

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE  
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

---

# LES NVOCC

Mémoire de Master 2 Droit maritime et des transports

par

Philippe AZZI

Sous la direction de M. le professeur Christian Scapel

*Année universitaire 2011-2012*

J'adresse mes remerciements les plus chaleureux à mes professeurs Christian Scapel, Pierre Bonassies, Philippe Delebecque et Alain Dreyer pour la qualité de leurs enseignements.

Je tiens également à remercier particulièrement Sophie Pajanacci, mon maître de stage, pour la disponibilité dont elle a fait preuve à mon égard.

Je ne manquerai pas également de remercier tous les intervenants ainsi que Marjorie Vial pour leur aide durant cette année.

## ABREVIATIONS

ADMO : Annuaire de droit maritime et océanique  
BT : Bulletin des transports  
BTL : Bulletin des transports et de la logistique  
Bull. civ. : Bulletin des arrêts de la Cour de cassation (chambres civiles)  
CA : Cour d'appel  
Cass. : Cassation  
CCI : Chambre de commerce internationale  
C.civ : Code civil  
C.com : Code de commerce  
CGV : Conditions générales de vente  
Ch. : Chambre  
CMR : Convention de Genève relative aux transports routiers internationaux  
Com. : Commercial  
CNUCED : Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (UNCTAD)  
CNUDCI : Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (UNCITRAL)  
CSF : Container Freight Station  
C.transp. : Code des transports  
DMF : Droit maritime français  
DRE : Direction régionale de l'équipement  
EVP : Equivalent vingt pieds  
ETM : Entrepreneur de transport multimodal  
FCL : Full Container Load  
FIATA : Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés  
HAWB : House Airway Bill  
HBL : House Bill of Lading  
IATA : International Air Transport Association  
Jug. : Jugement  
LCL : Less Than a Container Load  
LLMC : Limitation of Liability for Maritime Claims  
LOTI : Loi d'orientation sur les transports intérieurs  
LTA : Lettre de transport aérien  
MAWB : Master Airway Bill  
NCPC : Nouveau code de procédure civile  
NVO : Non Vessel owner ou Non Vessel Operator  
NVOCC : Non Vessel Operating Common Carrier  
Obs. : Observations  
OTL : Opérateur de Transport et/ou de Logistique  
OTM : Organisateur ou opérateur de transport multimodal  
RGD : Revue générale de droit  
Rev. : Revue  
Rev.Scapel : Revue de droit commercial maritime, aérien et des transports.  
RIDC : Revue internationale de droit comparé  
Sect. : Section  
TC : Tribunal de commerce

TEU : Twenty equivalent unit

TGI : Tribunal de Grande Instance

TLF : Fédération des entreprises de transport et logistique de France

Transp. : Transport

# SOMMAIRE

## Introduction

### **1<sup>ère</sup> Partie : LE NVOCC, un entrepreneur *sui generis* du transport maritime international.**

Titre 1 : Un concept issu de la pratique commerciale Américaine du déplacement de marchandises conteneurisées

Chapitre 1 : L'organisation contractuelle d'une pratique commerciale : les liens contractuels entre les NVOCC et les gestionnaires de navires

Chapitre 2 : La pratique d'une double documentation de transport

Chapitre 3 : Une activité à l'origine d'un nouveau concept : le transporteur maritime contractuel

### **2<sup>nd</sup>e Partie : Un régime de responsabilité oscillant entre un encadrement légal et encadrement contractuel :**

Titre 1 : Le NVOCC en France prend les contours d'un commissionnaire de transport

Chapitre 1 : Le NVOCC commissionnaire de transport

Chapitre 2 : La responsabilité du NVOCC commissionnaire de transport

Titre 2 : En l'absence d'une convention uniforme internationale de droit multimodale des transports entrée en vigueur, les organisateurs de transport se dirigent vers un système de responsabilité contractuel de référence

Chapitre 1 : L'absence regrettée d'une convention uniforme internationale de droit multimodal des transports ayant une force obligatoire

Chapitre 2 : La mise en place d'un système contractuel souple et de référence par la CNUDCI/CCI

Marc Levinson a remarquablement mis en avant l'idée, dans son ouvrage traduit de l'américain en 2011, *The Box : Comment le conteneur a changé le monde*, que le « véritable héros de la mondialisation a un corps d'acier »<sup>1</sup>.

S'il est indéniable que l'émergence de pays tels la Chine, l'Inde ou le Brésil ont changé les rapports de force du commerce international, cette émergence n'aurait pu se concrétiser sans le concours du transport maritime.

En ce sens, les acteurs du monde maritime ont coutume de dire que le transport maritime constitue l'humble serviteur du commerce international.

Ce changement majeur dans l'acheminement des marchandises a été effectivement rendu possible grâce aux évolutions techniques et au développement de la conteneurisation.

Lorsque Malcom McLean, un entrepreneur de transport routier, a eu l'audace de lancer la première ligne de porte-conteneurs en 1956, en reprenant à son compte l'idée de désolidariser les remorques de camion de leurs tracteurs, et en transformant deux tankers, l'Ideal X et l'Alema, d'une capacité de 58 unités chacun, personne n'aurait pu prédire qu'aujourd'hui « le tonnage total de marchandises acheminées en conteneurs maritimes, et donc potentiellement multimodalisées, se situerait aujourd'hui autour de 500 millions de tonnes, représentant 45 % de la valeur du commerce mondial, soit plus de 3.000

---

<sup>1</sup> M.LEVINSON, *The Box : How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, 2010.

*milliards \$* »<sup>2</sup>. Ou que les dernières générations de porte-conteneurs que l'on connaît aujourd'hui, tels les « Triple E »<sup>3</sup>, qui seront livrés à l'armement Danois Maersk Line entre 2014 et 2015 atteindraient une capacité de 18 000 TEU (Twenty Equivalent Unit) ou EVP en Français (Equivalent Vingt Pieds). Comme le mentionne Christian Scapel, « *de génération en génération, les porte-conteneurs voient leur taille croître de façon de plus en plus rapide* »<sup>4</sup>.

Pour preuve, le navire Emma Maersk, d'une capacité estimée à 14 000 EVP, perdra son statut de géant des mers lorsque, les navires Triple E, seront livrés.

La clé du succès de cette boîte rectangulaire a résidé dans sa standardisation. Les conteneurs « dry » d'approximativement 20 et 40 pieds (environ 6 et 12 mètres et emportant un volume de 33,2 à 67,7 m<sup>3</sup>) qui servent au transport des marchandises dites sèches, conditionnées à l'intérieur essentiellement en palettes, sont les plus utilisés.

On parle à leur égard de « General Cargo » ou marchandises diverses qu'on oppose au « Bulk Cargo » ou marchandises en vrac qui sont chargées sans être conditionnées.

Connaissant un essor fulgurant, révolutionnant à la fois le monde des transports mais également toute la chaîne logistique depuis le fournisseur jusqu'au client final, d'autres conteneurs plus spécifiques ont été créés<sup>5</sup> : les versions « High-Cube », les « Hardtop container », les « Open-Top container », « les Flat Rack container », les « Platform container », les « Ventilated container », les « Insulated container », « les Tank container » ou

---

<sup>2</sup> Marie TILCHE, *Conteneurs maritimes : faut-il un régime spécifique ?*, BTL 1999, p. 531.

<sup>3</sup> Article paru sur Mer et Marine le 21/06/2011.

<sup>4</sup> « Grandeur et servitude du chargeur de conteneur », Rev.SCAPEL 2007.

<sup>5</sup> Voir Annexe 1 : Document de KUEHNE + NAGEL qui détaille les caractéristiques de tous les types et versions de conteneurs.

encore les « Refrigerated container » dont la pratique utilise l'abréviation de Reefer et qui permettent le transport sous température dirigée.

Le conteneur standard de 20 pieds (1 X 40' = 2 EVP = 2TEU's) sert d'unité de référence pour estimer les capacités d'un navire et évaluer les flux. La quasi-totalité d'entre eux est fabriquée en Chine.

L'accroissement de ce trafic conteneurisé a induit un formidable développement des transports de pré-et post-acheminement, le plus souvent du lieu de production de la marchandise jusqu'au navire de chargement et du navire déchargé à sa destination finale.

Le parcours terrestre est fondamental car il est le premier et le dernier maillon de la chaîne logistique multimodale.

Le caractère d'interchangeabilité du conteneur est à l'origine de l'essor des réseaux de transport mondiaux et des chaînes de transport qui associent le rail, la route, l'aérien et le fluvial au transport maritime pour concevoir un transport de bout en bout, de porte à porte. Les conteneurs pouvant être acheminés indifféremment par camions, barges, wagons ou navires.

Ces déplacements de marchandises d'un bout à l'autre de la planète nécessitent, le plus souvent, les services de plusieurs types de transporteurs et de plusieurs types de savoir-faire.

Le parcours est routier puis maritime et/ou ferroviaire et/ou aérien et/ou fluvial et, de nouveau routier.

L'ensemble des transporteurs maritimes, fluviaux, routiers, ferroviaires ou même aériens se sont adaptés pour faire de ces boîtes une unité de transport intermodal (entre les modes) et permettre la réalisation d'opération de transport sans rupture de charge.



La marchandise, une fois empotée dans des conteneurs, selon un plan de chargement ou « Container Stuffing Plan »<sup>6</sup> ne subit plus d'autre manutention jusqu'à son destinataire final.

Ce qui est manutentionné est ainsi le contenant et non le contenu.

Toutes les contraintes propres aux ruptures de charge (Offloading) qui caractérisaient les transports successifs s'atténuent voire disparaissent grâce à l'apparition de cette unité de transport intermodal.

La rupture de charge est définie comme « *l'étape pendant laquelle des marchandises transportés par un premier véhicule sont transférées dans un second, immédiatement ou après une période de stockage* »<sup>7</sup>.

Elles sont particulièrement coûteuses (immobilisation de véhicules, infrastructures, matériels de manutention et personnels) et impliquent une perte de temps. Mais elles sont de surcroît dangereuses car elles augmentent les risques qui pèsent sur les marchandises : avaries par casse ou détérioration, pertes ou manquants.

Le conteneur, spécialement conçu pour être facilement manutentionné, stocké, transporté, va présenter un certain nombre d'avantages pour tous les intervenants de la chaîne de transport et en premier lieu, les ayants droits des marchandises et leurs assureurs.

N'étant plus visibles, les marchandises à valeur ajoutée ou les plus convoitées seront plus difficiles à identifier.

Mais cet avantage à pour corolaire, comme nous le verrons plus tard ce que Christian Scapel qualifie de « syndrome du livreur »<sup>8</sup>.

Grâce aux conteneurs, ces risques, s'ils ne disparaissent pas, se réduisent. Et désormais, ce sont plus les risques propres au transport en pontée, comme la

---

<sup>6</sup> Voir Annexe 2 : « Formulating your container stuffing plan ».

<sup>7</sup> Définition donnée par Logistique et Conseil : organisme de recherche et d'information sur la logistique et le transport.

<sup>8</sup> C.SCAPEL, *Le régime de responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal*, Le transport multimodal transmaritime et transaérien, les nouvelles règles CNUCED/CCI. Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM.

perte de conteneurs à la mer, qui causent périodiquement des sueurs à toutes les parties prenantes du transport maritime, notamment dans le cadre de la contribution aux avaries communes (General Average Contribution).

On peut citer comme récent exemple, celui du porte-conteneurs MSC Flaminia, un over-panamax d'une capacité de 6 750 EVP , naviguant sous pavillon Allemand et qui se trouvant en difficulté dans les eaux internationales le 14/07/2012, a perdu un certain nombre de conteneurs.

Nous étions alors en stage dans l'agence Lyonnaise du NVOCC DB SCHENKER et avons pu constater l'inquiétude légitime de leurs clients.

Les personnels opérationnels que nous avons d'ailleurs pu rencontrer dans leur entrepôt de groupage avaient coutume de dire, en forçant un peu le trait, qu'ils n'expédiaient pas des marchandises mais des boîtes...

La CNUCED estime qu' « *il y a transport multimodal lorsqu'un transporteur unique prend en charge la totalité de l'organisation des opérations entre plusieurs modes, d'un point à un autre sous sa seule responsabilité, et sous un seul document de transport* »<sup>9</sup>.

Elle n'utilise d'ailleurs pas le sigle de NVOCC (Non Vessel Operator Common Carrier) pour qualifier cet acteur sui generis du transport international maritime qui fait l'objet de notre étude mais celui de NVO-MTO (Non Vessel Operating-Multimodal Transport Operator) qu'elle assimile à un entrepreneur de transport multimodal.

Pour appréhender ce que la CNUCED ou la doctrine Française qualifie d'entrepreneur ou d'organisateur de transport multimodal, il convient de rappeler comme le suggérait Christian Scapel dans son article intitulé « *Du transport successif au transport amodal via le transport multimodal* »<sup>10</sup>, qu'à de

---

<sup>9</sup> Le manuel de la CNUCED (Multimodal Transport Handbook).

<sup>10</sup> Rev.SCAPEL 2006.

rare exceptions, « *le transport a toujours revêtu, tout au moins sur le plan technique, un caractère multimodal* ».

En effet, seule une opération de transport terrestre peut être accomplie « house to house » (porte à porte) sans avoir à être accompagnée d'une phase complémentaire.

Historiquement, lorsqu'une opération de transport se matérialisait par une combinaison de phases modales distinctes, la doctrine employait la qualification de transport successif. La combinaison de ces phases modales distinctes s'effectuait par une succession de régimes juridiques distincts.

Il est donc à noter que ce concept de multimodalité, d'intermodalité, de transmodalité ou encore d'amodalité, selon les divergences sémantiques doctrinales, est une notion juridique moderne.

Cependant Martine RÈMOND-GOUILLOUD observe que le terme « *intermodal* » présente « *une connotation plus économique* »<sup>11</sup>.

Pierre Bonassies qui préfère la formule de transport intermodal nous livre une définition du transport multimodal qui se rapproche de celle proposée par la CNUCED.

Le transport multimodal selon lui « *utilise plusieurs modes différents de transport, le plus souvent deux modes, routier et maritime ou maritime et ferroviaire, mais géré par un opérateur unique qui en prend la responsabilité de bout en bout et qui délivre un document unique pour couvrir l'opération* »<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> M. RÈMOND-GOUILLOUD, *Droit maritime*, Pédone 1988, n° 601, note 44. *En ce sens, nous ajouterons que, d'un point de vue étymologique, la racine latine inter signifie : entre, dans, au milieu de, dans l'espace de, parmi. Appliqué à l'économie, qui met l'accent sur les liens entre les opérateurs économiques, le préfixe inter a sa place. Appliqué à un transport que l'on veut juridiquement unifié, et non pas morcelé, le préfixe inter, non seulement produit l'effet inverse au but recherché, mais encore, ne semble désigner, dans le temps, que les moments précis où la marchandise change de mode de transport, cette dernière étant entre deux modes de transport... Le terme « intermodal » ne pouvait effectivement qu'être rejeté.*

<sup>12</sup> P. BONASSIES, DMF 1999, n° 595 07-1999. Colloque de Droit Comparé A.F.D.M. et A.B.D.M 14 et 15 janv. 1999.

Philippe Delebecque, estime quant à sa part qu' « on parlera plus précisément de transport multimodal transmaritime si le transfert comporte une partie terrestre et une partie maritime, suivie généralement d'une autre partie terrestre. De transport multimodal transaérien et de transport combiné pour l'association du rail et de la route »<sup>13</sup> .

Il a également d'ailleurs parfaitement exposé la problématique qui est sous-jacente au transport multimodal et qui se pose aux juristes : « Comment acheminer dans la plus grande sécurité des marchandises, en vertu d'un titre unique et en utilisant au moins deux modes de transport différents ? »<sup>14</sup>.

Autrement dit, faut-il appliquer des règles de manière distributive, chaque tronçon étant régi par ses propres règles ou faut-il de manière plus ambitieuse soumettre les différents transports à des règles identiques ?

Des acteurs traditionnels du monde maritime comme certains agents, auxiliaires, ou encore opérateurs de transport, comme les transitaires (par souci de diversification), et même certains chargeurs (par souci d'économies d'échelles) ainsi que de « nombreux brasseurs d'affaires dont les capitaux ne s'étendent pas au-delà d'une boîte postale et d'un téléphone »<sup>15</sup>, ont vite pris conscience des bénéfices qu'ils pourraient tirer de cette révolution qu'était en train de vivre le monde des transports.

Ce dernier a donc dû s'organiser pour faire face à l'apparition de ces nouveaux acteurs ou opérateurs uniques, intermédiaires entre les chargeurs et les transporteurs, qui sans avoir le statut de transporteur maritime véritable, entendaient se comporter comme tel et assumer toutes les responsabilités qui s'attachent à cette qualité, alors même que leur

---

<sup>13</sup> P. DELEBECQUE, « Le transport multimodal », *RIDC* 2-1998, Volume 50, N°2, pp. 527-537.

<sup>14</sup> P. DELEBECQUE, « Le transport multimodal », *RIDC* 2-1998, Volume 50, N°2, pp. 527-537

<sup>15</sup> J.BONNEY, Norton Lilly enters NVO business : *American Shipper*, novembre 1992, p.19.

patrimoine laissait apparaître des doutes quant à leur solvabilité dans les cas où leur responsabilité serait engagée.

Si de nombreux acteurs ont essayé d'intégrer ce secteur notamment en Asie et particulièrement en Chine (ce qui a même conduit cette dernière à légiférer spécifiquement en la matière<sup>16</sup>), on constate aujourd'hui que de grands groupes internationaux ayant démontré leur expérience, tels DB SCHENKER, DHL, KUEHNE & NAGEL, DSV ou ECU-LINE, pour en citer quelques-uns, concentrent une grande part de ce trafic et ce, en pratiquant quelquefois le « co-loading » (co-chargement).

Les entreprises d'armement, pour accompagner cette révolution, ont dû faire des efforts financiers considérables pour transformer leur flotte existante en se lançant dans la construction de navires adaptés au transport de conteneurs.

Ces porte-conteneurs étant très coûteux, ces compagnies d'armement se sont consacrées exclusivement, dans un premier temps, à leur activité principale et ne se sont pas lancées dans les activités de groupage de fret qu'on appelle également consolidation, pour s'intéresser à la seule collecte de conteneurs complets.

Comme le résume le Professeur Yacouba Cissé de l'Université de droit d'Ottawa, le schéma traditionnel qui « *impliquait principalement le transporteur, le chargeur et le commissionnaire-transitaire, s'est brouillé du fait de l'intervention de nouveaux acteurs qui agissent comme de vrais transporteurs maritimes : les NVOCC* ». <sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> W. WANG, *Une recherche juridique sur les pratiques de NVOCC en Chine*, CDMT 2005-2006 : Les règles de transport maritimes internationaux de la République Populaire de Chine ont été mises en place depuis le 1/01/2006.

<sup>17</sup> RGD (2004) 34.407-429

Il se présente comme étant un transporteur, et offre à ses clients l'organisation de leur transport, en émettant son propre jeu de connaissance, établi à son nom et qui appelé House Bill of Lading (ou House Airway Bill en matière aérienne) et qu'il remet à son client qui est le véritable chargeur. Il procède de la sorte alors qu'il n'est ni propriétaire, ni gestionnaire de navire ou d'aéronefs, contrairement aux sociétés de navigation ou compagnies aériennes.

Le NVOCC recevra lui de la part de ces derniers, un connaissance sensiblement identique dénommé Master Bill of Lading.

À destination, le réceptionnaire des marchandises recevra le plus souvent, en échange du document de transport émis par le NVOCC au départ, soit l'original du connaissance émis par l'armateur au profit du NVOCC, soit un « bon à délivrer » émis par l'agent de l'armateur au port de déchargement.

Grâce à ce document, le réceptionnaire pourra alors retirer directement la marchandise auprès du transporteur réel.

La pratique des NVOCC entraîne donc un double niveau de documentation : entre le NVOCC et son client, d'une part, et entre le NVOCC et le transporteur réel, d'autre part.

S'ils ne disposent pas de la maîtrise technique de l'acheminement maritime ou aérien, (ils peuvent cependant posséder des filiales de transport terrestre comme DB SCHENKER avec JOYAU ), ils détiennent en revanche, un réseau mondial d'agences, qui leur permet d'offrir une couverture globale et une gamme complète de prestations à valeur ajoutée, allant du pré et/ou post acheminement des marchandises, à leur réception, à leur stockage, ainsi qu'

---

aux opération de douane import et/ ou export en fonction des Incoterms qui régissent les contrats de vente de ces marchandises.

On doit aussi préciser qu'en matière de douane leurs compétences ont été étendues depuis que le statut d'opérateur économique a été mis en place afin de renforcer les problématiques de sécurité et sûreté de la chaîne logistique internationale.

Les NVOCC les plus fiables aux yeux des autorités douanières pourront recevoir cette certification et bénéficier de simplifications et de contrôles réduits pour les formalités de dédouanement. C'est un argument commercial non négligeable.

Ils proposent également à leurs clients de prendre en charge toute leur logistique. De la simple prestation de stockage à la gestion complète de leur « supply chain » ou chaîne d'approvisionnement logistique. Ils peuvent prendre en main autant la gestion physique des flux (Third Party Logistic) que la gestion informatique des flux (Fourth Party Logistic). Ils seront alors qualifiés d'opérateurs de transport et de logistique.

On saisit donc que leur domaine d'activité est extrêmement vaste et pourquoi on peut parler à leur égard d'organisateur de transport.

Parallèlement, de modestes chargeurs comme de grands groupes industriels, désirant se concentrer exclusivement sur leur cœur de métier et ne maîtrisant pas les problématiques de transport et les risques qui y sont associés, ont vu d'un bon œil le recours à un intervenant unique qui prendra en charge la totalité de l'expédition pour un prix bien inférieur à ceux pratiqués par les transporteurs classiques, et notamment les gestionnaires de navires ou autrement dit les compagnies maritimes.

C'est donc ce développement de la conteneurisation qui facilitant la logistique du transport multimodal, a permis l'apparition de ces nouveaux intermédiaires qui portent le sigle Anglo-Saxon de NVOCC.

Le domaine d'activité des NVOCC ne concerne que l'organisation du transport de marchandises conteneurisées (solides ou liquides) dites General Cargo, et le transport de cargaisons roulants pouvant emprunter des navires rouliers dit « RO-RO SHIP<sup>18</sup> » ou « LO-LO SHIP<sup>19</sup> ».

A contrario, le transport dit de vrac (solide ou liquide) qui caractérise, principalement, le transport des matières premières par l'affrètement de navires spécifiques ne rentre pas pour l'instant dans la sphère d'activité des NVOCC, comme nous le confiait Sophie Pajanacci<sup>20</sup>.

Pour présenter l'activité économique de ces opérateurs de transport multimodaux ou organisateurs de transport, on peut dire qu'elle réside dans leur capacité à expédier des marchandises grâce au groupage et au dégroupage de « fret »<sup>21</sup>.

Ils collectent du fret que la pratique Américaine des transports par mer de marchandises conteneurisées a qualifié de LCL (Less than container load), c'est-à-dire dont le volume est inférieur à celui d'un conteneur complet.

Une fois ce fret consolidé (les marchandises de clients différents seront regroupées en fonction de leur provenance ou destination commune) dans des conteneurs complets dit FCL (Full container load), le NVOCC grâce à la capacité de transport qu'il aura acquise auprès de compagnies maritimes,

---

<sup>18</sup> Selon le dictionnaire Anglais-Français du commerce maritime de G.FIGUIERE : Roll-on roll-off ship : navire à bord duquel la cargaison (« rolling cargo ») est chargée sans manutention verticale. Le véhicule autotracteur ou non sur lequel elle est chargée embarque directement à bord en empruntant la ou les rampes de chargement.

<sup>19</sup> Idem. Lift on lift-off ship: navire qui combine la technique ro-ro et celle du chargement vertical.

<sup>20</sup> Global Account Manager chez DB Schenker et ancienne étudiante du CDMT.

<sup>21</sup> Ce terme Anglo-saxon de fret à la spécificité de désigner à la fois la marchandise et son prix.



tirera des bénéfices de la différence avec la revente de fret LCL auprès de ses clients exportateurs ou importateurs.

L'achat de cette capacité de transport qu'ils acquièrent, et qu'ils facturent globalement à leurs clients chargeurs, intervient par la conclusion avec les gestionnaires de navires de contrats ayant pour objet la mise à disposition d'espaces sur un navire ou de contrats ayant pour objet un volume de conteneurs.

De par le volume de fret qu'il pourra apporter aux gestionnaires de navires, ces derniers pourront lui proposer des tarifs avantageux qui lui permettront également de dégager des marges sur l'acheminement de FCL.

Bien entendu, les marges seront plus conséquentes sur le fret collecté en LCL, consolidé et expédié en FCL.

Ces nouvelles pratiques commerciales, consistant « à assumer la couteuse collecte des petits volumes de fret »<sup>22</sup> et à offrir en complément du transport maritime, une gamme complète de prestations accessoires au transport, ont donc remis en cause l'interprétation classique du concept d'entrepreneur de transport maritime.

En pratique, le plus souvent, des « feeders »<sup>23</sup> (petits porte-conteneurs) vont charger le fret LCL et le fret FCL dans des ports excentrés, puis se rejoindre alimenter une Container Freight Station (ou plate forme de conteneurs), où les LCL sont éventuellement complétés, et où s'organise le transbordement ou remplissage le plus rentable des « Ultra Large Container Ships »(ULCS).

Les cales de ces ULCS sont aménagées en cellules, véritables alvéoles, et un système de rails permet d'y guider par glissement les conteneurs. On parle

---

<sup>22</sup> JJ.CARREY, discours devant un comité de la chambre des représentants des Etats-Unis, le 18 juillet 1990 : NVOCC Legislative History, FMC,1990, p.22s

<sup>23</sup> Selon le dictionnaire Anglais-Français du commerce maritime de G.FIGUIERE : « Navire porte-conteneurs ou conventionnel de petite ou moyenne capacité assurant le feeding d'une ligne transocéanique. »

en Anglais de « Slot » (fentes) pour désigner les emplacements dans lesquels les conteneurs vont venir s'emboîter.

Le conteneur ayant chronologiquement fait ses preuves dans ce grand pays de chargeurs que sont les Etats-Unis d'Amérique (notamment pour assurer le commerce entre les Etats-Unis, Porto Rico, l'Alaska ou Hawaii et durant la Guerre du Vietnam pour assurer la logistique des troupes américaines), il n'est pas étonnant que ce concept à la fois économique et juridique soit apparu chez ses derniers.

En effet, ce sigle de NVOCC a été développé initialement par la pratique Américaine du transport de marchandises conteneurisées, bien que la première décision juridique américaine<sup>24</sup> ayant évoqué cette activité ait employé le sigle de NVC (Non Vessel Carrier) que l'on peut traduire par « transporteur sans navire ».

Ce dernier est rapidement devenu NVOCC mais un doute subsistait car ce dernier pouvait recevoir deux acceptions différentes : « Non Vessel Owning Common Carrier », que l'on peut traduire par « transporteur non propriétaire de navire » ou « Non Vessel Operator Common Carrier », que l'on peut traduire par « transporteur non gestionnaire de navire ».

Selon le Professeur William Tetley<sup>25</sup>, cette incertitude n'avait pas lieu d'être dans la mesure où les deux termes étaient employés indifféremment pour désigner la même activité économique.

Comme l'explique Jean-Michel Morinière dans sa thèse de doctorat<sup>26</sup>, consacrée aux NVOCC et qui fait figure d'étude de référence en France sur

---

<sup>24</sup> Shipping Regulation Report, 292§1.1

<sup>25</sup> Entretien entre J-M MORINIÈRE et W.TETLEY, Mc Gill University, Montreal, mars 1994.

le sujet, « *c'est le terme operating qui s'est imposé avec le temps, notamment dans la législation américaine, probablement parce qu'il définit mieux le fait que ce transporteur n'est pas propriétaire mais aussi ne contrôle pas le moyen par lequel le transporteur maritime est effectué* »<sup>27</sup>.

Il considère que « *les activités de groupage aérien et de NVOCC seraient à l'origine de cette évolution par laquelle on rencontrerait des transporteurs maritimes sans navire et des transporteurs aériens sans avion.* ».<sup>28</sup> Il estime que « *les NVOCC sont des transporteurs contractuels* ».

Ce terme de transporteur contractuel qu'il emploie pour qualifier le statut de ces NVOCC est apparu pour la première fois en matière aérienne dans la Convention de Guadalajara de 1961. Cette dernière a été adoptée dans le but de délimiter le champ d'application de la Convention de Varsovie de 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international.

Elle a défini les transporteurs de fait et les transporteurs contractuels au regard de la pratique de l'affrètement.

A son article 1) b) elle définit le transporteur contractuel comme « *une personne partie à un contrat de transport régi par la Convention de Varsovie et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur* ».

A son article 1) c) elle définit le transporteur de fait comme « *une personne, autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport prévu à l'alinéa (b)* ».

---

<sup>26</sup> J-M MORINIÈRE, *Les NVOCC, Essai sur le concept de transporteur maritime contractuel*, Thèse, Université de Nantes, 1997.

<sup>27</sup> Idem, p. 16.

<sup>28</sup> Idem, p. 9 et 10.

*mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la Convention de Varsovie. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire. »*

Mais il fallu attendre quelques temps avant que ce concept de NVOCC reçoive une définition légale aux Etats-Unis.

La Federal Maritime Board, ancêtre de l'actuel Federal Maritime Commission (FMC), en 1941 à l'occasion d'une décision *Alaskan Rates*<sup>29</sup>, a qualifié pour la première fois de « Non Vessel Owner » un freight forwarder (que l'on peut traduire juridiquement par expéditeur de fret et dans un sens économique par transitaire), alors-même que selon le document de transport qui avait été émis par le « freight forwarder » International Ocean Express System , il assumait une responsabilité de transporteur.

En 1952, la même juridiction administrative a opéré un revirement de jurisprudence avec la décision *Bernhard Ulman Co.v. Puerto Rico Express.Co.*<sup>30</sup>

Le Non Vessel Operator Puerto Rico Express Co. a été désigné de « common carrier » ou transporteur, alors qu'il exerçait la même activité que le freight forwarder de l'arrêt précédent.

La FMB a motivé sa décision en expliquant que la propriété du navire ou son contrôle n'ont pas une incidence décisive sur l'octroi du statut de transporteur maritime.

Adoptant donc une position pragmatique, elle considère qu'un tel statut relève plus d'un comportement commercial et de la volonté de l'intermédiaire à assumer le régime juridique applicable à la responsabilité d'un transporteur maritime.

---

<sup>29</sup> *Alaskan Rates* 2 USMC 558 (1941)

<sup>30</sup> 3 FMB 771 (1952).

La FMB résume sa pensée en énonçant « *qu'il faut comprendre par transporteur maritime toute personne qui revendique ouvertement cette qualité et en assume la responsabilité, peu importe qu'il soit gestionnaire de navire* »<sup>31</sup>.

Maître Christian Scapel et le Professeur Pierre Bonassies, dans leur Traité de droit maritime, tendent à la même position.

Se fondant sur la définition Française du transporteur maritime, inscrite à l'article 15 de la loi du 18 juin 1966 et qui énonce que le transporteur est celui « *qui s'engage à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre* », ils estiment qu'eu égard à cette définition, il n'y a rien de frauduleux à ce que ce NVOCC « *accepte d'assumer toutes les responsabilités du transport maritime sans être lui-même transporteur* »<sup>32</sup>.

Le transporteur maritime pour être caractérisé comme tel, n'est donc pas contraint d'exploiter un navire, c'est-à-dire maîtriser la technique de l'acheminement.

Cela dit, Maître Scapel n'assimile pas pour autant ces NVOCC à des transporteurs. Il a précisé en 1993 lors d'une table ronde sur les NVOCC que ce sont « *des entrepreneurs de transport multimodal opérant principalement au départ de l'Extrême-Orient et des USA* »<sup>33</sup>.

En ce sens, pour donner un exemple pratique de cette idée de multimodalité, on peut préciser que ces multimodal freight forwarder ont mis en place des prestations qui offrent des services de transports dit mixtes.

DB SCHENKER a ainsi mis en place le service « Skybridge ».

Il s'agit d'effectuer une partie du transport par voie aérienne et une autre par voie maritime. Cette combinaison permet au client de trouver un juste milieu entre un transport relativement bon marché mais long (pour des clients

---

<sup>31</sup> 6 FMB 245 (1961), 256-257 : Traduction proposée par J.M. MORINIERE

<sup>32</sup> P. Bonassies et C. SCAPEL, Traité de droit maritime, LGDJ, Traités, 2e éd., 2010, p. 647, n° 951. –

<sup>33</sup> Rev.SCAPEL, 1993, p.26 et également au DMF, 1993, n°527, p.320.-

toujours plus soucieux de respecter le système de production dit de « just in time » ou à flux tendus) et un transport plus rapide mais couteux.

Ce service connaît un véritable succès pour les expéditions au départ d'Asie et à destination de l'Europe. La marchandise sera expédiée par voie maritime depuis l'Asie jusqu'à Dubaï. Puis empruntera la voie aérienne pour arriver au plus tard 2 jours après en Europe. Comme on peut le constater sur l'annexe n°3, les transit times sont quasi divisés par deux<sup>34</sup>.

Sans avoir un statut de véritable transporteur maritime, ces intermédiaires entre les chargeurs et les transporteurs maritimes réels, peuvent se comporter comme tel et assumer toutes les responsabilités qui s'attachent à cette qualité car ils savent « *faire bon usage du conteneur et manient avec habilité l'infrastructure en jouant sur la géopolitique des transports* »<sup>35</sup>.

Jean-Michel Morinière déduit donc de ces éléments que cette réglementation américaine est d'abord intervenue dans un souci de protection de l'ordre économique en réglementant les taux de fret entre son territoire et ses territoires maritimes.

C'est en 1962 que la FMC a véritablement donné naissance à la notion de NVOCC, à la suite de sa « *tâtonnante construction jurisprudentielle* »<sup>36</sup> que nous avons évoqué, en définissant cet opérateur comme « *toute personne qui par son établissement, le maintien de tarifs, la publicité ou autre, propose le transport interne ou international par mer de marchandises tel que défini par la loi* », étant

---

<sup>34</sup> Annexe 3 : Brochure de DB SCHENKER SKYBRIDGE. Schémas et tableaux de comparaisons des destinations desservies et des transit times correspondant.

<sup>35</sup> A.VIGARIE, Echanges et transports internationaux, 2<sup>e</sup> éd., Mémentos de Géographie, Paris, Sirey, 1991, p.10.

<sup>36</sup> C.BERNAT, Avocat au barreau de Bordeaux.-

*précisé qu'il est « supposé être un expéditeur de marchandises vis-à-vis des transporteurs maritimes substitués »<sup>37</sup>.*

Ce concept a été par la suite pour la première fois inscrit dans les textes législatifs américains avec le Shipping Act du 20 mars 1984 qui dispose que « *le sigle de NVOCC se réfère à un transporteur qui n'est pas opérateur des navires avec lesquels il effectue des transports maritimes, et qui est un expéditeur dans ses relations avec un transporteur maritime*<sup>38</sup> ».

Ce Shipping Act ajoute que « *chaque NVOCC exerçant au départ ou vers les USA devait déposer auprès de la FMC une caution d'au moins \$ 50.000 et disposer d'un mandataire aux USA pour y recevoir d'éventuels actes de procédure* ».<sup>39</sup>

Les problèmes engendrés par les NVOCC non américains ont conduit à l'adoption du NVOCC Act de 1991 entré en vigueur le 3 mars 1992, et complété par de nouvelles mesures adoptées par la FMC le 22 janvier 1993.<sup>40</sup>

Il est possible sur le site internet de la FMC<sup>41</sup> de consulter la liste des opérateurs disposant de la licence Américaine de NVOCC indispensable pour mener une telle activité depuis ou vers le territoire nord-américain.

La dernière réforme législative Américaine d'envergure est intervenue avec l'Ocean Shipping Reform Act de 1998 qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1999.

La difficulté d'interpréter ces textes américains résulte du fait qu'ils ont repris à leur compte des termes issus de la pratique et qui recouvrent sous ce même sigle des activités différentes.

---

<sup>37</sup> J-M MORINIERE, Genèse et juridicité de l'acronyme NVOCC, ADMO. Tome XV, 1997, p.321 et 322-

<sup>38</sup> US Shipping Act 1984, Section 3 (17)-

<sup>39</sup> J-M MORINIERE, Genèse et juridicité de l'acronyme NVOCC, ADMO. Tome XV, 1997, p.

<sup>40</sup> Idem, p.326.

<sup>41</sup> [http://www2.fmc.gov/oti/OTIList\\_NVO\\_TradeNames.aspx](http://www2.fmc.gov/oti/OTIList_NVO_TradeNames.aspx)

Certains peuvent mener des activités mixtes et se présenteront comme des freight forwarder qu'on peut assimiler aux transitaires ou aux commissionnaires Français. Or, on sait bien que le statut des transitaires qui sont de simples mandataires agissant au nom et pour le compte de leurs mandants diffèrent de celui des commissionnaires qui agissent en leur propre nom pour le compte de leur donneur d'ordre ou commettant.

D'autres se présenteront comme des « Carriers » ou transporteurs.

Ne rentrant donc ni dans la catégorie des auxiliaires de transport traditionnellement reconnus, bien qu'ils en soient des émanations, ni dans celles des armateurs-transporteurs, bien que ces derniers aient constitués des filiales NVOCC permettant de leur assurer un taux de remplissage de leurs navires, on sera tenté de les présenter dans une première partie comme des opérateurs *sui generis* du transport international maritime. On observera dans un Titre 1 que c'est la pratique commerciale Américaine du déplacement de marchandises conteneurisées qui est à l'origine de ce concept qu'une partie de la doctrine qualifie de transporteur contractuel.

En France en raison de l'absence d'une législation spécifique en la matière, la mission de préciser le statut de ces intermédiaires est revenue à la Jurisprudence, accompagnée dans sa tâche par la doctrine.

Si l'encyclopédie LAMY Transport évoque dans son Tome 2 de 2012 les NVOCC dans la partie dédiée aux transporteurs maritimes, elle ne le présente ainsi que sous l'angle des documents de transport qu'ils émettent.

Dans une section intitulée « *Documents similaires au connaissement* », elle le définit comme « *un entrepreneur de transport multimodal ne possédant, en propre, aucun moyen de transport et qui offre aux chargeurs un service de bout en bout en sous-traitant la totalité des opérations de déplacement de la marchandise.* »



On reconnaît déjà dans cette première partie de définition quelques traits qui caractérisent le statut d'un commissionnaire de transport.

Elle conclut sa définition en estimant que « *sur le plan juridique, vis-à-vis de ses clients, c'est un commissionnaire de transport.* »

D'après cette définition, on pourrait donc estimer que le NVOCC ne conclut des contrats de transport qu'avec les gestionnaires de transport.

Pour être plus précis, il conclut avec ces derniers, des contrats d'affrètement d'espaces qui lui permettront ainsi de conclure avec ses clients des contrats de commission de transport.

Juridiquement parlant, pour l'armateur, le NVOCC n'est donc qu'un chargeur comme un autre alors que le chargeur réel, donneur d'ordre ou encore client du NVOCC est le commettant de ce commissionnaire particulier aux vastes missions.

Mais notre étude se heurtera au fait que le commissionnaire de transport est une figure juridique toujours ignorée des conventions internationales actuellement en vigueur.

La Jurisprudence Française considère que ces intermédiaires entre chargeurs et transporteurs maritimes constituent une adaptation internationale de la notion Française de commissionnaire de transport, et seraient donc soumis au même type de responsabilité dans leurs relations avec leurs donneurs d'ordres ou commettants, et avec leurs transporteurs substitués ou sous-traitants.

En ce sens Madame LACASSE<sup>42</sup>, entreprenant de définir les contours du régime de droit commun de l'entrepreneur de transport multimodal, après avoir pris le soin de distinguer notamment le contrat de commission de transport, du contrat de transport, souligne l'évidente attraction exercée par

---

<sup>42</sup> N.LACASSE, « *Le transport multimodal international de marchandises, étude comparative des droits canadien et français* », thèse Paris I, 1988, spécialement p. 122s.

le régime du commissionnaire de transport sur celui de l'entrepreneur de transport multimodal.

Bien que les premiers NVOCC qui se soient constitués aient été des émanations de transitaires, leurs rôles ne se limitent pas comme ces derniers à celui d'un mandataire. Agissant en leur propre nom et pour le compte de leurs clients, ces commissionnaires particuliers sont garants de la bonne arrivée des marchandises et permettent de surcroît à leurs clients de se décharger sur eux en cas de litige.

Ces commissionnaires ou « opérateurs de transport et/ou de logistique », comme ils se définissent dans leurs conditions générales de ventes (CGV)<sup>45</sup>, vendent des prestations globales de transport à leurs clients, qui comprennent en complément des phases terrestres, des phases maritimes et/ou aériennes, sans être eux-mêmes ni armateurs ni affréteurs.

Nous constaterons dans une seconde partie que la Jurisprudence Française a assimilé ces NVOCC à des commissionnaires de transport (Titre 1), avant d'examiner, en raison du manque d'universalité de ce régime juridique comment les organisateurs de transport multimodal se sont dirigés vers des mécanismes contractuels de référence pour organiser leur régime de responsabilité (Titre 2).

---

<sup>45</sup> Annexe 4 : Différentes versions de CGV proposées par TLF ainsi que celles de DB SCHENKER.

## **1<sup>ère</sup> Partie : LE NVOCC, un entrepreneur sui generis du transport maritime international**

Cet acteur désormais incontournable du monde maritime, ne rentrant ni dans la catégorie des auxiliaires de transport, ni dans celle des armateurs-transporteurs, son statut juridique apparaît comme indéterminé, mis à part aux Etats-Unis où une loi Fédérale régleme sa profession.

Pour percer le voile de cet entrepreneur singulier, il conviendra de rechercher dans la pratique commerciale Américaine de l'acheminement de marchandises conteneurisées, ses grands principes de fonctionnement (Titre1). Ils nous permettront d'établir, en scrutant ce qui le rapproche et le différencie d'un transporteur classique, pourquoi la Doctrine le qualifié de transporteur contractuel.

Titre 1 : Un concept issu de la pratique commerciale Américaine du déplacement de marchandises conteneurisées

Cet entrepreneur de transport multimodal est effectivement apparu aux Etats-Unis lorsque le développement de la conteneurisation a offert des perspectives de fort développement à des opérateurs capables d'assumer la collecte de fret puis de les faire expédier par de véritables armateurs en achetant à ces derniers des capacités de transport.

Nous devons donc qualifier les contrats par lesquels ces NVOCC acquièrent une capacité de transport (Chapitre 1). Les NVOCC étant assimilés aux chargeurs sur les documents de transport émis par les véritables

transporteurs, il conviendra d'observer les conséquences qui résultent de la pratique d'une double documentation de transport (Chapitre 2). Enfin, nous verrons quels sont les critères qui permettent de conclure à l'apparition du concept de transporteur maritime contractuel (Chapitre 3).

Chapitre 1 : L'organisation contractuelle d'une pratique commerciale : les liens contractuels entre les NVOCC et les gestionnaires de navires

Le NVOCC pour organiser le déplacement maritime de la marchandise que ses clients lui remettront et qu'il remettra à son tour à des gestionnaires de navires, conclura selon les relations qu'il entretient avec ces derniers et le volume de conteneurs qu'il est capable de leur remettre, deux grandes sortes de contrats. Ces contrats peuvent avoir pour objet la mise à disposition d'espaces sur un ou plusieurs navires ou portés sur un volume de conteneurs. Quelle qualification peuvent-ils recevoir ?

Section 1 : Les contrats ayant pour objet la mise à disposition d'espaces sur un navire

Nous allons présenter un contrat type rédigé par la BIMCO (Baltic and International Maritime Council) qu'elle range dans la famille des Standard Slot Charter Party qu'on peut comprendre comme une charte partie type pour slots et qu'elle désigne par le code name : SLOTHIRE<sup>46</sup> .

Fondée en 1905, la BIMCO est aujourd'hui la plus grande organisation privée du monde maritime.

---

<sup>46</sup> Annexe 5

Elle regroupe les armateurs, les courtiers, les PI CLUB, les associations de près de 100 pays différents. Et constitue un forum non gouvernemental de débat et de recommandations.

Ces contrats d'inspiration de droit anglo-saxon sont difficiles à qualifier. Parmi les trois grands types d'affrètement que l'on connaît, on est cependant certain qu'il ne s'agit pas d'un type d'affrètement coque nue puisque le NVOCC n'entend pas assumer la gestion nautique et commerciale qui caractérise ce type d'affrètement. Il désire seulement disposer d'un certain volume d'emplacements lui permettant de faire expédier les conteneurs que ses clients lui ont confié.

Les deux grandes autres qualifications d'affrètement possibles, l'affrètement au voyage et l'affrètement à temps (voire d'affrètement partiel à temps) sont envisageables. Mais cette délicate tâche reviendra en cas de litiges nés à l'occasion de l'exécution de cette Slot Charter Party, à un Tribunal arbitral Londonien comme le précise expressément la clause 23.

Dans la mesure où les parties sont libres d'aménager comme elles l'entendent les règles supplétives organisant l'affrètement, on laissera le soin aux arbitres de déterminer cette qualification.

## Section 2 : Les contrats ayant pour objet un volume de conteneurs

Les professionnels américains du secteur préfèrent parler à leur encontre d'accords commerciaux ou d'accords tarifaires car ils ne se formalisent pas nécessairement par un écrit, bien que ces derniers soient nommés selon les circonstances, « Loyalty Contract », « Time-Volume-Rate –Contract »(TVR) ou encore « Contract Service ».

Les TVR sont définis à la section 8 b) du Shipping Act comme étant des conditions tarifaires qui varient avec le volume de marchandises offertes au transport pendant une période donnée.<sup>47</sup>

Les Loyaltys Contracts sont définis à la section 3 (14) du Shipping Act de 1984 comme étant des contrats autres que les « services contracts » ou « TVR » et par lesquels les chargeurs obtiennent des taux de fret avec ristournes en s'engageant à remettre tout ou partie de leurs cargaisons à un même transporteur ou conférence

Le Contract Services est défini à la section 8 de l'US Shipping Act de 1984 comme « *un contrat entre un chargeur et un transporteur maritime ou une conférence, par lequel d'une part le chargeur s'engage à fournir une quantité minimum de cargaison pendant une durée déterminée et par lequel, d'autre part, le transporteur maritime s'engage à faire profiter le chargeur d'un certain taux de fret pour un service déterminé pouvant inclure la réservation d'espaces, le temps de transport, les ports concernés et autres données nécessaires. Le contrat peut aussi comporter une clause pénale au cas où l'une des parties ne remplirait pas ses obligations.* »

Ces contrats s'imposent, comme les licences nécessaires pour exercer l'activité de NVOCC, à tous les entrepreneurs qui désirent offrir des prestations depuis ou vers un port des Etats-Unis.

Ces trois différentes variantes de conditions commerciales qui ont pour objet d'établir des règles protectrices de concurrence font ressortir trois éléments :

---

<sup>47</sup> J-M MORINIÈRE, *Les NVOCC, Essai sur le concept de transporteur maritime contractuel*, Thèse, Université de Nantes, 1997, p. 39 tiré de The Shipping Act of 1984 : 102d Congress : 1st Session Serial N°102-A, janvier 1990, US Government Printing Office, Washington, 1991, p.200-

- période durant laquelle le contrat est valable
- un tarif applicable
- un volume de marchandises à transporter

La grande différence avec les contrats portant sur une réservation d'espaces comme les SLOTHIRE proposés par la BIMCO est que dans le cadre de ces conditions commerciales aucun navire n'est désigné spécifiquement pour les conteneurs que le NVOCC remettra au gestionnaire de navire. Seules des destinations, lignes, ports voire circuits d'acheminements seront envisagés de façon consensuelle entre le NVOCC et le gestionnaire de navire.

La distinction du Doyen Rodière<sup>48</sup> selon laquelle un contrat de transport repose sur la notion de prise en charge alors que l'affrètement s'apparente à la mise à disposition d'un navire pourrait nous faire penser que ces trois variantes de conditions commerciales devraient rentrer plus dans la catégorie des contrats de transport.

On pourrait aussi conformément à la définition du contrat cadre qui nous est donné par le dictionnaire juridique de l'Association Henri Capitant assimilé ces trois variantes à un tel contrat.

Il dispose en effet que « le contrat cadre est une convention initiale, également nommée convention-cadre ou accord cadre, qui prévoit la conclusion de contrats ultérieurs, figure juridique malléable, destinée dans le monde des affaires à jeter les bases d'une coopération durable entre acteurs économiques, ou au moins à les favoriser, et qui encadre les conventions à intervenir de liens juridiques plus ou moins lâche selon qu'elle comporte ou non d'obligations de contracter et de clause d'exclusivité, et surtout selon

---

<sup>48</sup> R.RODIERE, « Le contrat de tonnage » ; DMF, 1980, p.325.

qu'elle détermine les conditions essentielles de contrats ultérieurs dits en ce cas contrats d'application, ou qu'elle en fixe seulement certaines modalités laissant ouverte notamment la détermination du prix».

En l'espèce, il semble bien que le NVOCC et le gestionnaire de navire désire jeter les bases d'une coopération.

Ils fixent donc dans ces trois types de conditions commerciales le montant du fret à payer lors des contrats d'exécution.

Les marchandises transportées par le NVOCC ne lui appartenant pas, il devra nécessairement établir à son client un document de transport qui viendra remettre en cause le schéma classique.

## Chapitre 2 : La pratique d'une double documentation de transport

La particularité de la pratique des NVOCC est qu'elle implique une multiplication des documents relatifs au transport des marchandises conteneurisées, entre le NVOCC et son client d'une part, et entre le NVOCC et le transporteur maritime réel.

Alors que le transporteur maritime émet un Master Bill of Lading (MBL) qu'il remettra au NVOCC (au sens strict c'est le seul véritable connaissance), ce dernier va remettre à son client, chargeur réel à qui appartiennent les marchandises, un connaissance dit House Bill of Lading (HBL).

On observera ceux qui sont émis par les NVOCC dans lesquels ce dernier se présente en tant que transporteur, puis on essaiera de comprendre les problèmes liés à cette double documentation eu égard à la pratique du crédit documentaire.



Quelle force faut-il attacher à ces documents de transport que le NVOCC émet ? Ont-ils les attributs d'un véritable connaissance ?

Notamment dans le cadre du crédit documentaire, mécanisme essentiel du négoce international et préalable au transport de marchandises ?

### Section 1 : Les connaissances émis par les NVOCC à leurs clients

On rappellera seulement dans un premier temps que le transporteur réel se trouve dans l'obligation de délivrer un Master Bill of Lading au chargeur lorsque ce dernier lui demande.

Ainsi, autant la Convention de Bruxelles à son article 3§3 que les Règles de Hambourg à leur article 14§1 ou que la loi Française du 18/06/1966 à son article 18 énoncent cette obligation au transporteur.

Il faut cependant noter que ce terme de connaissance, figure emblématique du droit maritime, ne figure plus dans les Règles de Rotterdam qui n'ont pas encore reçu le nombre de ratifications nécessaires pour entrée en vigueur. Elle utilise le concept de document de transport.

Cela dit, en pratique, le NVOCC établit donc un connaissance à son en-tête.

Ce document est appelé le plus souvent « House Bill of Lading »(HBL), ou de façon plus minoritaire « Groupage Bill of Lading ».

On pourra observer dans les annexes, les House Bill of Lading ainsi que les House LTA ou lettres de transport aérien<sup>49</sup> émises par le NVOCC SCHENKER.

Les LTA, en raison de la spécificité de ce mode de transport aérien et sa rapidité, sont toujours des documents de transport non négociables.

---

<sup>49</sup> Annexe 6

Ces HBL sont désignés « Ocean or Combined Transport Bill of Lading lorsqu'ils sont négociables »<sup>50</sup>, ou « Non-Negotiable Sea WayBill for Combined Transport »<sup>51</sup> pour désigner les lettres de transport maritime qui ne sont pas négociables. La pratique parle à leur égard de connaissements simplifiés, dits « short form », au verso desquels ne figurent pas les conditions de transport, mais seulement un renvoi aux conditions générales du transporteur, que le chargeur est censé connaître.

Les titres de transport émis par les NVOCC sont quasi identiques aux titres de transport combinés délivrés par les armateurs traditionnels.

Et ils comportent les mêmes mentions principales relatives au « Shipper » ou expéditeur, au « Consignee » ou destinataire, au « Notify party » ou personne à contacter lorsque la marchandise est arrivée à l'endroit convenu.

Ainsi que toutes les mentions relatives :

- aux ports de chargement et de déchargement
- aux lieux de prise en charge des marchandises et de destination finale
- au nom du navire
- à la description des marchandises prises en charge qui permettront le cas échéant de prendre des réserves
- à leur poids, leur volume, leur valeur, le montant du fret, les modalités de paiement du fret (à destination ou prépayé) le nombre d'originaux émis, à l'endroit et au lieu de délivrance du HBL.

La différence majeure des HBL émis par les NVOCC avec un véritable connaissement est la présence d'une mention « For Delivery of Goods apply

---

<sup>50</sup> Annexe 7

<sup>51</sup> Annexe 8

to...» comme dans le MBL SCHENKER qu'on peut traduire par « pour la livraison des marchandises s'adresser à ».

On peut rencontrer d'autres mentions équivalentes à cette dernière comme « Agents to contact at destination... », ou encore « For the release of goods apply to... »

Ces mentions signifient qu' à destination, le réceptionnaire des marchandises recevra le plus souvent, en échange du document de transport émis par le NVOCC au départ, soit l'original du MBL émis par l'armateur au profit du NVOCC, soit un « bon à délivrer » émis par l'agent de l'armateur au port de déchargement.

Grâce à ce document, le réceptionnaire pourra alors retirer directement la marchandise auprès du transporteur réel.

L'objectif de ces mentions est donc d'enjoindre le porteur du HBL à se rapprocher du représentant local du NVOCC, au port de destination, qui lui remettra le seul document qui fasse foi de sa qualité de destinataire, auprès du transporteur maritime : le « vrai » connaissement ou MBL, puisque le transporteur ne peut valablement remettre les marchandises qu'au porteur légitime du connaissement, sauf lettre de garantie.

Cette coexistence de deux titres de transport est à l'évidence source de difficultés, d'autant plus que les termes du document émis par le NVOCC ne sont pas opposables au transporteur réel.

Dans la mesure, en effet, où le transporteur réel n'a aucun lien de droit contractuel avec le porteur du document émis par le NVOCC, le réceptionnaire ne peut pas prendre directement livraison de la marchandise auprès de l'agent de ce transporteur réel.

Il doit d'abord échanger auprès du correspondant du NVOCC à destination le document émis par le NVOCC contre un connaissement ou un bon à

délivrer classique. C'est pourquoi les documents de NVOCC comportent tous une mention spéciale à cet effet.

Au niveau des responsabilités, les clauses et conditions de transport des documents émis par les NVOCC sont rarement compatibles avec celles des transporteurs traditionnels.

Il n'existe, à cet égard, aucune uniformité, ni aucune formule standard, dans les documents de transport des NVOCC.

Encadrant un régime de responsabilité purement contractuel, ces documents ne font pas toujours référence aux conventions internationales et contiennent souvent des clauses équivoques de responsabilité.

De même, il arrive fréquemment que ces documents soient signés « as agent for the carrier » et non « as carrier » : cette mention a pour but de transférer les risques et les responsabilités au transporteur réel, grâce à la « identity of carrier clause ».

J-M Morinière pour appuyer sa thèse selon laquelle le HBL constitue un véritable connaissement, met en avant les trois critères classiques qu'on reconnaît à un connaissement : un document qui atteste de la conclusion du contrat, un reçu qui atteste de la prise en charge des marchandises et un titre représentatif donc négociable de la marchandise.

Mais on doit observer que certains praticiens, tel Maître Cédric Bernat du Barreau de Bordeaux et également arbitre depuis 2009 au sein du centre d'Arbitrage du Barreau de Bordeaux sont en désaccord avec la position de J-M Morinière selon laquelle le HBL constitue un véritable connaissement.

Il résume clairement sa position en énonçant : *«La présence de cette mention (for delivery apply to...) est bien la preuve que le house bill of lading n'est pas un véritable connaissement, au sens de la loi française et des Conventions*

*internationales de Bruxelles et Hambourg. Cette pratique visant à dénommer house « bill of lading », un document qui, en réalité, n'est pas un bill of lading, est particulièrement vicieuse, dans la mesure où elle tend à donner à un contrat de commission, l'apparence d'un véritable contrat de transport maritime par l'appellation « connaissance / bill of lading », alors qu'en réalité, il ne s'agit absolument pas d'un contrat de transport maritime. »<sup>52</sup>*

Si la qualification de ce HBL reste donc controversée, il n'en reste pas moins que cette double documentation doit trouver sa place dans le cadre de la pratique du crédit documentaire.

Section 2 : Les incidences de cette double documentation dans la pratique du crédit documentaire

*Selon la définition donnée par le Lamy transport Tome 2 de 2012, « les banques ont inventé vers la fin du XIXe siècle, la procédure du crédit documentaire pour satisfaire au besoin essentiel de sécurité de paiement dans les transactions commerciales internationales. Le crédit documentaire est donc à la fois un moyen et une garantie de paiement visant notamment à surmonter la méfiance existant entre des contractants éloignés, ne se connaissant pas et soumis à des régimes juridiques différents ».*

Si l'existence d'un contrat de transport est bien souvent la conséquence d'un contrat de vente, il s'agit de deux conventions distinctes.

Cela dit, le mécanisme du crédit documentaire est un mécanisme incontournable de la pratique maritime.

---

<sup>52</sup> C.BERNAT, « L'exploitation commerciale des navires et les groupes de contrats OU Le principe de l'effet relatif dans les contrats commerciaux internationaux » – Thèse publiée aux Editions A.N.R.T. 2005.

Et devant son succès grandissant, la Chambre de commerce internationale (CCI), considérant que seule une réglementation internationale pourrait fluidifier son fonctionnement, elle a pris l'initiative dès 1929 de réunir une conférence afin de songer à sa réglementation.

Elle adopta rapidement en 1933 les premières règles internationales sous le titre « *Uniform Customs and Practices for Documentary Credits – UCP* » (Règles et Usances uniformes relatives aux crédits documentaires).

Après plusieurs versions de ces Règles et Usances, on notera que sa dernière version, celle de 2007 assimile aux documents de transport émis par les NVOCC, les mêmes règles qu'aux connaissements émis par les transporteurs

En effet, selon l'article 19, 1. des Règles et Usances de 2007, « *le document de transport peut être émis par toute partie autre qu'un transporteur, un propriétaire, un capitaine ou un affréteur pour autant que le document de transport soit conforme aux exigences des articles 19, 20 [traitant du connaissement], 21, 22, 23 et 24 de ces règles*» (RUU 600, art. 14, 1.).

Il suffira donc que l'opérateur apparaisse au connaissement en tant que transporteur ou agent du transporteur (RUU 600, art. 20 a. i.) pour que le House Bill of Lading puisse être recevable dans le crédit documentaire.

Comme nous avons pu le constater précédemment, la qualification des activités des NVOCC et des documents de transport qui y sont associés n'emportent pas la conviction d'avoir à faire à un opérateur bien identifié. Après avoir posé la base des règles qui régissent leurs activités, on tentera de mettre en avant les éléments qui font dire à une partie de la doctrine que ces entrepreneurs constituent des transporteurs maritimes contractuels.

### Chapitre 3 : Une activité à l'origine d'un nouveau concept : le transporteur maritime contractuel

Le NVOCC ne se contente pas de prendre en charge la marchandise et d'émettre ses propres titres de transport (Section 1). Il entend se comporter comme un véritable transporteur en dépit de l'absence de maîtrise du mode de transport (Section 2).

Section 1 : Les deux critères communs à l'activité d'un NVOCC et d'un entrepreneur de transport classique : la prise en charge de la marchandise et la délivrance d'un document de transport en tant que transporteur maritime

Le NVOCC comme on l'a expliqué précédemment n'exercera une activité de transporteur qu'une fois qu'il aura pris en charge les marchandises. Diverses modalités peuvent intervenir quant à cette prise en charge. Il peut soit par l'intermédiaire de sous-traitants collecter les marchandises directement chez ses clients, soit les recevoir directement dans ses entrepôts ou encore les prendre en charge directement dans l'enceinte portuaire par l'intermédiaire de ses agents. Lorsqu'il accepte la marchandise et s'engage pour un transport de bout en bout, il se présente comme un transporteur maritime pour la partie maritime de sa prestation globale et émet un document où sa qualité de transporteur est expressément rappelée.

Ainsi, dans les conditions générales du HBL de DB SCHENKER inscrites à son verso, à l'article 1, ce dernier se définit comme étant le transporteur, comme le ferait un transporteur classique. Le NVOCC matérialise la prise en charge de la marchandise par ce document qui, s'il n'est pas un « véritable » connaissement, a tout de même des vertus identiques. Il remplit les fonctions

de preuve du contrat et de prises en charge de la marchandise et bien que « sa représentativité des marchandises à bord du navire vient en concurrence de l'existence d'un connaissance délivré par l'armateur au NVOCC, mais dans le cadre de leurs rapports d'obligations personnels respectifs»<sup>53</sup>, cela ne lui interdit pas d'être employé à bon escient dans le cadre d'un crédit documentaire.

Ces deux critères font bien partie de ceux qu'on attribue à un entrepreneur de transport maritime classique.

Section 2 : Les critères qui plaident en faveur d'une distinction entre le NVOCC et l'entrepreneur classique de transport maritime

I/ La volonté d'assumer en tant que professionnel la responsabilité d'un transporteur maritime :

Cette volonté d'assumer, en tant que professionnel, l'activité de transporteur maritime se manifeste expressément de façon contractuelle.

C'est le NVOCC qui dans son House Bill of Lading, comme c'est le cas dans celui de SCENKER incorpore volontairement une Clause Paramount afin que sa responsabilité soit, si elle devait être mise en cause, organisée par les règles qui régissent la responsabilité d'un entrepreneur classique de transport maritime : les Règles de La Haye-Visby selon la terminologie Anglaise ou la Convention de Bruxelles de 1924 et son protocole de Visby de 1968.

En désirant voir son régime de responsabilité calqué sur celui d'un transporteur maritime classique, il contracte de facto la même obligation de résultat et la présomption de responsabilité qui s'y attache.

---

<sup>53</sup> J-M MORINIÈRE, *Les NVOCC, Essai sur le concept de transporteur maritime contractuel*, Thèse, Université de Nantes, 1997, p. 203.



J-M Morinière voit dans cette volonté délibérée de ce professionnel d'être assimilé à un transporteur classique, l'une des raisons à le considérer comme un transporteur maritime contractuel.

La seconde caractéristique qui milite en faveur de cette appellation est fondamentale.

## II/ L'absence de maîtrise du mode de transport

Cette absence de maîtrise du mode de transport maritime par le NVOCC constitue la seconde grande différence avec l'entrepreneur de transport maritime classique.

La distinction classique qui caractérise l'affrètement à temps peut nous servir de base de départ pour notre explication.

En effet, ce qui caractérise l'affrètement à temps (en dehors de la pratique de l'affrètement avec dévolution), est sa dualité de gestion.

Cette dualité est clairement exprimée dans les articles 20 et 21 du décret N°66-1078 du 31/12/1966. Ils disposent que « *le fréteur conserve la gestion nautique du navire* » alors que « *que la gestion commerciale du navire appartient à l'affréteur* ».

Or, il est parfaitement admis que l'affréteur qui ne possède que la gestion commerciale mais qui délivre un connaissement est reconnu comme un transporteur.

Mais en l'espèce, le NVOCC lui ne dispose ni de la gestion nautique ni de la gestion commerciale. Pour lui attribuer la qualité de transporteur, le seul recours envisageable est de faire appel à la théorie de l'apparence.

Mais cette théorie de l'apparence a des limites dans la mesure où la recherche de la commune intention des parties est souvent délicate à établir. A moins de déceler dans la remise d'un document de transport par le NVOCC à son

client, une commune intention pour les deux parties à ce que le NVOCC soit considéré comme un transporteur contractuel.

Il n'en reste pas moins que cette absence de maîtrise du mode de transport pose un problème majeur dans la mesure où si le NVOCC entend assumer une responsabilité similaire à celle d'un transporteur maritime, il ne dispose pas, par définition de la même solvabilité.

En effet le transporteur maritime contractuel est un organisateur dont l'activité principale ne peut se réaliser qu'à travers le recours à des sous-traitants. Or, comme le constate J-M Morinière, « *parmi les conventions internationales portant sur le transport de marchandises par mer, seule la Convention de Hambourg reconnaît la notion de sous-traitance en décrivant la situation du transporteur substitué.*<sup>54</sup> ».

Les Règles de Hambourg à leur article 2 disposent en effet que « *les termes « transporteur substitué » désignent toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confié par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée* ».

Mais cette Convention d'Hambourg qui a eu le mérite de jeter les bases d'une convention de droit uniforme multimodale n'est pas allée jusqu'à mettre en place une action directe du chargeur contre le transporteur substitué ou sous-traitant. A son article 10, elle fait supporter au transporteur contractuel une responsabilité contractuelle du fait d'autrui.

Cette définition semble pourtant se rapprocher de celle que la Convention de Guadalajara a donné du transporteur contractuel à son article 1) b) comme « *une personne partie à un contrat de transport régi par la Convention de Varsovie*

---

<sup>54</sup> J-M MORINIÈRE, *Les NVOCC, Essai sur le concept de transporteur maritime contractuel*, Thèse, Université de Nantes, 1997, p. 215

*et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur ».*

Si comme nous l'avons observé, ces NVOCC pratiquent une activité d'organisation de transport de marchandises conteneurisées qu'il est difficile de caractériser et qui justifient sa qualification d'entrepreneur sui generis du transport maritime, on observera dans une seconde partie comment cet entrepreneur de transport multimodal aux activités multiples est assimilé en France à un commissionnaire de transport et quelles sont les raisons pour lesquelles son régime de responsabilité alterne entre un encadrement légal et un encadrement conventionnel.

## **2<sup>de</sup> Partie : Un régime de responsabilité oscillant entre un encadrement légal et encadrement contractuel**

Ces organisateurs de transport et de logistiques comme ils se présentent dans leurs conditions générales de vente se caractérisent par la multiplicité et la polyvalence de leurs activités.

Si le statut légal de commissionnaire de transport que la Jurisprudence Française confère à ces organisateurs de transport multimodal (Titre 1), présente des avantages certains quant à l'encadrement du transport multimodal, son absence d'équivalence dans les législations étrangères et l'absence d'une conventions internationale contraignante sur le transport multimodal de marchandises ont incité certains organismes internationaux comme la CNUCED et la CCI à présenter des règles, au demeurant, purement contractuelles. (Titre 2).

Titre 1 : Le NVOCC en France prend les contours d'un commissionnaire de transport

La définition de l'activité du NVOCC comme commissionnaire de transport a l'avantage d'écarter les nombreuses autres qualifications de ses activités annexes liées au fret (Chapitre 1).

Grâce à cette qualification, on pourra préciser son régime de responsabilité (Chapitre 2) qui comme nous le verrons, s'il a un domaine vaste, est atténué par des mécanismes contractuels.

Chapitre 1 : Cette qualification du NVOCC comme commissionnaire de transport a l'avantage d'écarter les nombreuses autres qualifications de ses activités annexes liées au fret

Nous observerons quelles sont les définitions légales et jurisprudentielles du NVOCC assimilé à un commissionnaire de transport (Section 1) avant de constater que l'exercice de sa pratique a été réglementée (Section 2).

Section 1 : La qualification de commissionnaire de transport

Si des critères légaux encadrent la qualification de commissionnaire de transport, ces critères ont été précisés au fil des années par la jurisprudence.

I/ Les critères légaux de qualification

Si c'est dans le Code de Commerce qu'il faut rechercher la définition du « commissionnaire en général », celle du commissionnaire de transport est à rechercher depuis l'ordonnance du 28/10/2012 dans le Code des Transports. Avant l'introduction de ce Code des transports, on pouvait trouver sa définition dans la loi d'orientation des transports intérieurs ou LOTI qui le définit comme suit : « *Sont considérés comme commissionnaires de transport et comme auxiliaires de transport de marchandises les personnes qui assurent, pour le compte d'autrui, des opérations de groupage, d'affrètement ou toutes autres opérations connexes à l'exécution de transport de marchandises ou de déménagement* »<sup>55</sup>.

---

<sup>55</sup> Art. 8.I, alinéa 3 de la LOTI.

Le Code de commerce à son article L 132-1 dispose que « *le commissionnaire est celui qui agit en son propre nom ou sous un nom social pour le compte d'un commettant* ».

Le Code des Transports, à qui l'on a reproché que sa rédaction ne provienne pas de spécialistes des transports, dispose désormais à son article L. 1411-1-I-1°, situé dans un livre consacré aux « *Conditions d'exercice des professions de transport* » qu'ils sont « *les personnes qui organisent et font exécuter, sous leur responsabilité et en leur propre nom, un transport de marchandises selon les modes de leur choix pour le compte d'un commettant* ».

Si l'aspect relatif à l'organisation du transport de « *bout en bout* » semble avoir disparu, il sera maintenu en compte par la Jurisprudence.

Cette définition semble correspondre à l'activité du NVOCC, mais elle a été affinée par la Jurisprudence.

En effet, en l'absence d'une définition légale du commissionnaire de transport, on se réfère alors aux critères dégagés par la Jurisprudence.

## II/ Les critères dégagés par la Jurisprudence :

En l'absence de définition légale du commissionnaire de transport, la Cour de cassation donnait de celui-ci en 1988 la définition suivante :

« *La commission de transport, convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre, se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité, ainsi que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout* »<sup>56</sup>.

---

<sup>56</sup> Cass. com., 16/02/1988, no 86-18.309, Bull. civ. IV, n° 75, p. 52, BT 1988, p. 491; Cass. com., 6/02 1990, no 88-15.495, Lamyline.

Cette définition a été reprise et continue à être citée par les juridictions du fond<sup>57</sup>.

Cela dit, l'inscription de l'entreprise au registre des commissionnaires de transport n'est évidemment pas suffisante pour établir qu'elle est intervenue comme telle dans une opération donnée<sup>58</sup>, même si elle peut constituer un élément accessoire pris en considération pour asseoir l'intime conviction des juges<sup>59</sup>.

A l'inverse, le défaut d'inscription au registre n'a pas pour effet de priver cet intermédiaire de la qualité de commissionnaire.

Dans le même ordre d'idée, il a été jugé que la situation administrative irrégulière du commissionnaire du fait de sa non-inscription ne vicie pas les contrats passés avec ses clients qui n'ont pas à vérifier son habilitation<sup>60</sup>.

Ainsi, hors de toute appréciation de la situation administrative de l'entreprise, « l'opération (...) doit être définie au regard des seuls éléments factuels la constituant »<sup>61</sup>.

A partir de la définition donnée par la Cour de Cassation en 1988, trois critères correspondent effectivement à l'activité de NVOCC.

A/Un organisateur qui a le libre choix des voies et moyens

---

<sup>57</sup> CA Versailles, 12<sup>e</sup> ch., 16/05/2002, n° 00/04636, Tyt Textile c/ Infinitif et a., BTL 2002, p. 440; CA Rouen, 2<sup>e</sup> ch., 25/03/2004, n° 02/00726, Armand c/ Mitsui marine & fire insurance, Lamyline; CA Douai, 2<sup>e</sup> ch. 2, 27/05/2004, n° 01/03932, Sagatrans c/ Five Cail Babcock, BTL 2005, p. 641; CA Paris, pôle 5, ch. 4, 3/02/2010, n° 07/14232, Generali et a. c/ BBL et a., BTL 2010, p. 450; CA Nancy, 2<sup>e</sup> ch. com., 30/03/2011, n° 08/02153, Féron E. de Clebsattel c/ Sodetal, Lamyline, etc.

<sup>58</sup> Cass.com., 6/10/1992, BTL 1992, p. 671; CA Paris, 5<sup>e</sup> ch., 18/12/1996, n° 2564/95, Europa SCA Express c/ Philippe Heik, Lamyline; CA Rennes, 2<sup>e</sup> ch., 5 juin 1986, BT 1986, p. 631

<sup>59</sup> T. com. Nanterre, 6<sup>e</sup> ch., 9/11/2001, Schenker c/ Anglia Forwarding Ltd

<sup>60</sup> T. com. Mont-de-Marsan, 6/04/2001, n° 20003079, Scalandes c/ Dauvergne, BTL 2001, p. 340

<sup>61</sup> CA Versailles, 12<sup>e</sup> ch., 16/05/2002, n° 00/04636, Tyt Textile c/ Infinitif et a., BTL 2002, p. 400.

C'est un critère majeur qui le distingue notamment du transitaire.

Et qui engendre comme nous allons le voir beaucoup de jurisprudence à son propos.

Ce critère est illustré par la formule de M.Tilche qui voit en lui « un homme-orchestre »<sup>62</sup>.

Ce sera dans le libre choix de ses sous-traitants que s'exprimera son statut d'organisateur de transporteur.

Et pour ce faire, il doit avoir la maîtrise des voies et moyens<sup>63</sup>, et le libre choix des voituriers ou autres intermédiaires dont le concours est nécessaire.

C'est l'un des critères qui distingue fondamentalement le commissionnaire du simple transitaire, puisqu'il est chargé d'organiser et de soigner le voyage de bout en bout.

Sa mission ne se limitant pas comme celle d'un transitaire « à permettre le passage de marchandises entre deux phases distinctes d'un déplacement unique, ou comme le passage à travers un Etat d'une marchandise dont la destination finale est dans un autre Etat »<sup>64</sup>.

Dans certains cas, le NVOCC cependant se verra reconnaître une double qualité : mandataire (ou acconier) pour les opérations de réception et commissionnaire de transport pour la réexpédition<sup>65</sup>.

---

<sup>62</sup> M.TILCHE, « Le syndrome de l'homme orchestre », BT, 16/03/1992, n°2467.

<sup>63</sup> Cass. com., ch. com., 6/03/2001. DMF 2001 n° 616, juin 2001 ; CA Versailles, 12e ch., 24/10/2002, no 00/08200, CMGT c/ Transex, BTL 2002, p. 769; CA Rouen, 2e ch., 25/03/2004, no 02/00726, Armand c/ Mitsui marine & fire insurance et a., Lamyline.

<sup>64</sup> I.BON-GARCIN, Revue de droit des transports, revue mensuelle LEXISNEXIS JURISCLASSEUR, janvier 2011.

<sup>65</sup> CA Toulouse, 2e ch., 10/02/1981, Delpech c/ Guy, Lamyline ; CA Paris, 14/01/1983, DMF 1983, p. 606, entreprise d'abord commissionnaire, puis mandataire pour la réexpédition en Afrique ; CA Paris, 5e ch., 6/11/1986, no L. 20596, Kuhne & Nagel c/ Debeaux, Lamyline



Le commissionnaire n'a pas à recueillir l'accord de son client sur le nom des transporteurs qu'il choisit<sup>66</sup>.

À l'inverse, le fait d'avoir sollicité cet accord ne retire pas la qualité de commissionnaire à l'intermédiaire qui disposait du choix des modalités du transport, notamment dans le cadre d'un transport en pontée<sup>67</sup>.

Il en va de même lorsque l'intermédiaire n'a fait que communiquer à son client les données de l'opération – nom de la compagnie aérienne, numéro de vol, taux de fret, etc. – après les avoir arrêtées<sup>68</sup>.

Mais de façon pragmatique, le commissionnaire doit tenir compte des impératifs que son client subit lui-même. Ainsi, par exemple, l'organisateur doit respecter l'obligation imposée par l'assureur-crédit à l'exportateur de répartir le fret entre des navires battant pavillon français et nigérian, étant relevé que cette exigence ne remet pas en cause sa liberté de choisir le transporteur maritime<sup>69</sup>.

Il faut aussi mentionner qu'un opérateur ne peut échapper à sa qualification de commissionnaire en soutenant que, confiant à un autre opérateur le soin de rechercher un transporteur, il n'a ainsi plus « le libre choix des voies et moyens » et ne conclut pas la convention en son nom. La Cour de cassation estime que même s'il n'a pas effectué l'opération lui-même, c'est justement le fait de confier à une société le soin de rechercher un transporteur qui lui confère le statut de commissionnaire<sup>70</sup>.

---

<sup>66</sup> CA Paris, 21/12/1981, BT 1982, p. 47; CA Bourges, 27/10/1987, no 1018/86, Keyser Thorton c/ SMFI, Lamyline.

<sup>67</sup> CA Versailles, 28/10/1987, BT 1988, p. 205; comparable : Cass. com., 27/02/1996, no 94-13.931, Lamyline, demande d'accord du donneur d'ordre pour un chargement en pontée

<sup>68</sup> CA Paris, 5<sup>e</sup> ch., 17/06/1988, n<sup>o</sup> 86-6590, IDEF c/ Calberson international, Lamyline

<sup>69</sup> Cass. com., 19/12/2000, no 98-15.927, BTL 2001, p. 36

<sup>70</sup> Cass. com., 28/09/2004, no 03-10.473, BTL 2004, p. 668

Cette libre disposition des voies et moyens a pour corolaire que le commettant n'intervienne pas dans la mission qu'il a confié à son commissionnaire, dès lors qu'il lui a confié la marchandise.

S'il intervient de manière trop importante ou s'il impose tel ou tel prestataire, il prend le risque, en cas de litige, de voir l'« *organisateur* » décliner (avec plus ou moins de succès) sa qualité de commissionnaire.

C'est ce qui a été admis en raison de la soumission du transporteur substitué à l'agrément du donneur d'ordre<sup>71</sup>

Cela dit, nous devons faire l'observation que souvent, un donneur d'ordre d'une grande dimension tel un industriel, précisera de façon assez extensive dans ses « RFQ » ou Request for Quotation, (appels d'offre) aux différents NVOCC qu'il voudra mettre en concurrence pour un trafic précis, ses conditions et pourra même « blacklister » certains sous-traitants traditionnels du NVOCC. Mais ces exigences étant souvent organisées par des accords de confidentialité, il sera impossible de les connaître.

#### B/ Un intermédiaire unique

Il n'y a commission de transport que dans la mesure où le NVOCC vient se glisser entre l'expéditeur et le transporteur.

Ce critère permet de faire la distinction entre le commissionnaire et le transporteur.

Si l'entreprise chargée du transport, déplace elle-même la marchandise, elle est transporteur.

En revanche, dès lors que l'entreprise se substitue à un confrère, elle devient commissionnaire sauf dans l'hypothèse où la substitution intervient en

---

<sup>71</sup> CA Riom, 11/03/1998, no 97/00580, La Routière et a. c/ Michelin et a., BTL 1998, p. 362

contradiction avec la demande du donneur d'ordre. Durant longtemps la jurisprudence admettait le principe selon lequel « *qui sous-traite devient commissionnaire* » qu'elle a rappelé en 2004 à propos d'un transport maritime<sup>72</sup>.

Pourtant la Cour de Cassation a mis un terme à ce principe en précisant que « *la qualité de commissionnaire de transport ne résulte pas, pour celui qui a été chargé de l'acheminement d'une marchandise de bout en bout, du seul fait qu'il s'est substitué un tiers dans l'exécution de l'expédition s'il ne justifie pas du consentement de son donneur d'ordre à l'existence de cette substitution* »<sup>73</sup>.

La CA de Versailles en 2006<sup>74</sup> a repris les mêmes termes que ceux de la Cour de cassation pour motiver sa décision. Et pourtant son arrêt a été cassé par la Cour de cassation au motif que la CA n'a pas recherché la commune intention des parties<sup>75</sup>.

Si cette jurisprudence semble ne pas être fixée, il est certain que le commissionnaire NVOCC est bien celui qui conclut des contrats en son propre nom.

C/ Il conclut des contrats en son propre nom :

Ce critère est le critère qui permet de procéder à la distinction entre les commissionnaires et les mandataires et courtiers, qui eux, agissent par représentation<sup>76</sup>.

---

<sup>72</sup> CA Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> ch., 13/01/2004, n° 00/07876, SNCM c/ Sotralbac et a., Lamyline.

<sup>73</sup> Cass. com., 10/05/2005, n° 04-10235. Bull. civ. IV n° 101. BTL 2005, p. 371. Revue Scapel 2005 p. 133.

<sup>74</sup> CA Versailles, 28/09/2006, n° 04/07085. BTL 2006, p. 647.

<sup>75</sup> Cass. com., 27/11/2007, n° 06-20620, BTL 2007, p. 747.

<sup>76</sup> Cass. com., 6/03/2001, no 98-22.278, DMF 2001, p. 499.

Lorsque le NVOCC va organiser sa prestation globale, il exécutera sa mission grâce à la conclusion de contrats en son propre nom ou sous un nom social qui diffère de celui de son commettant.

Lorsque le NVOCC fait appel à un transporteur maritime, il sera désigné comme chargeur sur le Master Bill of Lading que la compagnie maritime lui remettra. Et indépendamment de la qualification qui sera admise aux contrats que l'on présentait comme étant des contrats cadres dans notre première partie, il ne fait aucun doute qu'ils ont été conclus avant même que ne s'installe une relation contractuelle avec les clients du NVOCC désireux que ce dernier organise le transport de leurs marchandises.

D/ Le critère subsidiaire de la facturation forfaitaire a été dégagé par la Jurisprudence :

1) La facturation globale du NVOCC à son client

La rémunération du NVOCC doit intervenir de façon forfaitaire, car ce forfait caractérise l'activité de commissionnaire de transport, alors que le transitaire doit lui présenter une facture détaillée.

Ce caractère subsidiaire a été rappelé récemment par la CA de Saint-Denis de la Réunion qui énonce : « *quand les parties n'ont pas convenu d'une rémunération forfaitaire, indice traditionnel du contrat de commission, l'auxiliaire de transport est un simple transitaire* »<sup>77</sup>.

Ce critère peut être caractérisé de subsidiaire car dans la pratique, le NVOCC remettra à la société qui lui a confié une cotation, un devis qui récapitulera tous les postes nécessaires à la réalisation de sa mission d'organisation.

---

<sup>77</sup> CA de Saint-Denis de la Réunion, 19/09/2011, RG n°10/01444, BTL n°3398, 8/02/2012.

En effet, l'article L 441-3 du Code de commerce impose de faire apparaître désormais sur les factures le montant et la dénomination précise des services rendus.

2) Les difficultés liées à des schémas spécifiques de négociations commerciales avec les compagnies maritimes et/ ou les compagnies aériennes :

En effet, le NVOCC peut négocier ses tarifs avec les gestionnaires des différents modes de transport auxquels il fait appel de différentes sortes et surtout le paiement de cette capacité d'espaces peut également intervenir de différentes manières.

Il peut comme il le fait le plus souvent négocier ses tarifs directement avec les compagnies et les rétribuer directement. Il est alors dans son rôle de commissionnaire.

Mais il semble qu'il pourrait être assimilé à un transitaire lorsque dans le cadre de négociations commerciales tripartites, il négocie des tarifs avec les compagnies maritimes pour le compte de son client qui pourra, selon les stipulations contractuelles, rémunérer directement le NVOCC ou la compagnie maritime.

Section 2 : L'encadrement réglementaire de l'exercice de la profession de commissionnaire de transport :

C'est le décret no 90-200 du 5 mars 1990 modifié à plusieurs reprises qui encadre l'exercice de la profession du commissionnaire de transport.

Toute personne désireuse en France d'exercer cette activité doit préalablement remplir certaines conditions posées par ce décret.

La licence de commissionnaire qui matérialisait le titre d'exploitation nécessaire pour l'exercice de cette activité fait désormais place à une inscription sur un registre des commissionnaires de transport tenu par les directions régionales de l'équipement.

Cette inscription est subordonnée à trois conditions classiques que sont l'aptitude professionnelle, l'honorabilité et la capacité financière.

I/ La justification de son aptitude à devenir commissionnaire de transport :

Un arrêté du 20 décembre 1993 précise les trois filières classiques d'obtention de l'attestation de capacité professionnelle qui est voisine de celle depuis longtemps requise des transporteurs publics routiers et des loueurs de véhicules avec chauffeur :

- possession d'un diplôme de l'enseignement supérieur ou technique
- expérience professionnelle
- réussite à un examen écrit spécifique

II/ La justification d'un passé honorable :

Le décret no 90-200 du 5 mars 1990 donne, d'une part, une liste détaillée des personnes qui doivent satisfaire à l'exigence d'honorabilité et, d'autre part, une énumération des condamnations entraînant la déchéance de ladite honorabilité.

III/ La justification de sa capacité financière semble avoir de façon incompréhensive avoir disparu

Cette exigence qui constituait l'une des motivations de la législation Américaine a adopté un statut spécifique aux NVOCC semble en France avoir disparu par un imbroglio juridique.

En effet jusqu'alors, les commissionnaires de transport devaient, pour satisfaire aux conditions de leur réglementation professionnelle, disposer « *de capitaux propres et de réserves ou de cautions bancaires d'un montant total au moins égal à 22 800 €* » conformément à l'article 7 du décret du 5/03/1990 et un arrêté du 3 septembre 1999 fixait les modalités pratiques relatives à cette capacité financière.

Pourtant en transposant la directive relative aux services dans le marché intérieur, un décret du 27 mai 2010 a mis un terme à ce dispositif et les entreprises étrangères se sont de même vu exempter d'une exigence de capacité financière.

Après avoir caractérisé les éléments qui concourraient à appréhender le NVOCC comme un commissionnaire de transport, nous allons étudier le régime légal de responsabilité qui s'attache à cette qualité.

## Chapitre 2 : La responsabilité du NVOCC commissionnaire de transport

La responsabilité du commissionnaire de transport est régie par sa propre loi et ses conditions générales de vente, à défaut de convention internationale applicable.

Nous observerons que si sa responsabilité est a priori soumise à un domaine vaste car entraînant un double niveau de responsabilité (Section 1), le mécanisme des conditions générales viendra atténuer cette responsabilité

(Section 2). Puis nous dresserons les règles relatives à l'exercice des recours (Section 3).

Section 1 : Un vaste domaine de responsabilité légale à la mesure de l'étendue sa mission :

Le NVOCC qualifié de commissionnaire de transport est soumis à un double niveau de responsabilité. Il répond de sa faute personnelle mais également de celle de ses substitués.

Le contrat de commission est toujours soumis au droit national même si le transport est, lui, considéré comme international.

Les principes de responsabilité du commissionnaire « *qui se charge d'un transport* » sont fixés par les articles L132-4 à L132-6 du Code de commerce L'article L132- 4 dispose que le commissionnaire « *est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors les cas de la force majeure légalement constatée.* »

L'article L132-5 dispose que le commissionnaire « *est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure* ».

L'article L132-6 dispose qu'« *Il est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse la marchandise* ».

Il ressort de ces textes que le commissionnaire est tenu d'une obligation générale de résultat ainsi que d'obligations qui résultent de son statut de professionnel.



I/ La responsabilité de son propre fait :

Les articles L132-4 et L132-5 encadrent donc la responsabilité personnelle du commissionnaire NVOCC.

1) Il répond de ses fautes matérielles au titre d'une obligation de résultat.

A titre d'exemples :

a) Garant de la bonne arrivée de la marchandise, le commettant n'a à prouver aucune faute du commissionnaire si la marchandise arrive endommagée ou perdue : du seul fait des pertes ou avaries, il est responsable en sa seule qualité de commissionnaire et sous la seule réserve de la force majeure ou de la faute de son cocontractant<sup>78</sup>

b) Il est responsable du retard, étant garant de l'arrivée des marchandises dans le délai fixé<sup>79</sup>. Et donc tenu de prendre en charge le dommage subi par l'ayant droit en cas de retard<sup>80</sup>

c) En matière de dommages, vols ou empotages défailant :

Ainsi le NVOCC qui ne s'est pas assuré que l'ensemble de l'expédition serait acheminé en conteneurs ou cales frigorifiques, comme l'exigeait l'expéditeur<sup>81</sup>.

d) Pour un défaut de conformité du document de transport :

-Mauvaise rédaction d'un document de transport<sup>82</sup>

-Emission d'un document de transport quelconque en lieu et place d'un connaissance FIATA, empêchant la bonne réalisation d'un crédit documentaire<sup>83</sup>.

---

<sup>78</sup> Cass.20/01/1988,DMF 1998.578, note Delebecque

<sup>79</sup> CA Versailles, 9/10/2003, BTL 2004, p. 106. DMF 2005, n° 9 supplément (Le droit positif français 2004).

<sup>80</sup> CA de Paris, 4/12/1987, navire Tillia, DMF 1989.113, note R.Achard

<sup>81</sup> CA Dijon, 1/12/1987, BT 1988, p.605.

<sup>82</sup> Cass.com,31/01/1983, BT 1984, p.605.

e) En matière d'embargo :

Ne pas s'être assuré lors d'un acheminement vers un pays arabe, que le navire choisi ne figurait pas sur la liste noire des bâtiments ayant touché un port Israélien<sup>84</sup>.

2) Il répond également de ses fautes intellectuelles au titre d'une obligation de moyen :

A titre d'exemples :

a) Il doit respect les instructions de son client :

-Au vue de ces dernières, il doit être en mesure de déterminer ou non si la mission qui lui est confiée est réalisable<sup>85</sup>.

b) Il ne doit pas manquer aux devoirs généraux de sa profession :

-Il doit soigner l'acheminement au mieux des intérêts de son client<sup>86</sup>.

-Il est tenu d'un devoir de conseil à l'égard de ses clients<sup>87</sup>.

-Ce devoir de conseil doit s'exercer dans les limites de sa compétence spécifique<sup>88</sup>.

-Ce devoir devant s'appliquer avec plus ou moins d'intensité selon l'expérience de ses clients<sup>89</sup>.

c) Il doit aviser un client occasionnel qui expédie des marchandises coûteuses de la nécessité de souscrire une déclaration de valeur, voire le cas échéant de la formuler pour lui<sup>90</sup>.

---

<sup>83</sup> CA de Rouen, 18/03/1982, DMF 1983, p.412.

<sup>84</sup> Cass.com,15/01/1980, BT 1980, p.160.

<sup>85</sup> CA de Paris, 9/06/1977, BT 1977, p.379.

<sup>86</sup> CA de Paris, 14/05/1984, BT 1985, p.258.

<sup>87</sup> Cass.com.5/02/1985, BT 1985, p.258.

<sup>88</sup> CA de Versailles, 1/04/1987, BT 1987, p.410.

<sup>89</sup> CA de Versailles, 30/04/1986, BT 1986, p.609.

<sup>90</sup> CA de Paris, 6/01/1982, BT 1982, p.84

Cependant, il n'a pas à demander à son client s'il souhaite souscrire une assurance pour une marchandise chargée en pontée<sup>91</sup>.

-A contrario, on ne pourra lui reprocher une connaissance non approfondie des moyens de paiement internationaux et la vérification de la solvabilité du destinataire<sup>92</sup>.

-On ne pourra non plus lui reprocher de ne pas avoir émis le conseil de souscrire une assurance « *risques de guerre* » pour une expédition vers le Liban<sup>93</sup>.

d) Une fois l'expédition en cours, il doit suivre le déroulement du transport jusqu'à la livraison<sup>94</sup>.

e) Il a un devoir d'information à son client des difficultés d'exécution et des incidents survenus pendant l'opération <sup>95</sup>.

Nous allons maintenant observer le second volet de sa responsabilité.

Avant de voir comment il pourra aménager contractuellement son régime de responsabilité.

## II/ La responsabilité du fait de ses substitués ou sous-traitants

Conformément à l'article L132-6 du code de commerce, il est « *garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse la marchandise* ».

---

<sup>91</sup> C. cass., 5/12/2006. BTL 2007, p. 12.

<sup>92</sup> CA de Versailles, 1/04/1987, BT 1987, p.410.

<sup>93</sup> CA d'Aix, 7/12/1977, BT 1978, p.264.

<sup>94</sup> CA de Paris, 18/01/1983, BT 1983, p168.

<sup>95</sup> Cass.com.2/02/1993, BT 1993, p.351

Il faut comprendre en réalité par cette appellation de commissionnaires intermédiaires tous les sous-traitants auxquels il fait appel pour mener à bien son organisation de transport.

A ce titre il ne pourra pas se dégager de sa responsabilité sous prétexte qu'il n'a pas personnellement commis de faute<sup>96</sup>.

Toutefois, L 132-6 n'étant pas d'ordre public, il lui sera possible de s'exonérer de sa responsabilité du fait de ceux qu'il se substitue<sup>97</sup>

Nous verrons dans une seconde section la manière dont le commissionnaire NVOCC pourra voir sa responsabilité atténuée.

Section 2 : La responsabilité du NVOCC est aménagée par différents mécanismes :

Si le Code de commerce n'interdit pas au commissionnaire de transport à insérer une clause de non-responsabilité dans le contrat de commission, en pratique, une telle clause ne se rencontre jamais. Le commissionnaire préférant aménager sa responsabilité par le biais de ces conditions générales de vente.

Nous verrons que sa responsabilité personnelle comme la responsabilité du fait des substitués sont aménagées par le mécanisme de ses conditions générales de vente.

I/ La responsabilité de son propre fait est aménagée contractuellement par ses conditions générales de vente :

---

<sup>96</sup> Cass. com., 24/06/2003, 01-12.839. BTL 2003, p. 547.

<sup>97</sup> Cass. com., 3/12/2003, n° 02-10.413, Lamyline.

La dernière version des conditions générales de vente proposées par la Fédération des entreprises de transport et Logistique (TLF) qui sont entrées en vigueur le 2/11/2011<sup>98</sup> énoncent expressément à leur article 7.2 intitulé « *Responsabilité personnelle de l'opérateur de transport et/ou de logistique que* » : « *les limitations d'indemnité indiquées ci-dessous constituent la contrepartie de la responsabilité assumée par l'OTL* » :

Concernant les pertes et avaries, l'article 7.2.1 énonce :

« *Dans le cas où la responsabilité de l'OTL serait engagée, pour quelque cause et à quelque titre que ce soit, elle est strictement limitée :*

*a) pour tous les dommages à la marchandise imputables à l'opération de transport par suites de pertes et avaries et pour toutes les conséquences pouvant en résulter, aux plafonds d'indemnités fixés dans les dispositions légales ou réglementaires en vigueur applicables au transport considéré.*

*b) dans tous les cas, où les dommages à la marchandise ou toutes les conséquences pouvant en résulter ne sont pas dus à l'opération de transport, à 17,25 € par Kg de poids brut de marchandises manquantes ou avariées sans pouvoir excéder, quels que soient le poids, le volume, les dimensions, la nature ou la valeur de la marchandise concernée, une somme supérieure au produit du poids brut de la marchandise exprimée en tonnes multiplié par 2850 euros avec un minimum de 60 000 € par évènement. »*

Concernant les autres dommages comme ceux qui résulteraient d'un retard de livraison , les CGV ajoutent :

« *Pour tous les dommages et notamment ceux entraînés par le retard de livraison, dûment constatés dans les conditions définies ci-dessous, la réparation due par l'OTL, dans le cadre de sa responsabilité personnelle, dans le cadre de sa responsabilité personnelle est strictement limité au prix du transport de la marchandise (droits taxes et frais divers exclus), objet du contrat. En aucun cas, cette*

---

<sup>98</sup> Annexe 4

*indemnité ne pourra excéder celle qui est due en cas de perte ou d'avarie de la marchandise.*

*Pour tous les dommages résultant d'un manquement dans l'exécution de la prestation logistique, objet du contrat, la responsabilité de l'OTL est strictement limitée au prix de la prestation à l'origine du dommage sans pouvoir excéder un maximum de 60 000 € par évènement. »*

Comme nous pourrions le constater en Annexe 4, les conditions générales de vente du NVOCC DB SCHENKER reprennent les mêmes énonciations et les mêmes montants de limitation.

II/ La responsabilité du fait de ses substitués ou sous-traitants est également aménagée contractuellement par ses conditions générales de vente :

Lorsque le fait dommageable qui a donné naissance au litige s'est produit sous la responsabilité d'un sous-traitant, quel qu'il soit, le NVOCC sera responsable à l'égard de son client dans les mêmes termes que son substitué. Il bénéficiera donc des mêmes limitations de responsabilité et des mêmes cas d'exonération.

A / Le bénéfice de limitations instaurant un système de responsabilité dit en réseaux :

Les CGV proposées par la Fédération des entreprises de transport et Logistique (TLF) énoncent expressément à son leur article 7.1 intitulé « *Responsabilité du fait des substitués* » que : « *La responsabilité de l'OTL est limitée à celle encourue par les substitués dans le cadre de l'opération qui lui est confiée. Quand les limites d'indemnisation des intermédiaires ou des substitués ne sont pas*

*identiques, ne sont pas connues ou ne résultent pas de dispositions impératives ou légales, elles sont réputées identiques à celles de l'OTL ».*

Or les limites d'indemnisation des intermédiaires du NVOCC résultent de textes impératifs. Ils pourront donc bénéficier des mêmes plafonds et les opposer à leurs donneurs d'ordre.

Nous allons passer en revue les limitations correspondantes aux différents modes de transport.

#### 1) En matière maritime:

Si le NVOCC pourra bénéficier des montants de limitations institués par les différentes Conventions internationales à ses transporteurs substitués, il faut préciser en introduction qu'il ne peut opposer le bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la Convention du 25 août 1924 et la Convention LLMC du 19 novembre 1976 que pourrait lui opposer le propriétaire du navire<sup>99</sup>.

*« Dans un premier temps, le transporteur est responsable à hauteur du plafond contractuel de responsabilité. C'est de cette responsabilité que le commissionnaire est « garant ». Il n'est ni armateur, ni propriétaire et ne peut donc bénéficier de cette limitation, « structure d'exception qui doit être enfermée dans les limites strictes à elle assignées par le législateur »<sup>100</sup>.*

Le montant de base de la limitation est aujourd'hui, pour les transports maritimes soumis à la Convention de Bruxelles de 1924 amendée par le protocole de Visby en 1968, comme pour les transports soumis à la loi

---

<sup>99</sup> CA Paris, 5ème ch., sect. A, 17/10/2007. DMF 2008 n° 690.

<sup>100</sup> DMF Hors série n° 12/06/2008, p. 69. Le Droit Positif Français en 2007

Française de 1966, de 666,67 DTS<sup>101</sup> par colis ou unité ou de 2 DTS par kilo, la limite la plus élevée étant applicable.

Les Règles de Hambourg de 1978 n'ont revalorisé les montants de limitation que modestement : 835 DTS par colis ou unité ou de 2,5 DTS par kilo.

Les Règles de Rotterdam non encore en vigueur les feront passer à 875 DTS par colis ou unité et à 3 DTS par kilo.

## 2) En matière aérienne :

Les conditions générales de ventes procèdent toujours par renvoi.

Selon que sera appliquée la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au Transport aérien international de 1929 dite Convention de Varsovie, ou la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international de 1999 dite Convention de Montréal, le montant de la limitation différera légèrement.

La plus ancienne fixait à 17 DTS /Kg de poids brut de marchandises avariées ou manquantes le montant de la réparation.

La Convention de Montréal a rehaussé ce montant à 19 DTS/Kg de poids brut de marchandises avariées ou manquantes.

## 3) En matière de transport routier :

### a) Pour un sous-traitant effectuant un transport routier national :

Ce seront les termes du contrat type transport routier national qui s'appliqueront.

---

<sup>101</sup> Droits de tirages spéciaux ou Special Drawing Rights qui constituent un panier de monnaies faisant l'objet d'une cotation quotidienne par rapport à chacune des monnaies nationales.



Pour les envois de moins de 3 tonnes, sera appliquée la limitation la plus favorable au transporteur : entre 23 €/ Kg de poids brut de marchandises avariées ou manquantes ou 750 €/ colis ou palette.

Pour les envois égaux ou supérieurs à 3 tonnes, sera appliquée la limitation la plus favorable au transporteur entre 14 €/Kg de poids brut de marchandises avariées ou manquantes sans pouvoir dépasser le poids brut total de l'envoi exprimé en tonnes multiplié par 2300 €.

b) Pour un sous-traitant effectuant un transport routier international :

Ce seront les termes de la Convention de Genève de 1956, entrée en vigueur en 1958, dite CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) auxquels renvoient les conditions générales de vente.

La CMR conformément à son article 1 al.1 a vocation à s'appliquer à tout transport de marchandises par route au départ ou à destination d'un pays l'ayant ratifiée, même si le pays expéditeur ou destinataire n'en fait pas parti.

Par renvoi, les conditions générales de vente fixent le montant de la limitation à 8.33 DTS/Kg de poids brut de marchandises avariées ou manquantes quelque-soit le poids total de l'expédition.

La réparation des frais de transport, des droits de douane et autres frais encourus à l'occasion du transport seront calculés au prorata si les pertes ou avaries sont partielles.

B/ Le bénéfice des causes légales d'exonération reconnues aux substitués:

Le NVOCC pourra bénéficier des causes légales d'exonération reconnues à ses substitués car lorsque sa responsabilité est recherchée comme garant de ce dernier, elle ne peut être étendue au-delà des limites fixées par la loi à la responsabilité du substitué en cause<sup>102</sup>.

Selon une excellente formule, le commissionnaire « n'est pas un assureur tous risques<sup>103</sup> ».

1) Les causes d'exonération communes aux différents modes de transport :

En application des articles L132-4 et L132-5 du Code de commerce, les causes d'exonération du commissionnaire de transport sont les mêmes que celles pouvant être invoquées par les transporteurs.

Le NVOCC est tenu à une obligation de résultat et par voie de conséquence est soumis à une présomption de responsabilité. Le réclamant n'a donc pas à prouver la faute du commissionnaire ou de ses substitués lorsque des réserves ont été prises par ses soins.

Pour se libérer, il devra établir que la perte, l'avarie ou le retard provient d'une des causes d'exonération accordées par les textes et la jurisprudence à ses transporteurs substitués.

a) La force majeure :

C'est classiquement un événement imprévisible, irrésistible et extérieur : vol avec agression, défaillance mécanique de véhicule non due à un défaut d'entretien, tempêtes, fait de guerre...

b) Le vice propre :

---

<sup>102</sup> Cass. com., 10 mai 2000, no 97-20.092, Lamyline

<sup>103</sup> CA Aix-en-Provence, 29 mars 1988, BT 1988, p. 680

C'est la détérioration de la marchandise pour une cause qui lui est exclusivement imputable et interne.

Un commissionnaire se verrait exonérer s'il arrivait à démontrer que les animaux vivants qu'il a transportés ont été contaminés par une maladie non décelable.

c) Faute de l'ayant droit :

La faute la plus fréquente de l'ayant droit est souvent le défaut d'emballage ou une erreur dans le poids déclaré de la marchandise qu'il a remis au commissionnaire. Elle traduit bien l'adage Latin *Nemo auditur propriam turpitudinem allegans* ou Nul ne peut invoquer sa propre turpitude.

d) Fait du Prince :

Ce sont les faits émanant de toute autorité souveraine comme une autorité douanière. Pour pallier à cette dernière hypothèse, il est fréquent que certains NVOCC indiquent à leurs clients de ne pas pouvoir s'engager sur un incoterm spécifique comme le DDP (Delivery Duty Paid ou rendu droits et acquittés) sur certaines destinations où les pratiques douanières sont quelque peu confuses.

2) Les cas exceptés en matière maritime :

Le NVOCC pourra bénéficier des 18 cas exceptés édictés par la Convention de Bruxelles à son article 4 et qui ont été synthétisés par l'article 27 de la loi Française du 18/06/1966.

Le NVOCC chargé d'un transport par mer ne répond donc pas des dommages consécutifs à une cause exonérant l'armement aux termes des lois

maritimes : pour un échouement du navire<sup>104</sup>, pour un naufrage dû à une faute nautique de l'équipage<sup>105</sup>, pour une impossibilité de débarquement du fait des autorités portuaires<sup>106</sup>, pour une livraison effectuée contre une photocopie du connaissement très ressemblante à l'original<sup>107</sup> ou encore pour un incendie<sup>108</sup>.

III/ Les conditions requises à l'opposabilité de ses conditions générales de vente :

Les conditions générales de vente sont des modèles mis au point par les organisations professionnelles qu'elles conseillent à leur membre d'adopter. Pour qu'elles reçoivent un plein effet et ne soient pas contestées, elles doivent être incorporées et le sont en pratique dans tous les documents transmis que le NVOCC émet ou transmet. Les factures et devis comportaient les CGV sur le verso du document remis au client.

La jurisprudence considère désormais que les CGV ne sont pas réputées être connues et acceptées par le client lorsqu'elles figurent au verso des factures. De plus un courant d'affaires régulier antérieur ou suivi entre le commissionnaire et son client ne permettent plus d'interpréter le silence du client comme un accord de l'application des CGV, seule une acceptation à l'occasion de l'opération litigieuse les rendant dorénavant opposables.

Par contre, elles ont été jugées opposables vu qu'elles étaient reproduites sur les factures sans protestation après des relations antérieures et suivies<sup>109</sup> ou sur un échange de télex qui s'y référait<sup>110</sup> ou sur le fait de saisir le tribunal conformément à la clause attributive de juridiction qu'elles contenaient<sup>111</sup>.

---

<sup>104</sup> Cass.com., 21/12/1970, no 69-12.401, BT 1971, p. 102

<sup>105</sup> CA Aix-en-Provence, 18/04/ 1975, BT 1975, p. 383 ; CA Paris, 12/04/ 1976, BT 1976, p. 258

<sup>106</sup> CA Lyon, 30/04/1974, BT 1974, p. 308

<sup>107</sup> CA Paris, 5e ch., 22/11/1996, BTL 1996, p. 857

<sup>108</sup> CA Aix-en-Provence, 2e ch., 25/03/2010, no 08/09637, Macif c/ DCAT et a., BTL 2010, p. 242

<sup>109</sup> CA Paris, 12/01/2005. BTL 2005, p. 86.

<sup>110</sup> CA Paris, 8/08/1991. BTL 1991, p. 221.

<sup>111</sup> CA Paris, 20 sept. 2001. BTL 22 oct. 2001.

Cette preuve n'est pas rapportée si les CGV figuraient au dos de factures établies postérieurement à l'opération<sup>112</sup> ou si celles-ci renvoyaient seulement aux CGV<sup>113</sup>.

Enfin, elles ont été déclarées inopposables lorsqu'elles sont « écrites en caractères extrêmement petits et fort peu lisibles<sup>114</sup>».

IV/ La possibilité payante de déroger aux montants grâce au mécanisme de la déclaration de valeur ou d'assurance et celui de l'intérêt spécial à la livraison :

A) Le mécanisme de la déclaration de valeur ou d'assurance :

Il est repris par l'article 7.4 des CGV de TLF :

*« Le donneur d'ordre a toujours la faculté de souscrire une déclaration de valeur, qui fixée par lui et acceptée par l'OTL, a pour effet de substituer le montant de cette déclaration aux plafonds d'indemnité indiqués ci-dessus (Art.7.1 et 7.2). Cette déclaration de valeur entraînera un supplément de prix.*

*Le donneur d'ordre peut également donner des instructions à l'OTL, de souscrire une assurance, moyennant le paiement de la prime correspondante, en lui précisant les risques à couvrir et les valeurs à garantir. Les instructions de déclaration de valeur ou d'assurance devront être renouvelées à chaque opération. »*

B) Le mécanisme de l'intérêt spécial à la livraison :

Il est mentionné l'article 7.5 des CGC de TLF :

*« Le donneur d'ordre a toujours la faculté de faire une déclaration d'intérêt spécial à la livraison, qui fixée par lui et accepté par l'OTL, a pour effet de substituer le*

---

<sup>112</sup> CA Paris, 5ème ch., RG n° 2002/11190 Lamyline.

<sup>113</sup> CA Bourges, ch. civ., 7 févr. 2005, RG 04/01633 Lamyline.

<sup>114</sup> CA Toulouse, 18 déc. 2003, RG 03/01153 Lamyline.

*montant de cette déclaration aux plafonds d'indemnité indiqués ci-dessus (Art.7.1 et 7.2). Cette déclaration entraînera un supplément de prix.*

*Les instructions doivent être renouvelées pour chaque opération. »*

V/ Le bénéfice de privilèges spéciaux tant sur les marchandises que sur les documents de transport :

En contrepartie de la forte responsabilité qui pèse sur le commissionnaire de transport, le Code de commerce à son article L132-2 lui accorde un privilège spécial :

*« Le commissionnaire a privilège sur la valeur des marchandises faisant l'objet de son obligation et sur les documents qui s'y rapportent pour toutes ses créances de commission sur son commettant, même nées à l'occasion d'opérations antérieures. Dans la créance privilégiée du commissionnaire sont compris, avec le principal, les intérêts, commissions et frais accessoires. »*

Si l'assiette de ce privilège porte donc sur les marchandises et les documents de transport, le commissionnaire de transport peut se prévaloir de son privilège sur des biens n'appartenant pas à son débiteur à la condition d'être de bonne foi. Ce privilège repose sur l'idée d'un gage tacite.

Ce privilège énoncé à cet article L132-2 peut être analysé sous trois angles :

1) Un privilège particulier qui se traduit par un droit de rétention sur les marchandises ou les documents relatifs à ces dernières.

2) Un privilège général dans la mesure où il garantit non seulement les créances afférentes aux marchandises détenues, mais aussi toutes les créances, même nées d'opérations antérieures<sup>115</sup>, et quand bien même la créance en cours ne serait pas échue<sup>116</sup>.

---

<sup>115</sup> CA Nîmes, 2<sup>e</sup> ch., 6/01/ 2011, n° 08/02721, Schenker c/ HT Pool France, Lamyline ; CA Rouen, 2<sup>e</sup> ch., 30/03/2006, n° 05/00756, ECT c/ Saulière, BTL 2006, p. 571 ; CA Rouen, 2<sup>e</sup> ch., 8/12/2005, n° 04/03931, Entrepôts & Transports Barbe c/ Les Délices du Roy, BTL 2006, p. 266.

3) Un privilège dit actif dans la mesure où il s'apparente à vendre la marchandise pour récupérer sa créance.

On distingue quatre conditions classiques pour exercer ce privilège :

-Le privilège ne peut être exercé que par un commissionnaire agissant en cette qualité. Ainsi un intermédiaire, certes titulaire d'une licence de commission, mais ayant agi, en l'espèce, comme simple déclarant en douane<sup>117</sup> ou en qualité de transporteur<sup>118</sup> ne sauraient y prétendre. Car la possession de la licence de commissionnaire n'est ni une condition nécessaire, ni une condition suffisante pour bénéficier du privilège<sup>119</sup>.

-Les marchandises doivent avoir été prises en charge de bonne foi. Est de bonne foi le commissionnaire qui ignore, lorsqu'il reçoit la marchandise à transporter, qu'elle n'appartient pas (ou plus) à son commettant<sup>120</sup>.

- L'exercice du privilège institué suppose impérativement qu'il y ait identité entre le débiteur et son commettant.

-Il faut que les créances soient certaines, liquides et exigibles. En cas d'ouverture de procédure collective du débiteur, cette condition n'est plus exigée.

---

<sup>116</sup> CA Montpellier, 2<sup>e</sup> ch., 19/06/2002, n° 01/03075, Exofruits c/ Seafrigo, BTL 2002, p. 491.

<sup>117</sup> CA Montpellier, 2<sup>e</sup> ch., 15/05/1997, BTL 1997, p. 552

<sup>118</sup> CA de Rennes, 5 /06/1986, BT 1986, p. 631 pourvoi rejeté par Cass. com., 2/02/1988, no 86-16.879, BT 1988, p. 490.

<sup>119</sup> Cass. com., 11/05/1976, no 74-15.145, BT 1976, p. 317.

<sup>120</sup> CA Rouen, ch. urgence, 4/01/2011, n° 10/02088, Rex Ferguson c/ M<sup>e</sup> Vincent, BTL 2011, p. 60.

### Section 3 : L'encadrement des recours

Nous verrons dans un premier temps que les délais pour préserver les recours ne sont pas enfermés dans le Code de commerce mais qu'il faut se référer par les délais prévus dans les Conventions ou lois applicables aux transports en question.

Certains de ces textes imposent un délai strict sous peine de forclusion.

Puis nous dresserons les règles relatives à la prescription.

#### I/ La préservation des recours :

Le NVOCC a l'obligation de prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder les droits et recours de son donneur d'ordre.

Pour ce faire il devra prendre des réserves dans des délais impartis à l'encontre des transporteurs substitués.

Il faut préciser que l'absence de réserves n'emportera pas de forclusion en matière de transport terrestre et maritime, mais qu'elle aura comme conséquence non négligeable d'entraîner un retournement de la charge de la preuve sur le commissionnaire.

En matière aérienne, cette absence de prises de réserves et de confirmation dans les 14 jours suivant la réception entraînera une forclusion.

#### 1) En matière de transport routier national :



Que les dommages, pertes ou varies soient apparents ou non, il devra prendre des réserves au moment de la livraison ou dans les 3 jours par une lettre recommandée avec accusé de réception s'il a omis de le faire ou que les réserves étaient incomplètes ou contestées.

2) En matière de transport routier international :

C'est la CMR qui fixe les règles de préservation des recours.

Le commissionnaire doit prendre des réserves pour les dommages apparents au moment de la livraison.

Pour les dommages non apparents, la prise de réserve doit être faite par lettre recommandée avec accusé de réception 7 jours après la livraison.

3) En matière aérienne :

Ce seront la Convention de Varsovie amendée par le protocole de la Haye de 1955 ou la Convention de Montréal qui encadreront les délais.

Pour les dommages apparents, la prise de réserve doit intervenir au moment de la livraison par une protestation écrite sur la LTA.

Pour les dommages non apparents, le délai est également de 14 jours.

Ce non respect emporte forclusion.

4) En matière maritime :

La Convention de Bruxelles amendée par les protocoles de 1968 et 1979 fixent des règles qui diffèrent selon que les dommages soient apparents ou non.

Dans la première hypothèse, la prise de réserves doit intervenir au moment de la livraison.

Pour la seconde, une lettre recommandée avec accusé de réception doit être envoyée dans les 3 jours.

Dans les deux cas, les réserves doivent être motivées, détaillées et précises.

## II/ Les règles relatives à la prescription :

L'action en responsabilité contre le commissionnaire est soumise à la prescription annale de l'article L. 133-6 du Code de commerce, y compris en cas de responsabilité pour faute personnelle<sup>121</sup> et même s'il s'agit d'une opération à caractère internationale<sup>122</sup>, les rapports du commissionnaire et de son commettant relevant toujours du droit interne.

Si les délais pour prendre des réserves sont donc fixés par les conventions internationales, les délais relatifs à la prescription ne le sont pas.

Précisons cependant que la prescription de l'article L. 133-6 du Code de commerce ne concerne que les actions découlant du contrat de commission proprement dit.

Ainsi seront couverts par la prescription annale, les actions relatives à :

- une prestation de stockage comprise dans l'offre globale de commission<sup>123</sup>
- une déclaration inexacte de la marchandise sur le connaissance<sup>124</sup>

---

<sup>121</sup> CA Versailles, 12e ch. 2, 29 janv. 2004, no 02/02685, Sandylor et a. c/ Sagatrans Sud, BTL 2004, p. 250.

<sup>122</sup> CA Paris, 5e ch. C, 28 janv. 2000, no 1998/04786, René Riand & fils c/ Kuhne Nagel, Lamyline.

<sup>123</sup> CA Paris, 5e ch. B, 7 févr. 2008, no 05/18728, Alcorn Mc Bride c/ Marqueset France, BTL, 2008, p. 132.

<sup>124</sup> CA Aix-en-Provence, 2e ch., 23 oct. 1985, Blanc c/ Cicomer

- l'exercice irrégulier du privilège<sup>125</sup>

- l'action du client en restitution de montants indument versés<sup>126</sup>

Seront donc soumises, au délai de prescription commun ramené à 5ans au lieu de 10 ans, depuis une réforme de 2008, les actions accessoires au contrat de commission telles :

- une action trouvant son fondement dans un mandat distinct tel que des formalités en douane<sup>127</sup>

- une action relative à un mandat d'assurance<sup>128</sup>

Enfin, il faut préciser qu'en pratique interviennent des suspensions et des interruptions de prescription.

La suspension de la prescription en arrête temporairement le cours sans effacer le délai déjà couru. Alors que l'interruption efface le délai de prescription acquis et fait courir un nouveau délai de même durée.

Ces deux mécanismes sont acceptés par les juges :

Le cours de la prescription peut être suspendu dans le cadre d'un report conventionnel de prescription accordé par le commissionnaire lui-même ou par son assureur en son nom propre et en celui de son assuré<sup>129</sup>.

Et le fait pour un commissionnaire d'admettre sa responsabilité emporte reconnaissance du droit du réclamant et l'interruption de la prescription<sup>130</sup>.

---

<sup>125</sup> CA Grenoble, 1re ch., 10 nov. 1987, no 76/85, Cartonnerie de Champ-sur-Drac c/ Mocellin, Lamyline

<sup>126</sup> Cass. com., 3/05/2011, no 10-11.983, arrêt P, BTL 2011, p. 307, 315.

<sup>127</sup> CA Paris, 5e ch., 24/01/2001, no 1999/00716, Lipha c/ Geologistics, BTL 2001, p. 178.

<sup>128</sup> CA Paris, 5e ch. A, 4/07/2007, no 05/04483, Chomel Dumas Chavane et a. c/ Generali et a., BTL 2008, p. 416.

<sup>129</sup> CA Versailles, 12<sup>e</sup> ch., 26/10/2006, n° 05/04828, La Prudence créole c/ Hesnaut et a., Lamyline.

<sup>130</sup> Cass. com., 19/02/2002, no 99-18.196, DMF 2002, p. 306.

Consacrant une sorte d'ordre de protection publique unilatérale, les juges acceptent que le délai de prescription soit abrégé mais refuse son allongement.

Nous avons donc pu établir comment la Jurisprudence Française a été tentée de qualifier cet opérateur particulier dont la sphère d'activité est vaste.

Elle a en effet décelé dans ce statut de commissionnaire de transport, spécifique au système juridique Français, les traits lui permettant de qualifier ces entrepreneurs de transport multimodal, de commissionnaire de transport.

Cette attraction de la Jurisprudence Française pour le régime du commissionnaire de transport, se heurte cependant au fait que ce régime n'est pas universel. Ce statut lui sera applicable si la loi Française l'est.

Si aucune difficulté n'apparaît donc dans l'ordre interne, la question est plus problématique lorsqu'on prend en considération le caractère international de ce transport multimodal. On sait que les parties peuvent convenir que la loi française sera compétente. Et même dans le silence des parties, si les exigences requises par la Convention de Rome sur la loi applicable aux obligations contractuelles sont remplies, il pourra en être de même.

Mais dans le cas contraire, on saisit les difficultés qui peuvent naître de l'absence d'une convention internationale de droit uniforme dédiée spécifiquement au transport multimodal.

Afin de disposer d'une plus grande sécurité juridique, les opérateurs de transport multimodal ont donc été amenés à se diriger vers des règles d'ordre contractuel proposées par des organismes internationaux de référence.

Titre 2 : En l'absence d'une convention uniforme internationale de droit multimodale des transports entrée en vigueur, les organisateurs de transport se dirigent vers un système de responsabilité contractuel de référence

Si la place de ces entrepreneurs de transport multimodal s'est énormément développée depuis l'essor de la conteneurisation, on est contraint d'observer que l'ensemble des Etats n'ont pas réussi à s'entendre pour adopter un texte international qui régirait la matière.

Pour être plus précis, si des conventions internationales ont été élaborées et mêmes signées, elles n'ont pas reçu le nombre nécessaires de ratifications requises pour entrer en vigueur, conformément au standard classique du droit international public (Chapitre 1).

Si l'on comprend aisément qu'il est difficile de faire converger des systèmes juridiques culturellement différents, et que les problématiques de transport multimodal peuvent particulièrement faire ressurgir de telles différences, il est regrettable que la communauté internationale ne soit pas parvenue à des compromis.

Pour pallier à ces difficultés, des organismes internationaux de référence sont venus au secours des opérateurs multimodal de transport international, en leur proposant des règles d'ordre purement contractuel ( Chapitre 2).

Chapitre 1 : L'absence regrettée d'une convention uniforme internationale de droit multimodal des transports ayant force obligatoire :

On présentera dans une première section les tentatives inachevées de réglementation internationale avant de se demander dans une seconde section, si les projets en cours ont des chances d'aboutir.

## Section 1 : Les tentatives inachevées de réglementation internationale sur le statut des entrepreneurs de transport multimodal

Comme le rappelait Olivier Mornet de la Direction des Affaires Maritimes, lors de l'introduction au colloque d'ouverture des règles de Rotterdam, la recherche d'un consensus portant sur l'adoption d'un texte à vocation multimodal n'est pas une chose aisée, « compte tenu des divergences d'intérêts, bien compréhensibles et de la sensibilité des Etats dont certains sont plus terrestres que maritimes. <sup>131</sup>»

Pour renforcer cette idée, on peut mettre en perspective les difficultés qui résultent déjà, en matière strictement maritime, de la question de la loi applicable à un transport maritime donné, et qui se matérialisent par des conflits de Convention.

On comprend donc qu'en matière multimodal, la recherche de ce consensus est encore plus difficile à obtenir. Et les exemples historiques sont là pour nous le rappeler.

De façon pragmatique, on ne peut reprocher à la Convention de Bruxelles de 1929 de n'avoir pas eu l'ambition d'organiser un concept qui n'existant pas encore, ne remettait pas en cause le schéma traditionnel d'acheminement international des marchandises.

---

<sup>131</sup> « Les règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes au XXI ème siècle ». Annales INTM 2010.

Le Comité Maritime International (CMI) a été la première institution internationale à avoir l'ambition de mettre en place les conditions d'élaboration d'un régime juridique qui pourrait gouverner le transport multimodal et donc organiser la responsabilité des entrepreneurs de transport multimodal. Cette volonté s'est exprimée par l'apparition en 1969, des Règles dites de Tokyo.

La seconde institution à s'être intéressée au transport multimodal a été l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) qui a mis au point un projet de convention sur le transport combiné de marchandises en 1971 mais qui n'a pas été suivi d'effet.

La Convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer dite Règles de Hambourg adoptée en 1978, si elle influencera les textes qui viendront postérieurement, n'a été ratifiée que par un groupe restreint d'Etats et n'a pas donc suscité l'enthousiasme qu'elle soulevait à l'origine.

Alors que la Federal Maritime Commission délivrait dès 1961 une première définition de cet entrepreneur particulier de transport multimodal que constitue le NVOCC, il a fallu attendre 1980 et l'adoption de la Convention de Genève du 24/05/1980, dite convention des Nations-Unies sur le transport multimodal international de marchandises inspirée par les Règles de Hambourg, pour recevoir une première définition conventionnelle du transport multimodal international et de l'entrepreneur de transport multimodal.

A son article 1.1, elle dispose qu'il faut entendre par transport multimodal international : « *le transport de marchandises effectuées par au moins deux modes de transport différent, en vertu d'un contrat de transport multimodal, à partir d'un lieu situé dans un pays où les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur*

*de transport multimodal jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent ».*

Elle définit à son article 1.2. cet entrepreneur de transport multimodal comme « *toute personne qui conclut un contrat de transport multimodal pour son propre compte ou par l'intermédiaire d'un tiers qui n'agit pas en tant que préposé ou mandataire de l'expéditeur ou des transporteurs participant aux opérations de transport multimodal et qui assume la responsabilité de l'exécution du contrat* ».

Comme le rappelle Christian Scapel, cette définition a tous les traits de celle du commissionnaire de transport à la Française, avec la différence majeure qu'elle institue un régime d'ordre public strict.

Cela amène Christian Scapel à considérer à juste titre que si la Convention de 1980 venait un jour à entrer en vigueur, le statut qu'elle institue « évincerait donc tous les régimes contractuels qui ont été développés par les praticiens du commerce international »<sup>132</sup>.

Son domaine d'application et le régime de responsabilité qu'elle institue ont été influencés par les Règles de Hambourg.

L'entrepreneur de transport multimodal étant responsable des pertes, dommages ou retard, dès l'instant que l'évènement qui a causé ce préjudice est survenu pendant que les marchandises étaient sous sa garde (comme pour le transporteur multimodal dans la Convention de Hambourg).

Ce dernier ne pouvant s'exonérer qu'elle que soit la localisation du dommage, qu'en prouvant que ses préposés, mandataires ou lui-même ont pris tous les soins nécessaires et mesures qui pouvaient être raisonnablement exigés pour éviter le dommage.

---

<sup>132</sup> P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, *Traités*, 2e éd., 2010, p. 837, n° 1209. –



Elle adopte donc un régime unique quant à l'étendue de la responsabilité de l'entrepreneur de transporteur multimodal.

A son article 19, elle met en place un mécanisme de limitation dit réseau puisque le montant de la limitation est fonction, s'il est déterminable, du lieu où le dommage est survenu.

Si l'origine du dommage peut être prouvée, la responsabilité de l'entrepreneur multimodal sera limitée à une somme de 920 DTS par colis, ou 2,75 DTS par kilogramme de marchandises endommagées.

Ce système réseau a pour effet, que si l'origine du dommage est prouvée et qu'une convention internationale ou un texte international fixant une limitation plus élevée couvrant le mode de transport pendant lequel le dommage est intervenu, cette limitation plus élevée s'appliquera.

Cette Convention qui paraissait adaptée à un tel transport multimodal n'a pourtant pas pu porter ses fruits puisque selon la formule de Christian Scapel, « elle a rejoint le cimetière bien fourni des conventions internationales non applicables »<sup>133</sup>.

Certains ont vu dans ses dispositions douanières, l'obstacle majeur à sa réception par un plus grand nombre d'Etats.

On essaiera de voir dans une seconde section, quelles sont les solutions qu'envisage la Convention de Rotterdam, dont l'avenir nous dira si elle recevra le même sort que la Convention de 1980 ou si elle parviendra à recevoir le nombre de ratifications nécessaires à son entrée en vigueur.

## Section 2 : Les perspectives offertes par la Convention de Rotterdam

---

<sup>133</sup> Expression employée pendant ses enseignements.

Comme son nom l'indique la « *Convention des Nations Unies sur les contrats de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer* », ne régit pas uniquement le transport maritime mais aussi le transport multimodal transmaritime.

Elaborée sous l'égide de la CNUDCI et adoptée le 11 décembre 2008, la Convention établit un régime juridique uniforme et moderne régissant les droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires en vertu d'un contrat de transport de porte à porte comprenant une étape maritime internationale.

Usant des formules « *pendant la responsabilité du transporteur, mais uniquement avant leur chargement sur le navire ou uniquement après le déchargement du navire* » ainsi que « *pour couvrir l'étape particulière du transport pendant laquelle le dommage s'est produit* <sup>134</sup> » à son article 26, elle reprend la solution classique du système réseau qu'avait déjà adopté la Convention de 1980.

Pourtant l'application du système réseau nécessite de connaître le lieu précis du dommage et conformément à ce que Christian Scapel appelle le « syndrome du livreur », il est assez difficile voire impossible de déterminer avec précision où ce dommage a trouvé sa source.

Et Christian Scapel met en avant dans son traité une lacune importante dans les Règles de Rotterdam. En effet, elles ne visent pas les situations pourtant les plus fréquentes où la localisation du dommage est impossible à rapporter. « Or le système réseau suppose que l'on parvienne à déterminer durant quelle étape modale du transport le dommage s'est produit, pour renvoyer la compétence à la convention modale correspondante »<sup>135</sup>.

---

<sup>134</sup> En ce sens, voir . Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, *Traités*, 2e éd., 2010, p. 836, n° 1208. –

<sup>135</sup> P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, *Traités*, 2e éd., 2010, p. 836, n° 1209. –

A l'heure actuelle, seuls deux Etats, l'Espagne le 19/01/2011 et le Togo, le 17/07/2012 ont ratifié les Règles de Rotterdam, alors que son entrée en vigueur nécessite vingt ratifications. On pourrait donc penser que son avenir semble compromis.

Pourtant, Philippe Delebecque, représentant pour la France et qui a collaboré au sein du comité de rédaction de ces Règles, estime qu'il ne faut pas voir dans ce retard à l'allumage un signe annonciateur de son échec.

L'actualité lui donne d'ailleurs raison, puisque récemment le Danemark, la Norvège et même les Etats-Unis, ont annoncé s'apprêter à engager le processus de ratification.

De par le poids et l'influence qu'ont ces trois Etats dans le monde maritime, le Professeur Delebecque a la conviction que les autres Etats déjà signataires adopteront la même démarche.

Si on lui souhaite de ne pas subir le même sort que la Convention de 1980, il faut cependant admettre que cette dernière semblait mieux appréhender les problématiques spécifiques aux entrepreneurs de transport multimodal.

Cela dit, il n'est pas certain que les entrepreneurs de transport multimodaux verraient d'un bon œil l'entrée en vigueur d'un texte qui remettrait en cause les pratiques commerciales et les règles d'ordre purement contractuel qu'ils ont développé au fil du temps.

Pour pallier à l'absence du consensus permettant l'adoption d'une convention de droit international multimodale, des organismes internationaux comme la CNUCED et la CCI ont mis en place des cadres contractuels de référence.

## Chapitre 2 : La mise en place d'un système contractuel souple et de référence par la CNUDCI/CCI

En attendant que des solutions juridiques internationales et unifiées interviennent, les organismes de référence comme la CNUCED et la CCI ont mis en place des règles permettant de sécuriser et d'encadrer les activités des entrepreneurs de transport multimodal.

Selon la formule de Christian Scapel, « *le monde des affaires a pallié les défaillances des conventions internationales*<sup>136</sup>. »

La mission majeure que se sont assignées la CNUCED et la CCI a été celle de pouvoir proposer aux trois grandes catégories d'acteurs que sont les transporteurs, les ETM et les chargeurs un type de document de transport multimodal fiable (Section 1). Enfin, on notera que le régime de responsabilité qui pèse sur l'ETM est un régime contractuel, qui s'il laisse place à une grande souplesse, pose quelques interrogations dès lors que la localisation du dommage est impossible à établir (Section 2).

### Section 1 : Les documents de transport multimodal

Les documents de transport en vertu des qualités qui s'attachent à leur possession sont fondamentaux dans le transport maritime unimodal.

Ils le sont à fortiori davantage dans le transport multimodal transmaritime en raison du plus grand nombre d'intervenants qui le caractérise.

Dès 1973, la CCI a publié le fruit de ses travaux portant le nom de Règles uniformes pour un document de transport combiné.

---

<sup>136</sup> P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, *Traité*, 2e éd., 2010, p.839, n° 1213. –

Ces règles ont connu un franc succès auprès des ETM qui ont élaboré, à partir du modèle original, des polices-types de contrats de transports multimodaux.

A la même période la BIMCO émettait le Combicon bill of lading, devenu en 1977, le combidoc.

La FIATA (Fédération internationale des auxiliaires de transport) quant à elle créait sur les bases des règles de la CCI de 1973, un connaissance Fiata de transport combiné intitulé « *Fiata combined transport bill of lading* ».

Enfin on peut citer le consortium d'armateurs Atlantic Container Line qui utilise un titre de transport de bout en bout dénommé ICL.

Afin de moderniser ces règles et de faire face à l'échec de la Convention de 1980, la CNUCED et la CCI qui à première vue pourraient avoir des intérêts divergents, la première représentant les Etats et la seconde des intérêts plus particuliers, se sont associées pour élaborer un nouveau corps de règles. Elles adoptèrent le 11 juin 1991, les Règles applicables aux documents de transport multimodal (RDTM).

Les RDTM à leur article 2 définissent le contrat de transport multimodal comme « *un contrat unique pour le transport de marchandises par au moins deux modes de transport différents* ».

Les RDTM emporteront une force obligatoire que si les parties décident qu'elles constituent leur loi contractuelle.

## Section 2 : Les régimes contractuels souples de responsabilité :

Les règles établies par la CNUCED et la CCI se sont inspirées des solutions proposées par la Convention de 1980 quant à la mise en place d'un système de responsabilité dit en réseau.

Il faut préciser que ces règles ne constituant qu'un modèle, elles peuvent être adaptées par les parties.

Pour contrecarrer les effets pervers du « syndrome du livreur »<sup>137</sup> qui par le jeu des présomptions, va faire peser la charge des dommages sur le dernier transporteur, souvent celui qui a une surface financière la plus réduite et une couverture d'assurance faible, les règles CNUCED/CCI envisagent de façon différente les situations où le dommage a pu être localisé et celles où il ne l'a pas été.

Dans l'hypothèse la plus rare, où le lieu de la survenance du dommage a été localisé (l'absence de rupture de charge qui caractérise la conteneurisation a également ses inconvénients), l'opérateur de transport multimodal sera responsable dans les mêmes termes que le transporteur qui devait prendre soin de la marchandise quand le dommage s'est réalisé.

C'est donc le régime équivalent à celui de la commission de transport qui est envisagé

Par contre, lorsque la localisation précise du dommage est impossible à démontrer, comme dans la majeure partie des cas de figure, le régime de la commission est mis de côté et un régime de responsabilité autonome est mis en place. Ce système a l'avantage de sécuriser l'entrepreneur de transport car il lui permet de maîtriser de façon plus précise la gestion des risques, conformément aux stipulations contractuelles auxquelles il a adhéré.

Cet encadrement contractuel fixera à l'avance, les types de risques encourus, les cas d'exonération comme les cas exceptés et les montants de limitation.

Si cette solution semble plus avantageuse, Christian Scapel met en avant l'idée qu'elle engendre de nouvelles difficultés.

---

<sup>137</sup> C.SCAPEL, « Du transport successif au transport via le transport multimodal ». Rev.SCAPEL.

L'opération multimodale de transport ayant été exécutée par plusieurs transporteurs successifs, chacun est soumis à un régime de responsabilité spécifique et impératif.

Or, ces régimes impératifs interdisent aux transporteurs d'utiliser une clause contractuelle afin d'alléger leur responsabilité tant sur le terrain des causes exonératoires que sur celui de l'étendue de leur réparation due aux victimes des dommages.

Comme le dommage n'est pas localisé, il sera compliqué voire impossible d'avoir la certitude que le dommage ne s'est pas produit en réalité pendant la phase ferroviaire, routière voire aérienne. Si bien que si tel est le cas, cette solution entraînerait une atteinte aux règles d'ordre public du régime de responsabilité applicable au transport en cause.

Lorsque la localisation du litige n'est pas déterminable, on se rend compte que le régime de la commission de transport, qui est celui en France applicable aux activités des ETM et des NVOCC est le plus souple.

Le connaissance FIATA a lui opté pour un régime différent dans la mesure où il dissocie le système réseau.

En effet, il adopte le système réseau pour l'étendue de la responsabilité mais non pour sa limitation.

S'agissant de l'étendue de la responsabilité de l'organisateur de transport, il prévoit un régime de base applicable si l'origine du dommage ne peut être localisé. C'est un régime de responsabilité de plein droit qui s'accompagne des cas exceptés classiques.

A l'opposé, si le lieu du dommage ne peut être localisé, chaque partie peut exiger que la responsabilité de l'organisateur soit déterminée par la loi nationale ou la convention normalement applicable.

Par contre s'agissant de la limitation de l'indemnité due par l'OTM, celle-ci est la même que le lieu du dommage soit rapporté ou non.

En revanche, la clause 8.3 du connaissement FIATA met en place une unité pour la limitation de l'indemnité due par l'ETM. L'indemnité qu'il devra ne pourra dépasser 2 DTS par kilo de marchandises endommagées ou 666,7 DTS par colis.

Sa clause 8.4 précise que s'il n'y a aucune phase maritime dans le transport organisé par l'ETM, la limitation de responsabilité sera celle mise en place par la CMR, soit 8,33 DTS par kilo.



## Conclusion

En guise de conclusion, on observera qu'en dépit d'un régime juridique spécifique international et unifié, les NVOCC ont réussi à développer leurs activités économiques de façon considérable.

Si leur manque de solvabilité a pu engendrer des craintes dans les Etats où les réglementations administratives sont quasi inexistantes, en Europe, ce commissionnaire de transport multimodal a su tisser des liens de confiance avec tous les acteurs du monde maritime et bancaire.

Par le volume de fret considérable qu'ils sont capables de collecter de grouper et de dégroupier, ils constituent des partenaires privilégiés des compagnies maritimes, des transitaires et des commissionnaires classiques. Les compagnies maritimes voient en eux surtout dans le contexte de crise qui s'abat de façon cyclique sur le secteur de la ligne régulière, des intermédiaires capables par la capacité de transport qu'ils acquièrent, de leur assurer un taux de remplissage de leurs navires et ainsi de lutter contre les fluctuations du marché.

Sans navires mais acteurs à part entière via l'émission de connaissements à leur nom et sous leur responsabilité et disposant de tous les outils et savoir faire indispensables à une bonne gestion des flux qui permettent la réalisation de la chaîne logistique, leurs clients ne sont plus seulement comme à l'origine de petits chargeurs, mais peuvent être des groupes industriels de grande renommée, qui désirent se concentrer sur leur cœur de métier, préfèrent faire appel à leurs services et à leur compétence globale.

C'est ce qui faisait dire à Christophe Couillard, directeur France Nord d'ECU LINE qu'« *au regard de l'évolution des supply chain qui favorisent les expéditions de petite quantité mais plus fréquentes et, de façon plus conjoncturelle, du*

*ralentissement des échanges mondiaux*», les NVOCC constituent « un métier d'avenir »<sup>138</sup>.

---

<sup>138</sup> Intervention dans « l'Antenne », le 24/11/2011.

# BIBLIOGRAPHIE

## ●Manuels et traités :

- P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2e éd., 2010.

- M. RÈMOND-GOUILLOUD, *Droit maritime*, éd.PEDONE, 2ème éd. 1993.

- A.VIALARD , éd.PUF, *Droit maritime*, Coll. Droit Fondamental, 1<sup>ère</sup> éd.1997.

-« *Les règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes au XXI ème siècle* ». Annales INTM 2010.

## ●Ouvrage économique :

M.LEVINSON, *The Box : How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, éd. Max Millo,2010.

## ●Thèses et mémoires :

- C.BERNAT, « *L'exploitation commerciale des navires et les groupes de contrats OU Le principe de l'effet relatif dans les contrats commerciaux internationaux* » – Thèse publiée aux Editions A.N.R.T. 2005.

- N.LACASSE, *Le transport multimodal international de marchandises, étude comparative des droits canadien et français*, thèse Paris I, 1988.

- J-M MORINIÈRE, *Les NVOCC, Essai sur le concept de transporteur maritime contractuel*, Thèse, Université de Nantes, 1997.

- J-M MORINIERE, *Genèse et juridicité de l'acronyme NVOCC*, ADMO. Tome XV,1997

- W. WANG, *Une recherche juridique sur les pratiques de NVOCC en Chine*, CDMT 2005-2006 .

## ●Dictionnaire Anglais-Français du commerce maritime de G.FIGUIERE

●Articles :

- M.TILCHE, « Le syndrome de l'homme orchestre », BT, 16/03/1992, n°2467
- C.SCAPEL, « *Le régime de responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal, Le transport multimodal transmaritime et transaérien, les nouvelles règles CNUCED/CCI* ». Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM.
- P. DELEBECQUE, « Le transport multimodal », RIDC 2-1998, Volume 50, N°2, pp. 527-537.
- P. BONASSIES, DMF 1999, n° 595 07-1999. Colloque de Droit Comparé A.F.D.M. et A.B.D.M 14 et 15 janv. 1999.
- M.TILCHE, *Conteneurs maritimes : faut-il un régime spécifique ?*, BTL 1999, p. 531.
- Y. CISSE, « *Le commissionnaire de transport , le NVOCC, le consortium maritime : sont-ils transporteurs maritimes* », RGD (2004) 34.407-429.
- C.SCAPEL, « *Du transport successif au transport amodal via le transport multimodal* ».Rev. SCAPEL 2006.
- C.SCAPEL « *Grandeur et servitude du chargeur de conteneur* », Rev. SCAPEL 2007.
- I.BON-GARCIN, Revue de droit des transports, revue mensuelle LEXISNEXIS JURISCLASSEUR, janvier 2011.
- Mer et Marine, « *Maersk Line passe aux porte-conteneurs de 18.000 EVP* »,21/02/2011.
- L'Antenne, « *NVOCC, un métier d'avenir* », le 24/11/2011.
- Fortunes de mer.com, « *Le porte-conteneurs Flaminia en difficulté* », 17/08/2012.

●Base LAMYLINE REFLEX(2LR)

# TABLE DES MATIERES

Table des abréviations et sigles utilisés

Sommaire

Introduction 6

**1<sup>ère</sup> Partie : LE NVOCC, un entrepreneur sui generis du transport maritime international** 27

Titre 1 : Un concept issu de la pratique commerciale Américaine du déplacement de marchandises conteneurisées

Chapitre 1 : L'organisation contractuelle d'une pratique commerciale : les liens contractuels entre les NVOCC et les gestionnaires de navires

Section 1 : Les contrats ayant pour objet la mise à disposition d'espaces sur un navire

Section 2 : Les contrats ayant pour objet un volume de conteneurs

Chapitre 2 : La pratique d'une double documentation de transport

Section 1 : Les connaissements émis par les NVOCC à leurs clients

Section 2 : Les incidences de cette double documentation dans la pratique du crédit documentaire

Chapitre 3 : Une activité à l'origine d'un nouveau concept : le transporteur maritime contractuel

Section 1 : Les deux critères communs à l'activité d'un NVOCC et d'un entrepreneur de transport classique : la prise en charge de la marchandise et la délivrance d'un document de transport en tant que transporteur maritime

Section 2 : Les critères qui plaident en faveur d'une distinction entre le NVOCC et l'entrepreneur classique de transport maritime

I/ La volonté d'assumer en tant que professionnel la responsabilité d'un transporteur maritime :

II/ L'absence de maîtrise du mode de transport

## **2<sup>de</sup> Partie : Un régime de responsabilité oscillant entre un encadrement légal et encadrement contractuel**

44

Titre 1 : Le NVOCC en France prend les contours d'un commissionnaire de transport

Chapitre 1 : Cette qualification du NVOCC comme commissionnaire de transport a l'avantage d'écarter les nombreuses autres qualifications de ses activités annexes liées au fret

Section 1 : La qualification de commissionnaire de transport

I/ Les critères légaux de qualification

II/ Les critères dégagés par la Jurisprudence :

A/Un organisateur qui a le libre choix des voies et moyens

B/ Un intermédiaire unique

C/ Il conclut des contrats en son propre nom :

D/ Le critère subsidiaire de la facturation forfaitaire a été dégagé par la Jurisprudence :

- 1) La facturation globale du NVOCC à son client
- 2) Les difficultés liées à des schémas spécifiques de négociations commerciales avec les compagnies maritimes et/ ou les compagnies aériennes :

Section 2 : L'encadrement réglementaire de l'exercice de la profession de commissionnaire de transport

I/ La justification de son aptitude à devenir commissionnaire de transport :

II/ La justification d'un passé honorable :

III/ La justification de sa capacité financière semble avoir de façon incompréhensive disparu

Chapitre 2 : La responsabilité du NVOCC commissionnaire de transport

Section 1 : Un vaste domaine de responsabilité légale à la mesure de l'étendue sa mission :

I/ La responsabilité de son propre fait :

1) Il répond de ses fautes matérielles au titre d'une obligation de résultat.

2) Il répond également de ses fautes intellectuelles au titre d'une obligation de moyen :

II/ La responsabilité du fait de ses substitués ou sous-traitants

Section 2 : La responsabilité du NVOCC est aménagée par différents mécanismes :

I/ La responsabilité de son propre fait est aménagée contractuellement par ses conditions générales de vente :

II/ La responsabilité du fait de ses substitués ou sous-traitants est également aménagée contractuellement par ses conditions générales de vente :

A / Le bénéfice de limitations instaurant un système de responsabilité dit en réseaux :

- 1) En matière maritime
- 2) En matière aérienne
- 3) En matière de transport routier
  - a) Pour un sous-traitant effectuant un transport routier national
  - b) Pour un sous-traitant effectuant un transport routier international

B/ Le bénéfice des causes légales d'exonération reconnues aux substitués

- 1) Les causes d'exonération communes aux différents modes de transport
  - a) La force majeure
  - b) Le vice propre
  - c) Faute de l'ayant droit
  - d) Fait du Prince
- 2) Les cas exceptés en matière maritime

III/ Les conditions requises à l'opposabilité de ses conditions générales de vente

IV/ La possibilité payante de déroger aux montants grâce au mécanisme de la déclaration de valeur ou d'assurance et celui de l'intérêt spécial à la livraison

- A) Le mécanisme de la déclaration de valeur ou d'assurance
- B) Le mécanisme de l'intérêt spécial à la livraison

V/ Le bénéfice de privilèges spéciaux tant sur les marchandises que sur les documents de transport



## Section 3 : L'encadrement des recours

### I/ La préservation des recours

- 1) En matière de transport routier national
- 2) En matière de transport routier international
- 3) En matière aérienne
- 4) En matière maritime

### II/ Les règles relatives à la prescription

Titre 2 : En l'absence d'une convention uniforme internationale de droit multimodale des transports entrée en vigueur, les organisateurs de transport se dirigent vers un système de responsabilité contractuel de référence

Chapitre 1 : L'absence regrettée d'une convention uniforme internationale de droit multimodal des transports ayant une force obligatoire :

Section 1 : Les tentatives inachevées de réglementation internationale sur le statut des entrepreneurs de transport multimodal

Section 2 : Les perspectives offertes par la Convention de Rotterdam

Chapitre 2 : La mise en place d'un système contractuel souple et de référence par la CNUDCI/CCI

Section 1: Les documents de transport multimodal

Section 2 : Les régimes contractuels souples de responsabilité :

Conclusion

89

Bibliographie

Annexes

En l'absence d'une législation Française spécifique aux activités des NVOCC, c'est à la Jurisprudence assistée par la Doctrine qu'est revenue la mission de venir préciser les critères de qualification des nombreuses activités de ces « Multimodal Freight Forwarder » ou entrepreneur de transport multimodal, qui apparaissent comme des acteurs *sui generis* du transport maritime international.

Ces transporteurs non opérateurs de navire ou commissionnaires de transport à la Française, prenant une part de plus en plus prépondérante dans l'organisation des transports par mer de marchandises conteneurisées mais également dans le domaine du fret aérien, il est apparu indispensable de qualifier leurs activités afin de renforcer la sécurité juridique des chargeurs qui font appel à leurs services, et ce d'autant plus, dans le contexte de gigantisme qui caractérise le Shipping moderne.

Without French legislation specific to Non-Vessel-Operating Common Carrier's activities, the qualification criteria of many of these multimodal Freight Forwarders' activities have been defined by the doctrine and the case law, thereby establishing a *sui generis* status in the international maritime transport.

Given the more and more preponderant importance of these Non-Vessel-Operating Common Carrier in the organisation of the maritime transport services for containerised goods but also in the field of air freight, it emerged as essential to characterize their activities in order to strengthen legal certainty of the shippers who rely on their services.















