

Transport maritime sous *connaissance* : le transporteur maritime est-il responsable ?

Exporter des biens passe inmanquablement par la nécessité de pourvoir à leur transport. Suivant les termes d'usage de commerce choisis par les parties, le contrat de transport sera mis à charge du vendeur ou de l'acheteur qui aura, à titre de mandataire ou en son nom propre, la charge d'organiser le transport des marchandises.

La Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de *connaissance*, signée à Bruxelles le 25 août 1924, modifiée et complétée par le protocole de 1968 (*Règles de Visby*) régit le contrat de transport international de marchandises par mer, constaté dans un *connaissance* ou un document similaire.

Sous *Visby*, le transport maritime se divise en trois phases : le chargement, le transport et le déchargement. Pour chacune de ces phases ou avant celles-ci, la responsabilité du transporteur peut être engagée suite aux fautes commises par lui-même ou par un de ses préposés ayant entraîné un dommage aux marchandises. Dans certains cas, le transporteur pourra bénéficier d'une exonération complète de responsabilité et, dans d'autres, d'une limitation de cette dernière.

Dans quels cas le transporteur bénéficiera-t-il d'une exonération complète de sa responsabilité ?

- Avant le chargement et après le déchargement, le transporteur pourra s'exonérer complètement de toute responsabilité. Cette exonération de responsabilité bénéficie tant au transporteur qu'à ses subordonnés et se matérialise par l'insertion dans le contrat de transport de la clause dite «*Himalaya*» assimilant tous les sous-traitants au même régime de responsabilité que le transporteur.
- En cours de transport, le transporteur n'est ni responsable des éventuelles fautes de navigations commises pendant le voyage (ex. : collision avec un autre navire ou avec le quai) ni des fautes commises dans l'administration du navire. Au contraire, une faute commise avant ou au départ du voyage dans l'administration du navire entraînera *de facto* la responsabilité du transporteur (faute dite «*de navigabilité*»).
- Enfin et peu importe le moment de la survenance du dommage, le transporteur pourra également s'exonérer pour toute perte résultant ou provenant d'une insuffisance d'emballage, d'un incendie, d'un/ou des vice(s) caché(s) que le transporteur ne pouvait découvrir en faisant preuve d'une diligence raisonnable, d'un péril en mer, de faits de guerre, de faits d'ennemis publics, etc.

Dans quels cas le transporteur bénéficie-t-il d'une responsabilité plafonnée ?

- Le transporteur bénéficie d'une responsabilité plafonnée dans tous les cas où sa responsabilité est engagée, excepté lorsqu'il devra répondre d'une faute dite «*inexcusable*» dans son chef ou d'un de ses préposés.
- Le transporteur reste responsable du chargement (en ce compris l'arrimage), de l'administration des marchandises en cours de voyage, du déchargement des marchandises (obligation dite de «*navigabilité*»), même si cette responsabilité est plafonnée par colis ou par kilo et ce, au choix du propriétaire de la marchandise endommagée.

L'exportateur assumant les risques des marchandises en cours de voyage devra rester particulièrement vigilant au vu de chacune des causes d'exonération du transporteur en cas de non-couverture de celles-ci par la police d'assurance.
--

Xavier VAN OVERMEIRE - Avocat au Barreau de Bruxelles et de Tournai, Professeur invité à l'Ecole Pratique des Hautes Etudes Commerciales de Bruxelles