd., 1977.
- EISEMANN P. M., *L'intégration du droit international et communautaire dans l'ordre juridique national*, La Haye-Londres-Boston, 1996.
- EL KHAYAT M., «*La responsabilité du transporteur dans le droit Marocain*», Faculté de droit d'économie et des sciences de Paris, thèse, 1986.
- FERHAT H., *Le Maroc et la mer, approche historique*, en *Revue Juridique Politique Economique Marocaine*, 6, II<sup>ème</sup> semestre, 1979, p. 25.
- FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947.
- FIorentino, *I contratti navali*, II ed., Napoli, 1959.

- GAUTIER G., *La limitation joue-t-elle pour les dommages subis par le navire?*, *Droit Mar. Franç.*, 2002, p. 1025.
- GILMOR G., et al, *The Law of Admiralty*, 2 éd, New York, The Foundation press Inc., 1975.
- GOLDMAN B., *Frontières du droit et «lex mercatoria»*, en *Archives de philosophie du droit*, 1964, p. 177.
- GRAZIANI, *Locazione di nave e noleggio*, in *Riv. Trim. Dir. Proc. Civ.* 1950, p. 155.
- GRIME R.P., *Shipping Law*, Sweet & Maxwell, London, 1978, pp. 1-2.
- GROIZELEAU V., *Transport maritime, les Français et le marché asiatique*.
- GUIBERT S., *Pratiques diplomatiques marinides (XIIIe -XVe siècle)*, in *Oriente Moderno*, nuova serie, Anno 88, nr. 2 (2008), pp. 435-468, publ. Istituto per l'Oriente C. A. Nallino.
- HART H. L., *The concept of law*, Londres, 1961.
- HELIGON G., *Opposabilité aux destinataires des clauses de compétences des contrats de transport: question de droit*, in *Gazette de la Chambre* n° 3, Hiver 2003-2004.
- HETHERINGTON S., «*Australian Hybrid Liability Regime*», *Lloyd's Mar. and Comm. Law Quart.*, 1999.
- HILL C., *Maritime law*, Lloyd's practical shipping guides, London-Hong Kong, 1998.
- HOSNER C., *La responsabilité du transporteur maritime*, Étude de droit suisse, Lausanne, Nouvelle Bibliothèque, Droit et Jurisprudence, 1956.
- HUBNER C., *L'assureur peut-il invoquer la limitation de responsabilité?*, *Droit Mar. Franç.*, 2002, p. 1037.
- HUMANN C., *De l'interprétation de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952*, *Droit Mar. Franç.*, 2001, p. 371.
- IBANEZ J.P., *Les Règles de Rotterdam vont modifier le droit des transports*, article publié au Lexiquetransport: [www.lexiquetransport.fr](http://www.lexiquetransport.fr).
- IBN KHALDOUN A., *Al Moukaddima*, Ed. Dar al Kalam, Beirut, 1978, pp. 255-256.
- IBN MANDHUR., *Lissan al bahr*, en *Revue de la mer*, 1975, pp. 41, 47.
- IVALDI P., SCHIANO DI PEPE L., *Il diritto del mare*, in CARBONE SM., LUZZATTO R., SANTA MARIA A., (a cura di), *Istituzioni di diritto internazionale*, Torino, 2011, p. 480 ss.
- JACKSON J.H., *Rapport national sur le système de droit américain*, in UKNCCL, *The effect of treaties in domestic law*, dirigé par F. G. JACOBS, Londres, 1987, p. 141.
- JACOBSSON M., *Le régime international d'indemnisation des victimes des marées noires en pleine évolution*, *Droit Mar. Franç.*, 2004, p. 793.

- JESTAZ Ph., *L'obligation et la sanction: à la recherche de l'obligation fondamentale*, in Mélanges P. Raynaud, Dalloz-Sirey, 1984, p. 273.
- KADDOURI A., *Les marocains et la mer: la Méditerranée et le monde Méditerranéen à travers quelques récits de voyageurs maghrébines du XVII e au XX e siècle*, en *Revue Maroc-Europe*, n° 1, 1992, pp. 14-17.
- KAMDEM F., *La responsabilité du transporteur maritime au niveau international: un échec d'uniformisation juridique*, Les Cahiers de Droit, vol. 41, no. 4, décembre 2000 <http://www.fd.ulaval.ca> (Les Cahiers de Droit: Publication de l'Université de Laval, Canada).
- KEEFE Patrick J.O and COLINARD R.J., "*The Law of the Sea and the Marine Carrier's Liability*", (1976) 10 *J.W.T.L.*, p. 344.
- KENBIB M., «*Une histoire du Maghreb*», La Fabrique de l'histoire, Casablanca, 12 avril 2012.
- KENDE C.B., «*Le concept de limitation de responsabilité en droit américain*», *Droit Mar. Franç.*, 1987, p. 727.
- KIMBALI John D., «*Shipowner's liability and the proposed revision of the Hague Rules*» (1975) 7 *J.M.L.C.*, p. 217.
- KOZUBOVSKAYA-PELLE A., *De la qualité du transporteur maritime de marchandises: notions et identifications*, Thèse soutenue, sous la direction de Monsieur le Professeur Yves TASSEL, Nantes 14 novembre 2008.
- LAGHOUAT M., *Le Maroc a-t-il une vocation maritime*, in *Revue Maroc-Europe*, 1992 n° 2, p. 160 et suivantes.
- LAMY TRANSPORT, tome 2 «*Commission de transport, Mer, Fer, Air, Commerce extérieur*» édition 2006.
- LAROUÏ A., *The Historie of the Maghreb an Interpretive Essay*, Princeton University Press, 2015, pp. 109-110.
- LARROUMET C., *Obligation essentielle et clause limitative de responsabilité*, Recueil Dalloz 1997 p. 145.
- LATRECH B., *Les société de classification des navires: la sécurité maritime en question*, Thèse de droit, Académie de Montpellier, Université de Perpignan, 27 mars 2004.
- LATRON P., Dans «*Nouvelles informations*», *Droit Mar. Franç.*, 1986, p 38 *Droit Mar. Franç.*, pp. 50, 53.
- LE BAYON A., *Dictionnaire de droit maritime*, éditions A. Pedone, avril 1988.

- LEGENDRE C., «*La conférence internationale de 1976 sur la responsabilité en matière de créances maritimes*», *Droit Mar. Franç.*, 1977, pp. 195-204.
- Les Règles de Rotterdam: Transport international de marchandises comprenant une phase maritime, la «Hune» du 14/09/2009, <http://www.armateursdefrance.org>.
- LÉVIS J.P., *Les espaces marins: une réponse au défi économique du 21<sup>e</sup> siècle*, in *Reflets et perspectives de la vie économique*, Bruxelles, tome XVIII, Ford F., Georghiu L., Cameron H., *L'utilisation des mers au 21<sup>e</sup> siècle*, in *Impact, sciences et société*, n° 3/4, Paris, 1983.
- LOPUSKI J., «*Contrat maritimes internationaux et le problème de liberté contractuelle*», *Droit Mar. Franç.*, 1983, p. 337.
- LUREAU P., «*Dol, faute lourde et responsabilité du transporteur*», *Droit Mar. Franç.*, 1956, p. 67.
- LYONNE G., *La clause de la nation la plus favorisée en droit des investissements: bilan et perspective*, en *Rev. Générale de droit international public*, 2015, p. 19.
- MALAN A., *Le rayonnement de la clause compromissaire*, *Droit Mar. Franç.*, janvier 2006.
- MARCHICH A., *Le transport maritime de marchandise en droit marocain*, Faculté de droit et de science politique d'Aix Marseille, thèse, 1993.
- MAZEAUD H., et autres, *Leçons de droit civil*, Tome. 2, «*Obligations, théorie générale*», 8<sup>e</sup> éd., Paris, Montchrestien, 1991.
- MEKKI M, et GRIMALDI C., *Les clauses portant sur une obligation essentielle*, *RDC* 2008, pp. 1095-1108.
- MELLOULI S., *La responsabilité du transporteur maritime de marchandises*, CERP, Edit, 1993.
- MELLOULI S., *Le contrat de transport maritime de marchandises à l'épreuve du formalisme*, in *RTD*, 2004.
- MIEGE J-L., *Le Maroc et L'Europe (1830-1894)*, Paris, P.U.F., 1961-1963.
- MORINIERE J.M., *Le Non Vessel operating Common Carrier - Essai sur le concept de transporteur maritime contractuel*, Thèse de droit, Université de Nantes, 1996.
- NAUDIN P., *Réflexions critiques sur la clause de la nation la plus favorisée*, en *Revue politique et parlementaire*, 1932.
- NAWFAL S., *Quand les Arabes ont franchis la mer*, *Majallat al-Hilal*, n° 8, in *Revue en Arabe*, Aout 1972, pp. 5-11.
- NDENDE M., *Navire Christian Maersk*, *Droit Mar. Franç.*, mars 2006, p. 216.

- NEUMEISTER M. et AFP., *Pour ou contre les Règles de Rotterdam*, <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/15392/pour-ou-contre-les-regles-derotterdam-.html>.
- NICOLAS P. Y., *Les Règles de Hambourg devant les tribunaux français*, *Droit Mar. Franç.*, 1998, p. 547.
- NOLDE B., *La clause de la nation la plus favorisée et les tarifs préférentiels*, Paris 1933.
- ONOHOLIO S., *Le Messenger: quotidien d'information et de débat au Cameroun*, vendredi 19 mars 2010, <http://www.lemessenger.net>.
- ORLANDI M., *La responsabilità solidale*, Milano, 1993.
- OSMAN F., *Les principes généraux de la lex mercatoria*, Paris, 1992.
- OUNAIES A., *L'expertise en assurance maritime*, *R.J.L.*, n° 7, 1993.
- PACHECO H., *La exploración del Norte Africano del Sur del Atlas*, in *Archivos del Institut de Estudios Africanos*, n°1, 1 septembre 1974, pp. 8 et 49.
- PADOVA A., *Tendances dans le secteur de la conteneurisation et capacité des ports canadiens*, Bibliothèque du Parlement, PRB 05-75 F, 30 janvier 2006.
- PESTEL P.D., «*Chargeurs, transporteurs, et maritimes: réflexion sur un siècle de luttes d'influence*», *Droit Mar. Franç.*, 2001, p. 179.
- PINEAU J., *Le contrat de transport terrestre, maritime, aérien*, les Editions Thémis, *Droit Mar. Franç.*, 1986, p. 166.
- PIQUEMAL A., *L'indemnisation des dommages écologiques par le FIPOL, Espaces et ressources maritimes*, 2001, p. 123.
- PIQUET V., *Les civilisations de l'Afrique du nord: Berbère-Arabs Turcs.*, publié par A. COLIN A., 1909, p. 364.
- POSNER R.A., "Strict Liability. A comment", 2, *Journal of legal Studies* 1973. [http://chicagobound.uchicago.edu/journal\\_articles](http://chicagobound.uchicago.edu/journal_articles).
- POURCELET M., *Le transport maritime sous connaissance: droit canadien, américain et anglais*, Les presses de l'Université de Montréal, Montreal, 1972.
- PUTZEYS J., «*Le droit des transports au sein des Nations Unies*», 2001.
- QUÉNEUDEC J.P., *Conventions maritimes internationales*, Paris, Pedone, 1979, pp. 433-448.
- QUERCI E. O., *Analisi del diritto marittimo*, Trieste, 1999.
- RAGAB M., *Le droit maritime musulman et sa place dans l'histoire du droit maritime*, Thèse, Aix-Marseille, 1987.



- RAVICHANDRAN R., *Emerging Trends in Maritime Insurance Is there a trend towards demutualisation of mutual clubs*, Master of Science in Maritime Affairs (M.Sc) (Shipping Management) Word Maritime University, Malmoe, 2001.
- REMOND-GOUILLOUD M., *Le contrat de transport*, Editions Dalloz, Paris, 1993.
- REYNOLDS F., *Common carriers, bailment and carriage by sea*, in *English and Continental Maritime Law*, Anvers, 2003, p. 61.
- RICHARDSON J., *A guide to the Hague and Hague-Visby Rules*, Lloyd's of London Press Ltd, 1989.
- RIGAUX F., *Les situations juridiques individuelles dans un système de relativité générale*, Recueil des Cours de l'Académie de Droit International, 1989, tome 213, vol. 1, p. 192.
- RIGHETTI G., *Responsabilità del vettore marittimo nel sistema dei pericoli eccettuati: La responsabilità du transporteur maritime dans le système des périls exceptés*, Padoue, Cedam, 1960, in RIDC, 1961, Volume 13, <http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/revues/>.
- RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo*, Milano, 1987.
- RIMABOSCHI M., *L'unification du droit maritime: contribution à la construction d'un ordre juridique maritime*, Aix- Marseille, 2006.
- RIMABOSCHI M., *Méthodes d'unification du droit maritime. Contribution à la construction d'un ordre juridique maritime*, Aix Marseille, 2006, tit. II, p. 8.
- RIMABOSCHI M., *Méthodes d'unification du droit maritime. Contribution à la construction d'un ordre juridique maritime*, Aix Marseille, 2006, titre II, p. 6.
- RIOTE P., *La responsabilité extracontractuelle de l'armateur*, Thèse Aix-en- Provence 1985.
- RIPERT G., *Droit maritime*, «Crédit maritime, fortune de mer, Transport maritime», 4e éd., tome. 2 Paris, Éditions Rousseau et Cie, 1952.
- RIPERT G., *Le particularisme du droit maritime dans l'unification international de ce droit*, *Droit Mar. Franç.*, 2006.
- RIVERIN F., *Les banques européennes redonnent vie au marché de l'or*, Les Affaires, semaine du 2 au 8 octobre 1999.
- RODIÈRE R., *Incidence du dol du préposé sur la responsabilité de l'employeur*, *Droit Mar. Franç.*, 1979. (1870) B.T., p, 230.
- RODIÈRE R., *La responsabilité du transporteur maritime suivant les Règles de Hambourg 1878*, en *Droit Mar. Franç.*, 1978, 451-453.
- RODIÈRE R., *Code de la navigation de l'Italie*, Paris, 1967.

- RODIÈRE R., DU PONTAVICE E., *Droit maritime*, 10 éd., Paris, Dalloz, 1986.
- RODIÈRE R., DU PONTAVICE E., *Droit maritime*, Précis Dalloz 12<sup>ème</sup> Edition 1997, p. 265.
- RODIÈRE R., *La limitation de responsabilité du propriétaire de navire, passé, présent et avenir*, *Droit Mar. Franç.*, 1973, p. 259.
- RODIÈRE R., *Le contrat de tonnage*, en *Droit Mar. Franç.*, 1980, pp. 323-327.
- RODIÈRE R., *Traité général de droit maritime*, Dalloz, 1938, T. II, n° 558.
- RODIÈRE R., *Traité général de droit maritime*, Introduction l'Armement, Paris, Dalloz, 1976.
- RODIÈRE R., *Traité général de droit maritime*, Paris, Dalloz, 1971.
- RODIÈRE R., *Traité général de droit maritime*, tome 2, Paris 1967.
- RODIÈRE R., *Traité générale de droit maritime: Affrètements et transport*, 3 vol. Paris 1967.
- ROSARIO N., *Commentario al codice civile, article 2740*, Roma, 1945.
- SAUVAGE F., *La clause de négligence et les clauses de non responsabilité des fautes dans le contrat par mer*, Librairie Général de Droit et de Jurisprudence (*Librairie gén. droit et Jurisprudence*), 1911.
- SAUVAGE F., *Le transport des marchandises par mer*, Paris, 1967.
- SAUVIGNON E., *La clause de la nation la plus favorisée*, Grenoble, 1972.
- SCAPEL Ch., *Le domaine des limitations légale de responsabilité du transporteur de marchandises par mer*, Thèse, Aix-en- Provence 1973.
- SCAPEL CH., *Les réformes apportées par les Règles de Hambourg à la responsabilité du transporteur maritime*, *Annale I.M.T.M.* 1992.
- SCOVAZZI T., *The Evolution of International Law of the Sea: New Issues, New Challenges*, in *Recueil des Cours*, 2000, p. 43 ss.
- SCRUTTON, *Charter parties and bills of lading*, XXII ed., London, 2011.
- SÉRIAUX A., *La faute du transporteur*, thèse de doctorat, Marseille, Faculté de droit, d'économie et des sciences, Université d'Aix-Marseille, 1981.
- SIMSON P., *Qui est le transporteur maritime?*, *Droit Mar. Franç.*, 1995, pp. 26-29.
- SPASIANO, *I contratti di utilizzazione della nave o della aeromobile*, in *studi per G. BERLINGIERI*, Genova, 1964.
- STURLEY M.F., *Uniformity in The Law Governing the Carriage of Goods by Sea*, 1995.
- SWEENEY S J., *Les Règles de Hambourg, point de vue d'un juriste anglo-saxon*, *Droit Mar. Franç.*, 1979. pp. 325-335.
- TALAEB H M., *Le droit maritime, édition Maison de la culture*, Amman, Jordanie, 2007.

- TASSEL Y., *L'autonomie de la clause de juridiction, Droit Mar. Franç.*, 1995, p. 259.
- TAZI A., *Bataille dite, «Zellaka» contre les corsaires en Andalousie en 1086, sous le commandement des deux «Rais» Ahmed ben Maimoun et Daoud Bnou Aicha*, Rabat 1978, pp. 18-19.
- TAZI A., *La flotte marocaine à travers l'histoire, Majallat al baht al –llmi*, in *Revue de recherche scientifique*, n° 33 nov. 1982, pp.15 et suivantes.
- TETLEY W., *Glossary of Maritime Law Abbreviations, Definitions, Terms and Odds N Ends*, [En ligne, 2000, [<http://www.admiraltylaw.com/tetley/Glosind.htm>] (20 mai 2000).
- TETLEY W., «*Package & Kilo Limitation and The Hague, Hague/Visby and Hamburg Rules & Gold*», 1995.
- TETLEY W., *Marine Cargo Claims*, 3e éd., Cowansville, Éditions Yvon Biais, 1988, p. 335 et ss.
- TETLEY W., *Summary of Some General Criticisms of UNICTRAL Convention (the Rotterdam Rules)*, *Journ. Int. Mar. Law*, 2008, pp. 625-628.
- THOO, K. A. F., *Le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime en droit comparé entre l'Allemagne et la France, avec le droit substantiel du Bénin, de la Côte d'Ivoire et du Nigeria* (Vol. 39). LIT Verlag Münster, 2003.
- TIMOULE A., *Evolution et potentialité de la pêche au Maroc 1985*, Casablanca, éd. Sonir, 1990.
- TIMOULE A., *Moulay Hassan I, sultan du Maroc*, in *Zamane*, Casablanca, 1992, n° 40, mars 2014 pp. 6-10
- TORRENTE, *L'impresa e il lavoro nella navigazione. I contratti di utilizzazione della nave o dell'aeromobile*, Milano, 1964.
- TOSI J.P., *L'adhésion du destinataire au contrat de transport*, in *Mélanges Christian Mouly*, Litec, 1998.
- TREVES T., *Il diritto del mare e l'Italia*, Milano, 1995.
- TULLIO, *Contratto di noleggio*, Milano, 2006.
- TULLIO, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile come categoria generale*, in *Studi per Romanelli*, Milano, 1997, p. 1195.
- VALIN R. J., *Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, L. III, Paris, 1840.
- VALLASSAN J., *Livraison et adhésion du destinataire au contrat de transport*, les Petites affiches 1994.

- Van LOON J.H.A., *The Hague Conventions on Private International Law*, in UKNCCL, *The effect of treaties in domestic law*, London, 1987, p. 221.
- VERDE, *contratti di utilizzazione della nave e contratti di impresa*, in *Dir. trasp.* 1999. p. 445.
- VIALARD A., *Droit maritime*, 1<sup>e</sup> Edition, Paris, OUF, p. 45.
- VIALARD A., *La responsabilité des propriétaires des navires de mer*, Bordeaux, 1969, p. 175.
- VIALARD V., «L'affaire «Heidberg»: gros temps sur la Convention de Londres 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes», *Droit Mar. Franç.*, 1993.
- VIVANTE C., *La polizza di carico*, Milano, 1881, p. 62.
- VOGEL L., *Traité de droit commercial*, Tomme 1, Volume 1, 18<sup>ème</sup> édition, L.G.D.J, Paris, 2001, p. 270.
- WAROT J., *L'avènement du container dans le trafic maritime*, *Droit Mar. Franç.*, 1951, p. 269.
- WHITE M., *Australian Maritime Law*, The Federation Press, 2000.
- WILLIAMS, J. FARR, *Limitation on Liability for maritime claims*, London 2005.
- ZAHAR K., *Le contentieux de transport maritime*, *Mémoire. Séminaire de formation interentreprises*, Tunis, novembre 2000.
- ZUNARELLI, *Contratti atipici, impresa di navigazione e impresa di trasporto*, in *Dir. trasp.*, 1995, p. 737.