

Université Paul Cézanne – Aix Marseille III
Faculté de Droit et de Science Politique

Centre de Droit Maritime et des Transports

*LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR
MARITIME DANS LE TRANSPORT
MULTIMODAL*

Mémoire de Master II professionnel de Droit Maritime et des Transports

Présenté par Ansam EL OKBANI

Sous la Direction de Maître Christian SCAPEL

Année Universitaire 2008/2009

- L'avenir n'est jamais que du présent à mettre en ordre.

Tu n'as pas à le prévoir, mais à le permettre-

Antoine de Saint-Exupéry

Abstract

Notwithstanding the fact that multimodal transport has always existed, no uniform liability regime exists at present.

The lack of uniformity, preventing multimodal operators from fulfilling their obligations in a safe legal environment, results in the proliferation of international conventions and national laws, in addition to contractual rules.

Through this essay, our aim is to emphasize the need for international uniform liability rules to be adopted, in order to put an end to the present uncertainty.

*

Le transport multimodal présente la caractéristique suivante : il a toujours existé et pourtant il ne bénéficie toujours pas de régime juridique uniforme permettant l'acheminement des marchandises en toute sécurité.

Cette lacune dont souffre le transport multimodal conduit à l'application de divers textes, nationaux ou internationaux, conventionnels ou contractuels, aux différentes phases constituant le transport multimodal.

L'objet du présent mémoire est de mettre en relief la diversité des textes applicables au régime du transporteur maritime dans le transport multimodal, démontrant la nécessité de l'adoption de règles internationales uniformes.

Remerciements

Je tiens à adresser mes plus sincères remerciements à Maître Christian Scapel et à Monsieur le Professeur Pierre Bonassies, ainsi qu'à Monsieur le Professeur Philippe Delebecque, pour la qualité de leur enseignement et leur faculté de transmettre leur passion pour le monde des transports.

Je tiens tout particulièrement à exprimer mes plus vifs remerciements à Maître Henri Najjar pour son soutien précieux, ses conseils toujours très appréciés et sa porte constamment ouverte.

A mes parents,

A Nostrum

Sommaire

<i>Abstract</i>	2
<i>Remerciements</i>	3
<i>Sommaire</i>	4
<i>Introduction – Régime de responsabilité du transporteur multimodal : le règne de l’incertitude</i>	5
Chapitre 1 – Nature de la responsabilité du transporteur maritime dans le transport multimodal.....	12
Section 1 – Responsabilité de plein droit.....	12
Section 2 – Causes d’exonération.....	23
Section 3 – Limitation de responsabilité.....	29
Chapitre 2 – Régime de responsabilité du transporteur maritime dans le transport multimodal.....	37
Section 1 – Responsabilité du transporteur maritime organisateur de transport multimodal en droit français : le régime de la commission de transport.....	37
Section 2 – Responsabilité du transporteur maritime organisateur de transport multimodal : les règles internationales applicables.....	43
Chapitre 3 – Mise en œuvre de la responsabilité du transporteur maritime dans le transport multimodal.....	53
Section 1 – Titulaire du droit d’action.....	53
Section 2 - Délais de prescription.....	59
Section 3 – Recours contre les substitués.....	66
Section 4 – Compétence.....	70
<i>Conclusion</i>	73
<i>Bibliographie</i>	76

INTRODUCTION

Régime de responsabilité du transporteur multimodal : le règne de l'incertitude

Dès la fin du XXème siècle, la globalisation a pris un tournant majeur. L'échange d'informations facilité par les nouvelles technologies, les investissements accrus à l'étranger, le développement important du commerce international, ont conduit à affirmer que la globalisation a favorisé la croissance. Ces dernières années, une donnée essentielle a modifié la nature des échanges commerciaux internationaux : l'émergence de nouveaux pays tels que la Chine, l'Inde ou le Brésil.

Cet échange des richesses n'aurait pu avoir lieu sans transport. En effet, commerce international et transport international, et plus précisément transport par voie maritime, sont intrinsèquement liés. Ainsi, 80% des marchandises transportées dans le cadre du commerce mondial sont acheminées par mer.¹ La mondialisation de la production accroît les besoins de transport. L'interdépendance existant entre commerce international et transport international trouve une illustration dans la crise qui touche le monde depuis quelques mois. En témoigne le désarmement de milliers de navires actuellement, faute de fret ou de rentabilité. Le transport de marchandises par conteneurs est celui qui subit, en nombre de navires, la crise de plein fouet.² En outre, il est patent que sans services de transport efficaces, il ne peut y avoir d'échanges commerciaux réussis. Cet objectif peut être atteint par le biais de la logistique. La logistique ne correspond pas à une activité mais à une fonction d'organisation de l'entreprise dont la définition peut varier fortement suivant les pays et les cultures. On a généralement mis en place dans tous les pays une fonction logistique prise dans le sens de gestion, d'organisation et de synchronisation des flux (physiques ou informationnels pour les données

¹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018, COM (2009) 8 final, Bruxelles, le 21.1.2009.

² Le Marin, n° 3237, 24 juillet 2009.

associées à ces flux physiques) avec un mode d'organisation fondé sur le *Supply Chain Management* qui repose sur la vision globale des flux, des fournisseurs initiaux jusqu'aux clients finaux. Le rôle de la logistique est devenu central car elle est devenue le premier vecteur de performance de l'entreprise.³ La *logistique du transport de marchandises*, notion couvrant la planification, l'organisation, la gestion, le contrôle et l'exécution des activités de transport de marchandises dans la chaîne d'approvisionnement⁴, permet d'améliorer l'efficacité des différents modes de transport et de leurs combinaisons.

Le transport international implique différentes phases dans le pays d'origine, dans le pays de transit ou dans le pays de destination finale de la marchandise. Cette situation crée un certain nombre de difficultés car les ayants droit à la marchandise traitent avec différents opérateurs de transport mais ne savent pas toujours qui est le véritable responsable de la bonne arrivée des marchandises à destination. Sachant que les cultures, les langues et les usages commerciaux diffèrent sensiblement d'une partie à une autre du monde, et rendent encore plus complexe l'opération de transport international, il est légitime de penser que les ayants droit à la marchandise préféreraient traiter avec un seul opérateur qualifié qui organiserait et, surtout, serait responsable de la chaîne de transport tout entière.

La description du transport international de marchandises telle qu'elle vient d'être présentée ci-dessus correspond à celle du transport multimodal et montre les difficultés engendrées par ce type de transport. Le concept de transport multimodal couvre le transport « *door to door* » (porte à porte) sous la responsabilité d'un unique opérateur de transport. Ce concept n'est pas nouveau mais il a connu un réel essor avec le développement de l'utilisation des conteneurs, initié à la fin des années 1950 par Malcolm McLean. C'est ce changement technologique qui est à l'origine du développement du multimodalisme. Le développement de conteneurs standardisés a permis de transporter les marchandises sur de longues distances sans qu'une manutention de la marchandise ne soit nécessaire et en passant facilement d'un mode de transport à un autre. Le multimodalisme a également été aidé par le développement de navires porte-conteneurs de plus en plus puissants et d'une taille toujours plus grande.

³ *Lamy Logistique*, Etude 105-2, L'enjeu stratégique de la fonction logistique dans l'entreprise.

⁴ *La logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable*, Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, COM(2006) 336 final, Bruxelles, le 28 juin 2006.

La Court of Appeal britannique s'était prononcée sur ce qui était déjà une opération de transport multimodal, en 1876.⁵

En se fondant sur les conditions actuelles de transport unimodal, les opérateurs de transport ont développé des systèmes de transport afin de répondre aux exigences des consommateurs, offrant des services compétitifs et ainsi rendant le commerce plus efficace à travers des services de transport multimodal.

Toutefois, l'harmonisation du transport multimodal sur le plan technique ne se retrouve pas sur le plan juridique. Le transport multimodal souffre en effet de l'absence d'une convention internationale offrant la sécurité juridique dont ont besoin les différents acteurs du transport multimodal. Aucune règle uniforme n'existe actuellement ; de ce fait, s'appliquent les conventions unimodales et les lois nationales, avec les risques de conflits que l'on peut facilement imaginer. En effet, en matière de transport multimodal, les droits nationaux sont très divers. Seul le droit allemand connaît, depuis la réforme de 1998, un statut cohérent du transport multimodal - statut auquel il peut être conventionnellement dérogé.⁶

Le défaut de convention internationale explique sans aucun doute la réticence des opérateurs de transport à conclure des contrats de transports multimodaux, reposant sur un contrat.⁷

Faute de texte spécial réglant l'ensemble du déplacement et des difficultés juridiques qu'il pose, de nombreuses solutions sont concevables.⁸

Ainsi, on peut laisser les différentes opérations de transport évoluer chacune de leur côté : les règles applicables s'appliqueront ainsi de manière distributive, le droit aérien pour la partie aérienne, le droit maritime pour la partie maritime, etc.⁹

⁵ Arrêt *Morr v. Harris*, 1876 1 A.C. 318 : était en cause un transport maritime de Londres à Montréal, suivi d'un transport ferroviaire de Montréal à Toronto. Pierre Bonassies, *U.A.E. : Le transport multimodal en Europe*, Revue Scapel, 2001, p. 197.

⁶ Pierre Bonassies, *U.A.E. : Le transport multimodal en Europe*, Revue Scapel, 2001, p. 197.

⁷ *L'armateur et le transport multimodal transmaritime, les aspects commerciaux et juridiques*, Françoise ODIER, Le transport multimodal « transmaritime », séminaire de formation CECE/CSTI. IMTM.

⁸ *Le transport multimodal*, Philippe Delebecque, Revue internationale de droit comparé, année 1998, volume 50, n° 2, p. 528.

⁹ *Le transport multimodal*, Philippe Delebecque, Revue internationale de droit comparé, année 1998, volume 50, n° 2, p. 528.

On peut également choisir d'appliquer des règles identiques aux différents transports, d'où l'idée de couvrir les opérations par un titre unique. Si les transports sont homogènes, les transporteurs seront alors tenus solidairement envers leurs co-contractants. Mais si les transports sont combinés ou mixtes, les transporteurs ne seront tenus que conjointement et, par conséquent, les garanties offertes aux ayants droit resteront insuffisantes.¹⁰

Dans le transport successif de marchandises, la même marchandise est prise en charge par plusieurs transporteurs dont les contrats sont juxtaposés, chacun ayant son propre régime. Les transporteurs demeurent indépendants les uns des autres.¹¹ Les transports successifs peuvent être homogènes et ainsi soumis à un même régime juridique : plusieurs transports ferroviaires vont, par exemple, circuler sous une même lettre de voiture internationale. Le plus souvent, les transports successifs sont combinés et par là soumis à des règles chaque fois différentes : transport routier interne, puis soumis à la CMR ; transport mixte, c'est-à-dire réalisé par des modes différents (rail, puis route) ; ou même transport superposé (ferroulage).

D'un point de vue juridique, à quoi correspond le transport multimodal ? Comme son nom l'indique, le transport multimodal est le transport qui réalise un déplacement de la marchandise par au moins deux modes de transport différents. Diverses expressions sont utilisées pour parler de transport multimodal : transport combiné, mixte, transmodal, intermodal, ou encore amodal. Pour Me Jacques Bonnaud, rien ne vaut la simplicité : ces appellations étant synonymes, autant s'en tenir au terme « multimodal » qui a le mérite de la clarté.¹²

Le contrat de transport multimodal, comme le contrat de transport unimodal, se matérialise dans un connaissement. « *Le souci du chargeur de disposer d'un document unique s'appliquant aux modes successifs de transport utilisés, et couvrant la marchandise depuis sa prise en charge jusqu'à sa livraison finale, est certainement l'une des raisons du développement du transport multimodal* ». ¹³ Les armateurs ont d'abord utilisé le connaissement direct (*Through bill of lading*), contrat de transport maritime effectué par

¹⁰ *Le transport multimodal*, Philippe Delebecque, Revue internationale de droit comparé, année 1998, volume 50, n° 2, p. 528.

¹¹ *Le transport multimodal*, Philippe Delebecque, Revue internationale de droit comparé, année 1998, volume 50, n° 2, p. 527.

¹² *Multimodal/Logistique, Le temps du droit*, Marie TILCHE, BTL n° 2879, 5 février 2001.

¹³ *Traité de droit maritime*, Pierre Bonassies, Christian Scapel, p. 780, n° 1214, LGDJ, édition 2006.

plusieurs transporteurs maritimes. Par la suite, il a également été utilisé pour couvrir des transports multimodaux transmaritimes. Aujourd'hui, on parle davantage de connaissance combiné (*Combined bill of lading*). Les lignes maritimes ont émis des connaissements de transport combiné donnant une définition de celui-ci et prévoyant les règles applicables à la responsabilité du transporteur.¹⁴

Le problème posé par le transport multimodal est donc le suivant : Comment réaliser l'acheminement des marchandises, en toute sécurité, en utilisant un document unique de transport et au moins deux modes de transport différents ?

Un bref historique des textes adoptés en matière de transport multimodal s'impose. Dès 1965, le Comité Maritime International (CMI) a entrepris d'élaborer un régime juridique pour le transport multimodal. Les Règles de Tokyo de 1969 en constituent l'aboutissement. Un projet de Convention sur le transport combiné de marchandises (TCM) a ensuite été présenté en 1971, sous les auspices de l'Institut International pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), mais qui est demeuré au stade préparatoire. Le 24 mai 1980, l'Acte final de la Conférence des Nations Unies pour l'élaboration d'une Convention sur le transport multimodal international de marchandises a été adopté. Cette Convention repose sur les Règles de Hambourg, le projet TCM et les Règles uniformes de la CCI relatives à un document de transport combiné de 1975. En 1992, Les Règles CNUCED/CCI, constituant la base de référence pour la plupart des connaissements de transport multimodal actuellement, ont été adoptées.

S'agissant du droit conventionnel positif, les Règles de Hambourg prévoient expressément qu'en cas de transport multimodal transmaritime, elles ne s'appliquent qu'à la partie maritime du trajet. Seules quelques conventions internationales unimodales font référence au transport multimodal : la Convention de Varsovie (article 31), la CMR (article 2), la Convention de Berne sur les transports ferroviaires internationaux (articles 2 et 63).

L'avenir est peut-être symbolisé par les Règles de Rotterdam¹⁵. A l'occasion de sa 29^{ème} session, en 1996, la Commission des Nations Unies pour le Droit du Commerce International

¹⁴ Par exemple, P&O Nedlloyd Bill; « K » Line Bill of Lading; Multidoc 95.

¹⁵ Convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer.

(CNUDCI) a étudié une proposition tendant à inscrire à son programme de travail un examen des pratiques et lois actuelles dans le domaine du transport international de marchandises par mer, en vue de déterminer s'il était nécessaire de repenser la matière. Après avoir constaté les lacunes et surtout l'éclatement du droit positif, la Commission a donné mandat au Comité Maritime International (CMI) pour établir, avec l'aide d'un certain nombre d'organismes spécialisés (Union Internationale d'Assurances Transports, Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés – FIATA -, Chambre internationale de la Marine Marchande – ICS -), un projet d' « instrument sur le transport de marchandises par mer », c'est-à-dire un projet de portée internationale sur le transport maritime de marchandises. Le CMI, après avoir consulté les Associations nationales de droit maritime, dont l'Association française (l'AFDM), après avoir pris le soin d'organiser deux importants colloques, à New York, puis à Singapour, a remis à la CNUDCI un premier texte auquel la Commission a porté la plus grande attention. A telle enseigne que la Commission, après réflexion et quelques observations complémentaires, a décidé de constituer un groupe de travail pour examiner ces dispositions dans la perspective de proposer une nouvelle convention internationale sur le transport maritime de marchandises¹⁶. Cette Convention se veut multimodale : elle couvre nécessairement le trajet maritime dans la mesure où il est international, mais aussi, si l'opération est ainsi conçue, les segments terrestres, quelle que soit leur importance, quel que soit leur régime, interne ou international, qui le précèdent ou lui succèdent.

Des solutions régionales sont également proposées. Le Règlement (CE) n° 1692/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 2006, établissant le deuxième programme Marco Polo pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (Marco Polo II), et abrogeant le règlement (CE) n° 1382/2003, est entré en vigueur le 14 décembre 2006 (JO L 328 du 24 novembre 2006). Le programme Marco Polo II (2007-2013) vise à déplacer les marchandises de la route vers des modes plus compatibles avec l'environnement. Le transport routier de marchandises dépend largement des énergies fossiles contribuant fortement à la production de CO₂. Il doit en outre faire face au problème de l'engorgement des infrastructures. Dans ce contexte, un recours plus fort à l'intermodalité est nécessaire

¹⁶ Philippe Delebecque, Les premiers travaux de la CNUDCI sur le projet préliminaire d'instrument relatif au transport de marchandises par mer, *Revue Scapel*, 2002, p. 84.

puisque'elle se sert des ressources existantes grâce à l'intégration du transport maritime à courte distance, du rail et du transport fluvial dans la chaîne logistique.¹⁷

S'agissant des acteurs du transport multimodal, ce sont les opérateurs des différents transports unimodaux. Toutefois, un acteur est spécifique au transport multimodal. Il s'agit de l'organisateur de transport multimodal, encore appelé « entrepreneur de transport multimodal » (ETM). La Convention multimodale de 1980 définit l'ETM 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. L'ETM peut être un transporteur maritime, aérien ou terrestre, qui décide de prendre également en charge l'organisation du transport de bout en bout, mais il peut également s'agir uniquement d'un organisateur de transport.

Dans le premier cas, le transporteur effectue lui-même la partie du trajet correspondant à son activité et sous-traite à d'autres transporteurs utilisant d'autres modes de transport le reste du transport. Mais c'est le transporteur qui émet le titre unique de transport.

Dans le second cas, il s'agit d'un auxiliaire de transport. En réalité, l'ETM organisateur de transport correspond tout simplement au commissionnaire de transport, bien connu du droit français.

Il convient de souligner que le présent mémoire ne traite pas de l'assurance en matière de transport multimodal, du fait de la particularité du sujet qui mériterait un examen détaillé.

L'objet de notre mémoire est de mettre en évidence les difficultés juridiques engendrées par l'absence de texte international uniformisant le régime applicable au transporteur maritime dans le cadre du transport multimodal.

Avant de nous intéresser au régime juridique applicable au transporteur maritime dans le cadre d'un tel transport (Chapitre 2), nous devons, au préalable, définir la nature d'une telle responsabilité (Chapitre 1). Par la suite, nous procéderons à l'examen des différentes manières dont la responsabilité du transporteur maritime peut être mise en œuvre dans le cadre d'un transport multimodal (Chapitre 3).

¹⁷ Site Internet europa.eu

CHAPITRE 1

*NATURE DE LA RESPONSABILITE DU
TRANSPORTEUR MARITIME DANS LE TRANSPORT
MULTIMODAL*

L'étude de la nature de la responsabilité du transporteur maritime dans le transport multimodal conduit à se poser la question de savoir s'il s'agit d'une responsabilité de plein droit ou d'une responsabilité fondée sur la faute (Section 1), à examiner les cas exonérateurs de responsabilité (Section 2) ainsi que les différentes limitations applicables au transporteur maritime (Section 3).

SECTION 1 : RESPONSABILITE DE PLEIN DROIT

Il convient d'examiner les règles applicables au transporteur maritime en qualité de commissionnaire de transport (I) puis celles qui lui sont applicables en qualité d'entrepreneur de transport multimodal (II).

I. REGLES APPLICABLES AU TRANSPORTEUR MARITIME EN QUALITE DE COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

Nous devons nous intéresser au transport multimodal organisé par un commissionnaire de transport (A) ainsi que celui organisé par un transporteur maritime (B).

A. LE TRANSPORT MULTIMODAL ORGANISE PAR UN COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

1. **Principes de responsabilité du commissionnaire de transport.** Les principes de responsabilité du commissionnaire de transport sont fixés par les articles L.132-4 à L.132-6 du Code de commerce.¹⁸ Il en ressort cinq éléments fondamentaux du régime de responsabilité du commissionnaire de transport : (1) le commissionnaire de transport est tenu d'une obligation de résultat envers son client, sa responsabilité est donc, à la base, identique à celle du transporteur ; (2) dans le cadre de cette obligation de résultat, le commissionnaire de transport assume une double responsabilité, de son fait personnel et du fait de ses substitués¹⁹ ; (3) lorsqu'il est recherché en raison du fait d'un substitué, le commissionnaire de transport ne peut pas être plus responsable vis-à-vis de son client que le substitué fautif ne l'est légalement envers lui-même ; (4) garant de ses substitués, le commissionnaire de transport dispose d'un recours à leur encontre ; (5) contrairement à celle du voiturier, la responsabilité du commissionnaire de transport n'est pas d'ordre public, ce qui l'autorise à décliner toute garantie pour telle ou telle opération particulièrement délicate²⁰.

2. **Obligation de résultat. Présomption de responsabilité.** Les dispositions du Code de commerce emploient de manière répétée le terme « garant », manifestant la nature de l'obligation qui pèse sur le commissionnaire de transport, à savoir une obligation de résultat. Or, le corollaire de l'obligation de résultat est la présomption de responsabilité. Cela signifie que le commissionnaire de transport, qui est tenu de la bonne exécution du transport de bout en bout, sera déclaré, de manière automatique, responsable du dommage, perte ou retard subi par la marchandise et constaté à l'arrivée de celle-ci. Ainsi, la faute du commissionnaire de transport n'a pas à être prouvée. En effet, celle-ci s'établit d'elle-même du seul fait de l'existence de dommages à la livraison. Par suite, le commissionnaire de transport voit sa

¹⁸ Article L. 132-4 du Code de commerce : *Il 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.* Article L. 132-5 : *Il 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.* Article L. 132-6: *Il est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse la marchandise.*

¹⁹ Il s'agit là d'un système spécifiquement français ; dans nombre de pays voisins, le commissionnaire n'assume au contraire qu'une simple obligation de moyens et ne répond que de ses fautes personnelles. En effet, le *Spediteur* allemand, le *Freight forwarder* britannique ou l'*Expéditeur* belge ou néerlandais assument une responsabilité beaucoup moins étendue que leurs homologues français. En particulier, ils ne sont pas garants de leurs substitués et c'est donc au client de faire son affaire du recours contre ces derniers. Ils ne répondent que de leurs fautes personnelles.

²⁰ *Lamy Transport*, Tome 2, éd. 2009, n° 95.

responsabilité engagée. En outre, le commissionnaire de transport ne peut se libérer en démontrant que ni lui ni ses substitués n'ont commis de faute. Il doit, au contraire, établir que la perte, l'avarie ou le retard provient d'une des causes d'exonération accordées par la loi²¹.

3. Responsabilité pour faute du commissionnaire de transport en cas de dommages au moyen de transport. En 2004²², la Cour de cassation énonçait le principe suivant : « le commissionnaire de transport qui agit en son propre nom est responsable envers le transporteur des dommages causés par la marchandise au moyen de transport ».

Ainsi, la Cour de cassation a fait peser sur le commissionnaire de transport une présomption de responsabilité en cas de dommages causés par la marchandise au moyen de transport. La décision de renvoi, sans s'aligner strictement sur cette jurisprudence mais faisant du commissionnaire de transport un garant de son commettant devant être regardé du point de vue de sa responsabilité envers le transporteur comme le serait l'expéditeur, s'est toutefois faite casser. Il est donc raisonnable de penser que la Cour de cassation en revient désormais à l'orthodoxie de la responsabilité pour faute.²³

B. LE TRANSPORT MULTIMODAL ORGANISÉ PAR UN TRANSPORTEUR MARITIME

4. La qualité de commissionnaire de transport du transporteur maritime. En cas de connaissance direct couvrant le transport de bout en bout, jusqu'à la livraison en un point de l'intérieur, le transporteur maritime cesse d'avoir cette qualité au port de débarquement et il devient commissionnaire de transport lorsqu'il se charge de faire exécuter le transport terrestre terminal. L'armement ne peut se voir attribuer la qualité de commissionnaire de transport que si c'est lui qui a choisi l'entreprise exécutante du transport terrestre initial ou terminal, ou s'il démontre être expéditeur ou destinataire du contrat de transport. Lorsque les dommages sont constatés au port d'arrivée, la responsabilité de l'armement doit s'apprécier en fonction de sa qualité de transporteur maritime, même s'il s'est chargé du pré-acheminement jusqu'au port d'embarquement. Le Professeur Pierre Bonassies qualifie alors ce transporteur de « transporteur-organisateur », par opposition à la seconde catégorie d'acteurs du transport multimodal transmaritime, à savoir les intermédiaires

²¹ *Lamy Transport*, Tome 2, éd. 2009, n° 98.

²² Cass.com., 14 janv. 2004, n° 02-13.587, Bull. civ. IV, n° 12, BTL 2004, pp. 60 et 70, en extrait.

²³ *Lamy Transport*, Tome 2, éd. 2009, n° 98.

de transport, qu'on les qualifie de commissionnaires ou d'organiseurs de transport multimodal²⁴.

Il convient de rappeler la jurisprudence récente qui a décidé que l'entreprise de transport qui sous-traite ne devient pas *de facto* commissionnaire de transport. En effet, la Cour de cassation²⁵ a jugé que « la substitution d'un transporteur sans accord de son donneur d'ordre ne change pas la qualité de celui qui procède à cette substitution »²⁶.

Un arrêt récent a permis de rappeler le rôle de certains documents lorsque le déplacement de la marchandise s'effectue à l'aide d'au moins deux modes de transport, et celui de l'agent maritime qui n'est pas l'émetteur²⁷. En l'espèce, il s'agissait d'un transport du Japon en France, où un container enfermant un lot d'équipement électronique, arrivé au port du Havre, avait été pris en charge par un transporteur routier. Une partie de la marchandise ayant été dérobée alors que le conducteur s'était arrêté le long d'une route nationale, l'assureur du vendeur et le destinataire assignent l'agent maritime et le transporteur routier aux fins de les voir condamner solidairement. Les juges de première instance condamnent le transporteur routier, mais mettent hors de cause l'agent maritime. Le premier interjette appel de la décision. Le connaissement avait été émis par le transporteur maritime et indiquait le lieu de prise en charge, le port de chargement ainsi que le port de déchargement et le lieu de livraison. Il s'agissait bien d'un connaissement de transport combiné puisqu'il faisait état des lieux terrestres de réception et de livraison des marchandises, alors que les seules mentions du port de chargement et de déchargement auraient conduit à considérer le contrat comme purement maritime. Mais l'émission d'un connaissement de bout en bout n'interdit pas au transporteur maritime de se substituer un autre transporteur pour l'organisation de la phase d'acheminement terrestre des marchandises. Dans ce cas, et conformément à la jurisprudence, le transporteur maritime devient commissionnaire de transport pour toutes les phases de

²⁴ Pierre Bonassies, *Les acteurs du transport maritime et du transport multimodal*, in *Le transport multimodal "transmaritime"*, Séminaire de formation CECE/CSTI. IMTM.

²⁵ Cass., 27 novembre 2007, n° 06-20620, *BTL* 2007, pp. 739 et 747.

²⁶ Pendant longtemps, la jurisprudence a considéré qu'en l'absence d'accord des parties, l'entreprise qui choisissait de confier à un tiers le déplacement pour lequel elle avait été sollicitée devenait *ipso facto* commissionnaire de transport et perdait ainsi son statut de transporteur. V. CA Aix-en-Provence, 2^{ème} ch., 13 janv. 2004, n° 00/07876, SA SNCM c/ SARL Sotralbac et a., *Lamyline*.

²⁷ CA Rouen, 2^e ch., 26 mai 2008, n° 05/04280, SA AB Trans et a. c/ SAS JVC France et a. : JurisData n° 2008-369291, Commentaire par Isabelle Bon-Garcin, *Les effets de l'émission d'un connaissement de transport combiné sur la qualité des intervenants dans un transport multimodal*, in *Revue de droit des transports* n° 12, Décembre 2008, comm. 262.

transport qu'il n'effectue pas lui-même. Cette affirmation ne contredit en rien la jurisprudence récente selon laquelle le recours à des substitués ne fait pas nécessairement du transporteur un commissionnaire, à moins que les parties en aient décidé ainsi, ce qui est le cas lorsqu'un connaissement combiné a été émis. En l'espèce, ce n'était cependant pas le transporteur maritime qui était assigné en responsabilité, mais l'agent maritime, qui avait requis les services du transporteur terrestre. La question était donc de savoir s'il pouvait être reconnu comme commissionnaire, répondant ainsi du fait de ses préposés. Or, la qualité d'agent maritime dépend des circonstances, propres à chaque cas, dans lesquelles il agit. Au regard des différents éléments de l'espèce, les juges ont décidé que l'agent maritime avait agi comme un agent du transporteur et non comme un véritable commissionnaire de transport.

« *La dénonciation pré-imprimée de connaissement combiné ne saurait prévaloir sur la réalité d'un transport de port à port* », c'est ce qu'a déclaré la Cour d'appel de Rouen afin de décider que le transporteur maritime n'avait pas la qualité d'un commissionnaire de transport.²⁸ La Cour d'appel a estimé qu'il s'agissait d'un transport de port à port en relevant que seuls des noms de ports et non des destinations terrestres figuraient au connaissement. Il est alors dit que le demandeur se borne à tirer parti de la présentation formelle du connaissement et à poser comme postulat que le connaissement qualifié de transport combiné fait du transporteur maritime un commissionnaire de transport pour la phase terrestre qui a suivi, sans indiquer d'où résultera notamment la liberté du transporteur maritime dans le choix des moyens d'exécution du déplacement de bout en bout qui constitue un des critères de qualification, de même qu'il n'établit pas davantage que le transporteur maritime aurait été garant du fait des transporteurs choisis par lui.

Un autre arrêt apporte une précision importante à ce sujet.²⁹ En l'espèce, deux conteneurs étaient expédiés de la ville de Bangui au port du Havre, par voie terrestre jusqu'au port de Douala, puis par voie maritime. Des manquants ont été constatés à l'arrivée à destination. L'assureur subrogé dans les droits de la société qu'il disait être le « destinataire réel de la marchandise » intente une action contre le transporteur. Le demandeur estimait que la Cour d'appel n'avait pas répondu aux conclusions relatives à la qualité du défendeur (s'agissait-il d'un transporteur ou d'un commissionnaire de transport ?). La Cour de cassation décide, au

²⁸ CA Rouen, 2e Ch. civ., 12 novembre 1992, Sté Hanjin Shipping et London Steamship Owners Mutual Assurances c/ Sté CMC R et Sté SOMABA, GAN et autres, *DMF* 1993, octobre 1993, n° 531.

²⁹ Cass.com., 8 juin 1993, GAN Assurances c/ Société Navale Chargeurs DELMAS VIEL-JEUX et Compagnie de navigation DENIS FRERES, *DMF* 1993, Novembre 1993, n° 532.

contraire, que la Cour d'appel y a répondu en déclarant que le titulaire du droit à réparation devrait être déterminé au regard des conditions du « contrat de transport », ce qui résultait « tant des constatations de l'arrêt relatives au caractère « combiné » du transport effectué sous connaissement que des modalités selon lesquelles avait été effectuée la livraison à l'issue de la partie maritime du transport ». Yves Tassel observe que la Cour de cassation exprime ainsi deux choses : (1) la qualité éventuelle de commissionnaire de transport a été intégrée dans l'analyse des magistrats ; (2) ceux-ci l'ont expressément écartée en retenant que le titulaire du droit à réparation devait être déterminé au regard des conditions du « contrat de transport ». Ce qui fait dire à cet auteur que la qualité de commissionnaire de transport a été intégrée, c'est l'allusion faite au caractère « combiné » du transport effectué sous connaissement. Or, si la qualité du défendeur n'était pas celle de commissionnaire de transport, cela tenait aux modalités selon lesquelles avait été effectuée la livraison, « à l'issue de la partie maritime du transport ».

5. **Clause de non-responsabilité.** Un autre arrêt est intéressant en ce qu'il répond à la question de savoir si le transporteur qui émet un connaissement direct peut stipuler sa non responsabilité pour la partie du transport qu'il n'effectue pas lui-même.³⁰ Pour Yves Tassel, la réponse est affirmative, compte tenu des dispositions de l'article L. 132-5 du Code de commerce. Cependant, l'application d'une telle clause de non responsabilité n'est opposable qu'à la condition d'avoir été approuvée par l'expéditeur chargeur.³¹ Elle doit également être explicite. Enfin, la clause relative à la responsabilité en tant que transporteur maritime n'est pas opposable en cas de dommages constatés à la livraison.³² Dans l'affaire en question, la Cour d'appel décide que la clause du connaissement direct couvrant le transport de bout en bout qui stipulerait que le transporteur maritime n'a d'obligation que pour la période comprise entre la prise en charge des marchandises dans le port de départ et le passage de la lisse du navire dans le port de débarquement ne servirait à rien puisqu'elle ne fait que préciser les obligations du transporteur maritime légalement irréductibles, en sorte qu'il doit en être déduit que son objet est de soustraire le transporteur maritime à sa responsabilité de commissionnaire de transport. Yves Tassel observe qu'une telle clause produirait effet si la preuve est faite que les dommages sont survenus pendant la phase effectuée par un autre que le transporteur

³⁰ CA Rouen, 2e Ch. Civ., 30 septembre 1993, AGF et autres c/ Compagnie de navigation maritime bulgare VARNA, *DMF* 1994, avril 1994, n° 537.

³¹ CA Aix-en-Provence, 11 janv. 1990, *DMF* 1990, p. 618 ; CA Aix-en-Provence, 18 mars 1992, *DMF* 1993, p. 652.

³² Cass.com., 26 juin 1990, *DMF* 1992, p. 403.

maritime. Une telle exonération a été admise par la Cour de cassation, dans l'affaire Orania³³, le transporteur principal ayant été qualifié de mandataire du transporteur suivant.

6. **Responsabilité de plein droit du transporteur maritime.** La loi française prévoit que le transporteur maritime est responsable des pertes et dommages subis par la marchandise, à moins qu'il ne prouve que ces pertes et dommages proviennent de certaines causes exonératoires.³⁴ La Convention de Bruxelles oblige le transporteur à exercer une diligence raisonnable pour assurer la navigabilité de son bâtiment³⁵ et accomplir les opérations qui lui incombent. Le transporteur est, cependant, *a priori* responsable et ne peut s'exonérer qu'en établissant un cas d'exonération.³⁶ Le transporteur maritime est donc tenu pour responsable de toute perte ou avarie constatée au déchargement ou à la livraison, cela même si l'origine des dommages ne peut être déterminée.

7. **Conséquences de la faute du transporteur maritime.** Malgré le principe de responsabilité de plein droit, la faute du transporteur peut jouer un rôle important. En effet, l'existence d'un cas exonératoire ne fait pas obstacle à ce qu'une faute du transporteur soit invoquée et démontrée par le chargeur. Le juge peut être amené à retenir la faute du transporteur maritime et neutraliser ainsi le cas excepté invoqué par ce dernier. Un partage de responsabilité est également possible. Inversement, au vu des éléments du dossier, les juges peuvent considérer que la faute invoquée n'est pas suffisamment établie. En outre, la faute inexcusable du transporteur maritime lui interdira de bénéficier de la limitation de responsabilité.³⁷

8. **Durée de la responsabilité du transporteur maritime.** Dans le cadre de la Convention de Bruxelles, le transporteur maritime est responsable du chargement jusqu'au déchargement de la marchandise.³⁸ En application de la loi française, la responsabilité du transporteur maritime s'étend de la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison³⁹, celle-ci pouvant coïncider avec le déchargement par l'effet d'une clause sous-palan.

³³ 21 juin 1960, *DMF* 1960, p. 661.

³⁴ Article 27, loi du 18 juin 1966.

³⁵ Article 3, al.1^{er}, Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

³⁶ Article 4, al. 2, Convention de Bruxelles 1924.

³⁷ Pierre Bonassies, Christian Scapel, *Traité de droit maritime*, n° 1063, p. 676, L.G.D.J éd. 2006.

³⁸ Convention de Bruxelles de 1924 amendée, art. 1^{er}.

³⁹ Loi du 18 juin 1966, art. 15.

9. **Responsabilité de plein droit en qualité de commissionnaire de transport.** Pour toutes les phases du transport multimodal non exécutées personnellement par le transporteur maritime, ce dernier répondra des dommages causés à la marchandise dans les mêmes termes qu'un commissionnaire de transport.

II. REGLES APPLICABLES AU TRANSPORTEUR MARITIME ENTREPRENEUR DE TRANSPORT MULTIMODAL

Il s'agit de s'intéresser ici au transport multimodal organisé par l'entrepreneur de transport multimodal, auxiliaire de transport (A) puis à celui organisé par l'entrepreneur de transport multimodal, transporteur maritime (B).

A. LE TRANSPORT MULTIMODAL ORGANISE PAR UN ENTREPRENEUR DE TRANSPORT MULTIMODAL, AUXILIAIRE DE TRANSPORT

10. **Responsabilité de plein droit prévue par la Convention de 1980.** La Convention de 1980 impose à tout opérateur de transport multimodal, qu'il soit un transporteur assumant une partie du transport ou un intermédiaire, un cadre d'action rigide. Elle fait peser sur l'opérateur de transport multimodal une responsabilité de plein droit, analogue à celle d'un transporteur. La structure de cette responsabilité est décalquée des dispositions concernant la responsabilité du transporteur maritime dans les Règles de Hambourg. L'organisateur de transport multimodal est de droit responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises qu'il a prises en charge. Il ne peut se dégager de sa responsabilité qu'en prouvant que lui-même, ses préposés, ou les transporteurs au service desquels il a eu recours, ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement cause du dommage et ses conséquences⁴⁰.

11. **Responsabilité de plein droit prévue par les Règles CNUCED/CCI.** L'article 5.1

⁴⁰ Pierre Bonassies, *Les acteurs du transport maritime et du transport multimodal*, in *Le transport multimodal "transmaritime"*, Séminaire de formation CECE/CSTI. IMTM.

des Règles CNUCED/CCI énonce que l'entrepreneur de transport multimodal est responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de la règle 4.1, à moins qu'il ne prouve qu'aucune faute ou négligence de sa part ou de celle de ses préposés ou mandataires ou de toute autre personne visée à la règle 4 n'a causé la perte, le dommage ou le retard à la livraison ou n'y a contribué. La question s'est posée de savoir s'il s'agit d'une responsabilité de plein droit ou d'une responsabilité fondée sur une présomption de faute. Cette difficulté a été générée par les propos préliminaires insérés par les rédacteurs des Règles CNUCED/CCI qui commentent de la manière suivante la règle 5.1 : « *Du fait que la responsabilité du transporteur est fondée sur le principe de la présomption de faute et non sur la responsabilité objective du « transporteur commun », il a été jugé inutile d'alourdir le texte en y faisant figurer toute une liste d'exonérations précises du type de celles qui sont mentionnées dans les Règles de La Haye* ». Il s'agit en réalité d'un problème de traduction de la *common law* au droit français. La règle 5.1 se réfère au « transporteur commun », notion bien connue de la *common law*. Le « *common carrier* » s'oppose au « *private carrier* », il s'agit du transporteur public, régulier, qui supporte de très lourdes obligations. Il supporte une « *insurer's liability* » (responsabilité d'assureur). Cela explique le problème de traduction suscité par l'explication anglophone des Règles. Or, la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal n'est pas une « *insurer's liability* ». Il existe en droit français le concept de responsabilité de plein droit et c'est bien ce qui correspond à la formulation du texte lui-même.⁴¹ Plusieurs connaissances ont repris la formule énoncée par la Règle 5.1.⁴²

En revanche, pour le Professeur Philippe Delebecque, il y a là une simple présomption de faute, car l'entrepreneur peut s'y soustraire en prouvant que le dommage ne provient pas de sa faute, ni de celle de ses préposés, mandataires ou autres personnes auxquelles il a fait appel dans l'exécution du contrat.⁴³

12. Responsabilité prévue par les Règles de Rotterdam. Doute quant à la nature. La

⁴¹ Christian Scapel, *Le régime de responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal*, in *Le transport multimodal transmaritime et transaérien, les nouvelles Règles CNUCED/CCI. Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM*.

⁴² Par exemple, *Combiconbill* (as revised 1995), clause 9-1: « *The carrier shall be liable for loss of or damage to the goods occurring between the time when he receives the goods into his charge and the time of delivery* ».

⁴³ Philippe Delebecque, *Le transport multimodal*, in *Revue internationale de droit comparé*, année 1998, volume 50, n° 2, p. 533.

présomption de responsabilité définie à l'article 17, alinéa 1^{er} se tempère par la nécessité pour la victime de rapporter la preuve que le dommage est survenu pendant que la marchandise était sous la responsabilité du transporteur. S'agit-il alors d'une responsabilité pour faute prouvée ? Cette disposition est plutôt novatrice par rapport aux dispositions de la Convention de Bruxelles et à celles des Règles de Hambourg. Le Professeur Philippe Delebecque considère que les dommages d'origine inconnue seront assumés par le transporteur⁴⁴.

13. **Retard.** L'article 5.1 des Règles CNUCED/CCI énonce que l'entrepreneur de transport multimodal ne sera pas tenu pour responsable des pertes imputables à un retard à la livraison, à moins que l'expéditeur n'ait fait une déclaration d'intérêt pour une livraison à date fixée ou dans un délai pré-établi et que l'entrepreneur de transport multimodal l'ait acceptée.⁴⁵ Dans les Règles de Rotterdam, le transporteur est reconnu responsable des préjudices résultant du retard à la livraison, ce qui constitue une réelle avancée par rapport à la Convention de Bruxelles, un alignement sur les Règles de Hambourg et les autres modes de transport. La réparation du préjudice économique du retard est fixée à deux fois et demie le montant du fret mais ne peut dépasser la limite fixée pour la perte totale des marchandises⁴⁶.

B. LE TRANSPORT MULTIMODAL ORGANISÉ PAR L'ENTREPRENEUR DE TRANSPORT MULTIMODAL, TRANSPORTEUR MARITIME

14. **Responsabilité de plein droit prévue par la CMR.** Lorsque ce sont les règles du transport routier qui s'appliquent, le transporteur sera responsable de plein droit, à moins qu'il ne prouve que le dommage provient de la défectuosité de l'emballage, du vice de la marchandise, de la nature propre de celle-ci ou de l'insuffisance des marques.⁴⁷

15. **Responsabilité de plein droit prévue par la CIM.** Lorsque ce sont les règles du

⁴⁴ L'article 17.5, b semble justifier cette position. Philippe Delebecque, *Le projet CNUDCI sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer : derniers pas avant une adoption*, in DMF 2007, n° 685.

⁴⁵ Le retard à la livraison est défini à la Règle 5.2 : « Il y a retard à la livraison quand les marchandises n'ont pas été livrées à la date convenue ou, à défaut de date convenue, dans le délai qu'il serait raisonnable d'allouer à un ETM diligent, compte tenu des circonstances de fait ».

⁴⁶ Article 60 des Règles de Rotterdam : « Limites de responsabilité pour le préjudice causé par le retard ». L'ayant droit à la marchandise a 21 jours à compter de la livraison pour transmettre au transporteur un avis de préjudice pour retard.

⁴⁷ Pierre Bonassies, Christian Scapel, *Traité de droit maritime*, n° 1221, p. 787, L.G.D.J éd. 2006.

transport ferroviaire qui s'appliquent, le transporteur sera présumé responsable de tous dommages constatés à l'arrivée. Il ne peut se libérer qu'en faisant la preuve d'une cause générale ou d'une cause particulière d'exonération.⁴⁸

16. Responsabilité de plein droit prévue par la Convention de Varsovie. Lorsque ce sont les règles du transport aérien qui s'appliquent, le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien. Si certains ont pu considérer qu'il s'agissait d'une simple présomption de faute, la jurisprudence estime qu'il s'agit bien d'une présomption de responsabilité. Le transporteur est exonéré s'il prouve que le dommage résulte de l'une des deux causes d'exonération prévues par la Convention.⁴⁹

17. Responsabilité de plein droit prévue par la Convention de Budapest. Lorsque ce sont les règles du transport fluvial qui s'appliquent, en principe, le transporteur est responsable des pertes ou avaries de la marchandise entre le moment de la prise en charge et celui de la livraison. Il est également tenu du retard à la livraison⁵⁰. Sans qu'il soit besoin de démontrer une faute de sa part, il suffit, pour mettre en jeu cette responsabilité et ce, dans les meilleures conditions, de faire constater les dommages lors de la livraison par un examen contradictoire ou au moyen de réserves. La réalité des dommages ainsi établie, le transporteur en est présumé responsable.⁵¹

18. Responsabilité prévue par les connaissements de transport multimodal. Le connaissement *Combiconbill* (tel que révisé en 1995) prévoit la responsabilité du transporteur à la clause 9.⁵² La clause 9 pose d'abord le principe de la responsabilité du transporteur durant tout le voyage pour ensuite énoncer les divers moyens de défense dont dispose le transporteur. Le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par la marchandise à partir du moment où il reçoit la marchandise jusqu'au moment où il la délivre. Le connaissement *Multidoc 95*⁵³ pose une présomption de faute du transporteur.⁵⁴

⁴⁸ *Lamy Transport*, Tome 2, éd. 2009, n° 1097.

⁴⁹ *Lamy Transport*, Tome 2, éd. 2009, n° 1183.

⁵⁰ CMNI, art. 16.1.

⁵¹ *Lamy Transport*, Tome 2, éd. 2009, n° 1291.

⁵² *Combiconbill* (as revised 1995): *The Carrier shall be liable for loss of or damage to the goods occurring between the time when he receives the goods into his charge and the time of delivery.*

⁵³ Le connaissement *Multidoc 95* a remplacé le connaissement *Combidoc* de 1977 qui se fondait sur les Règles uniformes CCI 1975.

Après avoir déterminé la nature de la responsabilité du transporteur maritime dans le cadre du transport multimodal, il convient d'examiner les causes lui permettant de s'exonérer d'une telle responsabilité.

SECTION 2 : CAUSES D'EXONERATION

Il convient d'examiner les causes d'exonération dont bénéficie le transporteur maritime commissionnaire de transport (A) et entrepreneur de transport multimodal (B).

I. LES CAS D'EXONERATION DONT BENEFICIE LE TRANSPORTEUR MARITIME COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

Intéressons nous aux causes d'exonérations de responsabilité du commissionnaire de transport (A) puis à celles du transporteur maritime (B).

A. CAUSES EXONERATOIRES DE RESPONSABILITE DU COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

19. **Clause d'exonération de responsabilité.** Le Code de commerce autorise le commissionnaire de transport à insérer une clause de non-responsabilité dans le contrat de commission⁵⁴. Toutefois, en pratique, une telle clause, qui cèderait devant la faute lourde du commissionnaire de transport, est rare. En effet, elle n'est guère « commerciale ». C'est la

⁵⁴ *Multidoc 95: Subject to the defences set forth in Clauses 11 and 12, the MTO shall be liable for loss of or damage to the Goods, as well as for delay in Delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay in Delivery took place while the Goods were in his charge as defined in sub-clause 10 (a), unless the MTO proves that no fault or neglect of his own, his servants or agents or any other person referred to in sub-clause 10 (c) has caused or contributed to the loss, damage or delay in Delivery if the consignor has made a written declaration of interests in timely Delivery which has been accepted in writing by the MTO.*

⁵⁵ Article L. 132-5 du Code de commerce : « Il 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 ».

raison pour laquelle les professionnels préfèrent stipuler de simples clauses limitatives de responsabilité, généralement comparables à celles que les transporteurs adoptent⁵⁶.

20. Causes exonératoires de responsabilité propres au commissionnaire de transport. Ce sont les mêmes que celles reconnues au transporteur : force majeure, vice propre de la marchandise et faute du cocontractant. En effet, si l'article L. 132-5 du Code de commerce ne mentionne que la force majeure, il ne fait pas obstacle à l'application des principes généraux et permanents du droit commun et le commissionnaire sera donc libéré si le dommage provient d'une faute du commettant ou du destinataire ou encore du vice propre de la marchandise.

21. Force majeure. La responsabilité du commissionnaire cesse lorsque le dommage est dû à la force majeure, c'est-à-dire à un événement extérieur, irrésistible et imprévisible. Par deux arrêts du 14 avril 2006⁵⁷, la Cour de cassation a réaffirmé cette conception classique de la force majeure.

22. Vice propre de la marchandise et faute du cocontractant. Ne répondant ni du vice propre de la marchandise ni de la faute de l'expéditeur, le commissionnaire se trouve exonéré lorsque les avaries résultent de ces faits.

23. Bénéfice des causes légales d'exonération reconnues aux substitués. La responsabilité du commissionnaire, lorsqu'il est recherché comme garant d'un substitué, ne peut être étendue au-delà des limites fixées par la loi à la responsabilité du substitué en cause. S'il répond du fait de ceux dont il utilise les services, il en répond dans les mêmes conditions et les mêmes proportions. On ne saurait concevoir, en effet, que le commissionnaire puisse être déclaré responsable envers son commettant d'un dommage dont le transporteur est légalement exonéré et qu'il encoure ainsi une responsabilité plus lourde que s'il avait exécuté lui-même le transport. Le commissionnaire chargé d'un transport par mer ne répond donc pas des dommages consécutifs à une cause exonérant l'armement aux termes de la Convention de Bruxelles. De même, en transport international terrestre, le commissionnaire ne peut assumer une responsabilité plus étendue que celle imputée au chemin de fer par la Convention CIM ou au transporteur routier par la Convention CMR. Mais il va de soi que le commissionnaire de

⁵⁶ Philippe Delebecque, *Le transport multimodal*, in Revue de droit international comparé, 2-1998, p. 530.

⁵⁷ Cass. ass. plén., 14 avr. 2006, n° 04-18902 et n° 02-11168.

transport ne peut pas invoquer une cause d'exonération de responsabilité stipulée en faveur d'un substitué lorsqu'il est recherché sur le terrain de la faute personnelle. Par ailleurs, même en présence d'une situation normalement « exonératoire » pour le transporteur, la responsabilité du commissionnaire peut être engagée dès lors que les dommages lui sont imputables.

B. CAUSES EXONERATOIRES DE RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

24. *Cas exceptés dont bénéficie le transporteur maritime.* La Convention de Bruxelles et la loi française établissent une liste des cas dans lesquels le transporteur est exonéré de sa responsabilité. La Convention de Bruxelles en prévoit 17⁵⁸ alors que la loi française n'en établit que 9⁵⁹. En réalité, la Convention de Bruxelles énumère de façon détaillée un certain nombre de circonstances qui entrent à peu près dans la liste de la loi française.

25. *Application du régime de la commission de transport.* Pour toutes les phases du transport non exécutées par le transporteur maritime lui-même, on lui appliquera le même régime que celui prévu pour le commissionnaire de transport.

II. CAUSES D'EXONERATION DONT BENEFICIE LE TRANSPORTEUR MARITIME ENTREPRENEUR DE TRANSPORT MULTIMODAL

Il convient d'examiner les causes d'exonération prévues par les conventions internationales (A), puis par les Règles CNUCED/CCI et les connaissements de transport multimodal (B).

⁵⁸ Convention de Bruxelles, art. 4.

⁵⁹ Loi du 18 juin 1966, art. 27.

A. CAUSES D'EXONERATION PREVUES PAR LES CONVENTIONS INTERNATIONALES

26. *Les cas exonératoires de responsabilité prévus par la Convention de 1980.* Le

transporteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité, quelle que soit la « localisation » du dommage, qu'en prouvant que lui-même, ses préposés ou mandataires avaient pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences. Ainsi la faute nautique n'est-elle pas prise en considération en tant qu'excuse dans une action en responsabilité.⁶⁰

Il y a lieu de remarquer que la Convention de 1980 ne retient, même pour les dommages survenus pendant le trajet maritime, aucun des deux cas exceptés maintenus par les Règles de Hambourg, l'incendie ou la tentative de sauvetage ou d'assistance.⁶¹

L'entrepreneur de transport multimodal ne peut insérer dans son contrat avec son client aucune clause d'exonération de responsabilité. Il ne peut non plus invoquer les cas exceptés spécifiques au régime du transport maritime ou à celui du transport routier, alors que le transporteur auquel il aura confié la marchandise pourra le lui opposer⁶².

27. *Les cas exonératoires de responsabilité prévus par les Règles de Rotterdam.* Pour s'exonérer, le transporteur devra prouver que la cause de la perte, du dommage ou du retard ne lui est pas directement ou indirectement imputable – préposés, partie exécutante⁶³ - ou qu'elle est liée à un cas excepté. La victime peut néanmoins prouver que le dommage, la perte ou le retard résulte d'une cause autre que les cas exceptés.⁶⁴ Nonobstant la disparition de la faute nautique, les quinze cas exceptés à la responsabilité du transporteur constituent un retour en arrière vers les Règles de La Haye du début du XXe siècle.⁶⁵

⁶⁰ Philippe Delebecque, *Le transport multimodal*, in *Revue internationale de droit comparé*, année 1998, volume 50, n° 2, p. 537.

⁶¹ Pierre Bonassies, Christian Scapel, *Traité de droit maritime*, n° 1222, p. 788, L.G.D.J éd. 2006.

⁶² Pierre Bonassies, *Les acteurs du transport maritime et du transport multimodal*, in *Le transport multimodal "transmaritime"*, Séminaire de formation CECE/CSTI. IMTM.

⁶³ Article 18 de la convention CNUDCI : « Responsabilité du transporteur pour fait d'autrui ».

⁶⁴ Laurent Fedi, *Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer*, in *Revue de droit des transports* n°7, juillet 2009, dossier 3.

⁶⁵ Laurent Fedi, *Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer*, *Revue de droit des transports* n°7, juillet 2009, dossier 3.

B. CAUSES D'EXONERATION PREVUES PAR LES REGLES CNUCED/CCI ET LES CONNAISSEMENTS DE TRANSPORT MULTIMODAL

28. Règles CNUCED/CCI. Principe général d'exonération de l'entrepreneur de transport multimodal. La règle 5.1. La règle 5.1 énonce que l'entrepreneur de transport multimodal peut s'exonérer de sa responsabilité s'il apporte la preuve qu'aucune faute ou négligence de sa part ou de celle de ses préposés ou mandataires ou de toute autre personne visée à la règle 4⁶⁶ n'a causé la perte, le dommage ou le retard à la livraison ou n'y a contribué. Ainsi, il n'est pas fait de distinction, pour déterminer les cas d'exonération, entre les situations dans lesquelles l'origine des dommages est « localisée » ou non. La question s'est posée de savoir comment concilier cette disposition à caractère contractuel avec les cas d'exonération plus larges, plus favorables au transporteur, plus précis, formulés par les conventions internationales unimodales, applicables aux termes de la règle 13, et surtout de leur propre autorité impérative, aux dommages dont la cause a été « localisée » ?⁶⁷ Les conventions internationales unimodales ne sont d'ordre public qu'à l'encontre du transporteur. Il en résulte que le transporteur peut toujours renoncer contractuellement à ce qui lui profite, c'est-à-dire notamment à une exonération édictée à son bénéfice. Si l'on en revient à la logique purement contractuelle qui est celle des Règles CNUCED/CCI, il apparaît que si l'entrepreneur de transport multimodal veut bénéficier de tous les cas d'exonération possibles, il doit en faire mention expresse dans le contrat de transport multimodal.⁶⁸

29. Règles CNUCED/CCI. Exonérations pour le transport par mer ou par voie d'eau intérieure. La Règle 5.4. La règle 5.4 fait expressément exception au principe général formulé par la règle 5.1. La faute nautique y apparaît comme cause d'exonération. Cela s'explique par le fait que les Règles CNUCED/CCI constituent un système contractuel de référence. Or, pour assurer leur succès, il faut s'assurer que les transporteurs ne soient pas dissuadés d'en faire le choix. Tant que la Convention de Bruxelles constitue le véritable droit commun international

⁶⁶ Règle 4.2 : « L'entrepreneur de transport multimodal est responsable, comme de ses propres actes ou omissions, des actes ou omissions de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions et de ceux de toute autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat ».

⁶⁷ Christian Scapel, *Le régime de responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal*, in *Le transport multimodal transmaritime et transaérien, les nouvelles Règles CNUCED/CCI. Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM.*

⁶⁸ Christian Scapel, *Le régime de responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal*, in *Le transport multimodal transmaritime et transaérien, les nouvelles Règles CNUCED/CCI. Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM.*

maritime, les transporteurs n'accepteraient pas de renoncer au bénéfice de cette exonération.⁶⁹
Il s'agit d'une disposition spéciale de type « réseau ».⁷⁰

30. Exonérations prévues par les connaissements de transport multimodal. Les connaissements de transport multimodal s'inspirent des Règles CNUCED/CCI ou des dispositions de la Convention de Bruxelles. Le connaissement *Combiconbill* (tel que révisé en 1995) énonce de manière détaillée, à la clause 9, les moyens de défense traditionnels dont bénéficie le transporteur.⁷¹ Ces moyens de défense s'appliqueront pour le trajet terrestre ou lorsqu'il ne peut être prouvé que la Convention de Bruxelles ou les Règles de Hambourg s'appliquent. Contrairement au *Combiconbill* (tel que révisé en 1995), le *Multidoc 95* inclut expressément, dans la clause 11, les moyens de défense de la Convention de Bruxelles.⁷² Le *P&O Nedlloyd Bill* prévoit des cas d'exonération différents selon que l'origine du dommage est connue ou inconnue, et il institue également des règles d'exonération par défaut.

31. Charge de la preuve. Le connaissement *Combiconbill* (tel que révisé en 1995) énonce qu'il incombe au transporteur de prouver l'existence des causes d'exonérations qu'il invoque.⁷³ Toutefois, il renverse la charge de la preuve et pose une présomption de non-responsabilité du transporteur pour d'autres causes.⁷⁴

⁶⁹ Christian Scapel, *Le régime de responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal*, in *Le transport multimodal transmaritime et transaérien, les nouvelles Règles CNUCED/CCI. Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM.*

⁷⁰ Christian Scapel, *Le régime de responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal*, in *Le transport multimodal transmaritime et transaérien, les nouvelles Règles CNUCED/CCI. Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM.*

⁷¹ *Combiconbill* (as revised 1995): The Carrier shall, however, be relieved of liability for any loss or damage if such loss or damage arose or resulted from: (a) the wrongful act or neglect of the Merchant, (b) compliance with the instructions of the person entitled to give them, (c) the lack of, or defective conditions of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed, (d) handling, loading, stowage or unloading of the goods by or on behalf of the Merchant, (e) inherent vice of the goods, (f) insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the goods, covering, or unit loads, (g) strikes or lock-outs or stoppage or restraints of labour from whatever cause whether partial or general, (h) any cause or event which the Carrier could not avoid and the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence.

⁷² *Multidoc 95*: Notwithstanding the provisions of Clause 10 (b), the MTO shall not be responsible for loss, damage or delay in Delivery with respect to Goods carried by sea or inland waterways when such loss, damage or delay during such carriage results from: (i) act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, (ii) fire, unless caused by the actual fault or privity of the Carrier, (iii) the causes listed in the Hague-Visby Rules article 4.2(c) to (p); however, always provided that whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness of the vessel, the MTO can prove that due diligence has been exercised to make the vessel seaworthy at the commencement of the voyage.

⁷³ *Combiconbill* (as revised 1995): The burden of proving that the loss or damage was due to one or more of the causes, or events, specified in (a), (b) and (h) of sub-clause 9 (3) shall rest upon the Carrier.

Nous devons désormais examiner les limitations applicables au transporteur maritime dans le cadre d'un transport multimodal.

SECTION 3 : LIMITATION DE RESPONSABILITE

Après avoir examiné la limitation de responsabilité dont bénéficie le transporteur maritime commissionnaire de transport (I), nous allons étudier celle applicable au transporteur maritime entrepreneur de transport multimodal (II).

I. LIMITATION APPLICABLE AU TRANSPORTEUR MARITIME COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

Il convient d'étudier les limitations applicables au commissionnaire de transport (A), puis celles qui sont appliquées au transporteur maritime (B).

A. *LIMITATION APPLICABLE AU COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT*

32. *Limitation propre au commissionnaire de transport.* Le commissionnaire de transport peut se doter de limitations d'indemnité personnelles, qu'il fera figurer sur ses papiers commerciaux et documents de transport. En effet, à ce jour, les commissionnaires de transport ne bénéficient d'aucune limitation légale d'indemnité en cas de responsabilité pour faute personnelle. Le commissionnaire de transport peut, en vertu de l'article L. 132-5 du Code de commerce, s'exonérer de sa responsabilité au titre des pertes et avaries. A plus forte raison peut-il limiter sa responsabilité. Pour être valable, une telle limitation doit avoir été connue et acceptée par l'expéditeur⁷⁴. Il incombe au commissionnaire de transport d'apporter cette preuve. Il faut souligner que la jurisprudence se montre très sévère à cet égard. Elle exige que

⁷⁴ *Combiconbill* (as revised 1995): When the Carrier establishes that in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the causes, or events, specified in (c) to (g) of sub-clause 9 (3), it shall be presumed that it was so caused. The Merchant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused either wholly or partly by one or more of the causes or events.

⁷⁵ Cass. com., 5 oct. 1965, n° 62-12.268, *BT* 1965, p. 398 ; Cass. com., 4 nov. 1970, n° 69-11.049, *BT* 1971, p. 7 ; Cass. com., 4 juill. 1989, n° 87-13.161, *Lamyline*.

la clause invoquée soit apparente et explicite⁷⁶. En outre, la limitation de responsabilité doit avoir été connue de l'expéditeur lors de la conclusion du contrat⁷⁷. Cette règle de la connaissance de la clause limitative de responsabilité vaut de manière identique dans les rapports des commissionnaires entre eux. Cette clause devient inopposable en cas de dol ou de faute lourde de la part du commissionnaire de transport ou même de la part d'un substitué⁷⁸. Notons qu'une remise en cause des limitations conventionnelles a été initiée, en 1996, en transport routier intérieur⁷⁹. La Cour de cassation considère en effet désormais qu'une clause personnelle limitant le montant de la réparation est réputée non écrite en cas de manquement du transporteur à une obligation essentielle du contrat⁸⁰. Toutefois, des limitations légales d'indemnité ne sont pas affectées par cette nullité⁸¹. Appliquée à un commissionnaire, cette jurisprudence a abouti à la cassation d'une décision d'appel ayant accepté, dans le cas d'une perte inexplicite de colis, le jeu de limitations conventionnelles. Il a été reproché aux juges de n'avoir pas recherché si l'impossibilité de localiser les marchandises pendant leur acheminement ne constituait pas un manquement à une obligation essentielle permettant de réputer non écrite la clause limitative d'indemnisation, contenue non dans un contrat type, s'agissant d'un commissionnaire de transport, mais dans la convention liant les parties⁸². Ainsi, en l'absence d'un plafond approuvé par le pouvoir réglementaire ou résultant de la loi ou encore d'une convention internationale, les différentes limitations contenues dans les conditions des commissionnaires pour leurs fautes personnelles peuvent être écartées même en l'absence d'une faute lourde. Cependant, il convient de souligner que les juges du fond doivent se déterminer en fonction des circonstances de chaque espèce⁸³.

33. *Bénéfice de la limitation applicable aux substitués.* Le commissionnaire de transport

⁷⁶CA Paris, 23 oct. 1969, *BT* 1969, p. 331 ; CA Paris, 5^e ch., 29 sept. 1986, Olivier c/ SCA Express, pourvoi rejeté par Cass. com., 5 juill. 1988, n° 86-19.444, *BT* 1988, p. 549, en extrait, refusant d'appliquer une limitation pourtant imprimée en caractères lisibles, mais incluse dans un texte comportant un total de onze articles *dépourvus d'intitulés*.

⁷⁷CA Colmar, 16 mai 1973, *BT* 1973, p. 268 ; CA Paris, 25^e ch., 22 nov. 1991, SCTT c/ Constructions mécaniques de Provence et a.; sur renvoi de cassation : CA Rouen, 14 mai 1991, *BTL* 1991, p. 782, en extrait; CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 28 mai 1991, Compagnie maritime d'affrètement c/ La Bernoise et a.

⁷⁸CA Bordeaux, 2^e ch., 18 déc. 2002, Heppner c/ SA Transports Lahaye, *BTL* 2003, p. 374.

⁷⁹Cass. com., 22 oct. 1996, n° 93-18.632, Bull. civ. IV, n° 261, *BTL* 1996, p. 757, jugeant que le fait de ne pas livrer dans le délai convenu, alors que le facteur temps était prépondérant, revenait pour un spécialiste du transport rapide à ne pas remplir l'obligation à laquelle il s'était engagé et privait de contrepartie ses limitations. Rendue sur le visa de l'article 1131 du Code civil, cette décision s'expliquait juridiquement par une absence de cause.

⁸⁰Cass. ch. mixte, 22 avr. 2005, n° 03-14.112, Bull. civ. ch. mixte, n° 4, *BTL* 2005, pp. 331, 340.

⁸¹Cass. com., 13 juin 2006, n° 05-12.619, Bull. civ. IV, n° 143.

⁸²Cass. com., 5 juin 2007, n° 06-14.832, *BTL* 2007, p. 399.

⁸³Cass. com., 14 oct. 2008, n° 07-16.607, *BTL* 2008, p. 669 ; CA Paris, 5^e ch. B, 5 avr. 2007, n° 04/19240, Generali et a. c/ GD Express, *Lamyline* ; CA Paris, 5^e ch. B, 25 oct. 2007, n° 05/05853, Mory Team c/ XL Insurance et a., *BTL* 2007, p. 685.

bénéficie des limitations d'indemnité reconnues par la loi à ses substitués. C'est ce que proclame un arrêt de la Cour d'appel de Toulouse⁸⁴, rendu en matière de transport routier international : « Attendu que le commissionnaire, qui garantit le commettant contre les fautes du voiturier, n'est pas davantage tenu que le voiturier ne l'est lui-même et qu'ainsi les conditions de responsabilité et de réparation du voiturier ayant leur répercussion sur les conditions et le montant de la dette du commissionnaire, ce dernier ne peut pas être obligé à une indemnité plus large que celle prévue par la Convention de Genève (...) ». Ce bénéfice est soumis à plusieurs conditions : (1) le commissionnaire ne peut prétendre au bénéfice des limitations légales de son substitué qu'en cas de responsabilité démontrée de ce dernier⁸⁵, et non lorsqu'il est recherché à raison de sa seule faute personnelle⁸⁶ ; (2) le commissionnaire ne bénéficie de plein droit que des seules limitations de nature légale ou réglementaire normalement applicables à ses substitués dans le cadre du transport en cause⁸⁷ ; (3) s'agissant des limitations d'indemnité purement conventionnelles stipulées par ses substitués (ou même de nature légale, mais dérogoires au régime juridique naturel de l'opération), le commissionnaire de transport ne peut se prévaloir que de celles dont le client avait connaissance effective au moment de la conclusion du contrat et qu'il peut être considéré comme ayant tacitement accepté⁸⁸ ; (4) le commissionnaire de transport ne peut plus revendiquer le bénéfice de la limitation légale du substitué fautif à partir du moment où le client a formulé une déclaration de valeur⁸⁹ et en cas de dol ou faute lourde.

La faute lourde de son substitué rejait sur le commissionnaire de transport et lui fait perdre le bénéfice non seulement des limitations du substitué en cause⁹⁰, mais également de ses propres limitations d'indemnité⁹¹. Quant à sa faute lourde personnelle⁹², elle prive le commissionnaire de transport du droit d'invoquer ses propres clauses limitatives, mais également du bénéfice des limitations légales applicables à son substitué⁹³.

⁸⁴ CA Toulouse, 5 déc. 1979, *BT* 1980, p. 13.

⁸⁵ Cass. com., 13 déc. 1994, n° 92-21.976, *Lamyline*.

⁸⁶ Cass. com., 26 avr. 1984, n° 82-17.066, *Bull. civ. IV*, n° 141 ; Cass. com., 22 oct. 1996, n° 94-16.371, *Bull. civ. IV*, n° 258 ; Cass. com., 5 févr. 2002, n° 00-11.112, *Lamyline* ; CA Paris, 5^e ch., 11 déc. 1996, *Pagnot c/ Jet Services*, *BTL* 1997, p. 200, en extrait ; CA Grenoble, 22 nov. 1990, *BTL* 1991, p. 172, en extrait ; Cass. com., 16 mai 2006, n° 04-12.545, *Lamyline*.

⁸⁷ CA Aix-en-Provence, 8 déc. 1987, *Rev. Scapel* 1988, p. 5 ; CA Douai, ch. 2, sect. 2, 27 mai 2004, RG n° 01/03932, *SA Sagatrans c/ SA Five Cail Babcock*, *BTL* 2005, pp. 116 et 125.

⁸⁸ T.com.Nanterre, 1^{ère} ch., 28 avr. 2009, n° 2006F05499, *AIG Europe et a. c/ Schenker et a.*, *BTL* 2009, p. 399.

⁸⁹ Cass. com., 11 janv. 1994, n° 91-21.352, *Lamyline*.

⁹⁰ CA Lyon, 3^e ch. A, 30 oct. 2008, n° 07/00207, *Helvetia et a. c/ AIG Europe et a.*, *Lamyline*.

⁹¹ Cass. com., 28 mars 2000, n° 98-10.597, *BTL* 2000, p. 295, en extrait ; Cass. com., 28 mars 2000, n° 97-22.226, *Lamyline*.

⁹² T.com.Nanterre, 3^e ch., 18 févr. 2009, n° 2003F02702, *AGF et a. c/ Graveleau et a.*, *BTL* 2009, p. 162.

⁹³ CA Paris, 24 mars 1983, *BT* 1984, p. 201 ; CA Paris, 5^e ch. B, 26 juin 2008, n° 03/12752, *Ricard c/ Cora et a.*, *Lamyline*.

B. *LIMITATION APPLICABLE AU TRANSPORTEUR MARITIME COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT*

34. ***Limitation de responsabilité du transporteur maritime.*** Le transporteur maritime est susceptible de bénéficier cumulativement de deux plafonds d'indemnisation, l'un résultant du contrat de transport, l'autre résultant de la qualité éventuelle de propriétaire de navire du transporteur maritime. S'agissant de la limitation d'indemnité résultant du contrat de transport, elle ne s'applique pas lorsque le chargeur a déclaré, avant l'embarquement, la nature et la valeur des marchandises et que mention de cette déclaration a été insérée au connaissement⁹⁴. S'agissant de la limitation d'indemnité résultant de la qualité de propriétaire de navire du transporteur maritime, celle-ci est plutôt admise par la jurisprudence⁹⁵, qui applique l'article 58 de la loi du 3 janvier 1967. Le transporteur maritime ne peut plus se prévaloir des limites d'indemnité en cas de dol ou de faute inexcusable⁹⁶. En revanche, les limitations continuent de s'appliquer en cas de faute « simplement » lourde ou de faute qualifiée de « commerciale »⁹⁷. Un défaut de vigilance, lors de la prise en charge d'un conteneur frigorifique (dont le dysfonctionnement était signalé par une alarme), n'a pas été qualifié de faute inexcusable⁹⁸. Sous l'empire de la loi française, seule la faute inexcusable ou dolosive interdit au transporteur maritime de se prévaloir des clauses limitatives de responsabilité, voire des clauses exonératoires de responsabilité (autorisées notamment en cas de chargement en pontée). La faute lourde n'emporte pas cette conséquence et le transporteur peut, dès lors, bénéficier de la clause exonératoire de responsabilité prévue au connaissement pour les chargements sur le pont⁹⁹.

35. ***Bénéfice de la limitation du commissionnaire de transport.*** Pour toutes les phases que le transporteur maritime, commissionnaire de transport, n'exécute pas lui-même, le régime de la commission de transport lui sera appliqué.

⁹⁴ Loi du 18 juin 1966, art. 28 ; Convention de Bruxelles de 1924, art. 4§5.

⁹⁵ Cass. com., 18 nov. 1980, n° 77-13.205, Bull. civ. IV, n° 382, p. 309, la faculté pour l'armateur de limiter sa responsabilité n'est pas subordonnée à un risque de mer ; CA Aix-en-Provence, 9 juin 1988, *DMF* 1989, p. 708, la loi de 1966 et celle du 3 janvier 1967 ne sont pas exclusives l'une de l'autre ; *contra* : CA Paris, 31 oct. 1984, *DMF* 1985, p. 668, note crit. Bonassies P.

⁹⁶ Convention de Bruxelles, art. 4§5, e.

⁹⁷ Cass. com., 7 juill. 1998, n° 96-15.724, *BTL* 1998, p. 570, en extrait.

⁹⁸ T. com. Marseille, 25 mai 2007, n° 2005F05445, Charveron Frères c/ Setcargo, *BTL* 2007, p. 402.

⁹⁹ Cass. com., 24 mai 1994, n° 92-13.632, *BTL* 1994, p. 608, en extrait.

II. LIMITATION APPLICABLE AU TRANSPORTEUR MARITIME ENTREPRENEUR DE TRANSPORT MULTIMODAL

Il s'agit ici d'examiner les limitations prévues par les conventions internationales (A), puis par les Règles CNUCED/CCI et les connaissements de transport multimodal (B).

A. *LIMITATION DE RESPONSABILITE PREVUE PAR LES CONVENTIONS INTERNATIONALES*

36. *Limitation de responsabilité prévue par la Convention de 1980.* La Convention de 1980 prévoit que si l'origine du dommage demeure inconnue, la responsabilité de l'organisateur est limitée à 920 DTS (droits de tirage spéciaux) par colis ou 2,75 DTS par kilo de marchandise endommagée. Ces chiffres représentent une très légère augmentation du montant de la limitation par rapport aux Règles de Hambourg, lesquelles adoptent une limitation à 835 DTS par colis ou 2,5 DTS par kilo de marchandise endommagée. Si, en revanche, l'origine du dommage est prouvée et s'il est établi qu'il est survenu pendant telle ou telle phase du transport, la limitation sera celle du mode de transport pendant lequel le dommage est arrivé, mais seulement si cette limitation est plus élevée que la limitation fixée par la Convention de 1980. S'agissant du commissionnaire de transport ou de l'organisateur de transport multimodal, ils sont enfermés dans un schéma strict. Ils ne peuvent prévoir aucune limitation générale inférieure à 2,75 DTS par kilo de marchandise endommagée.¹⁰⁰

La Convention de 1980 adopte donc le système du réseau pour ce qui est de la limitation de responsabilité. Quelle que soit la manière dont l'entrepreneur de transport multimodal a organisé le transport, les ayants droit à la marchandise sont certains non seulement du régime de responsabilité uniforme appliqué mais également d'une indemnisation minimum. Le fait que ce minimum diffère selon qu'un segment maritime est inclus dans le transport ou pas ne semble pas très important car les ayants droit à la marchandise, même s'ils ne connaissent pas généralement les détails organisationnels, savent normalement, de par la destination finale et

¹⁰⁰ Pierre Bonassies, *Les acteurs du transport maritime et du transport multimodal*, in *Le transport multimodal "transmaritime"*, Séminaire de formation CECE/CSTI. IMTM.

la nature des marchandises, si un segment maritime sera ou non probablement inclus. En cas de doute, toutefois, il vaut mieux le spécifier dans le contrat.¹⁰¹

37. **Convention de Berne.** Lorsque la CIM est applicable à un transport multimodal, les limites de responsabilité du transport ferroviaire international, sensiblement plus élevées que celles du transport maritime (17 DTS par kilo, au lieu de 2 DTS par kilo dans le régime maritime), s'appliqueront à un tel dommage.¹⁰²

38. **CMR.** Lorsque ce sont les règles du transport routier qui s'appliquent (c'est l'hypothèse dans laquelle il n'est pas possible de prouver à quel moment sont intervenus l'avarie, la perte ou le retard affectant la marchandise), le transporteur sera alors responsable dans les limites fixées par la CMR, c'est-à-dire dans la limite de 8,33 DTS par kilo.¹⁰³ Lorsque c'est la CMR qui s'applique à un transport multimodal transmaritime et qu'il est prouvé que le dommage est survenu pendant la période maritime, la réparation due par le transporteur organisateur du transport multimodal sera de 666,67 DTS par colis, ou de 2 DTS par kilo de marchandise endommagée, le chiffre le plus élevé étant appliqué.

39. **Règles de Rotterdam.** Les montants d'indemnisation sont plafonnés à 875 DTS par colis ou autre unité de chargement ou à 3 DTS par kilo de poids brut, la limite la plus élevée étant applicable au profit de l'ayant droit à la marchandise¹⁰⁴. L'indemnité au kilo du transport maritime continue d'être la plus basse de tous les modes de transport alors que la valeur ajoutée des produits transportés par voie maritime, notamment depuis la conteneurisation, n'a plus aucune mesure de comparaison avec celle du début du siècle dernier.¹⁰⁵

B. *LIMITATION DE RESPONSABILITE PREVUE PAR LES REGLES CNUCED/CCI ET LES CONNAISSEMENTS DE TRANSPORT MULTIMODAL*

40. **Règles CNUCED/CCI.** Pour ce qui est de la limitation de responsabilité, c'est le

¹⁰¹ Ralph De Wit, *Multimodal Transport*, Chapter 13, Summary and conclusions, LLP LTD.1995, p. 436.

¹⁰² Pierre Bonassies, Christian Scapel, *Traité de droit maritime*, n° 1205, p. 773, L.G.D.J éd. 2006.

¹⁰³ Pierre Bonassies, Christian Scapel, *Traité de droit maritime*, n° 1221, p. 787, L.G.D.J éd. 2006.

¹⁰⁴ Article 59 de la convention CNUDCI : « Limites de responsabilité ».

¹⁰⁵ Laurent Fedi, *Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer*, in *Revue de droit des transports* n°7, juillet 2009, dossier 3.

système du réseau qui a été retenu comme dans la convention de transport multimodal international de marchandises de 1980. Pour les pertes ou dommages subis par la marchandise, les Règles adoptent le système réseau compliqué par des dispositions supplémentaires. Ainsi, s'agissant *du retard, des pertes ou des dommages indirects*, les Règles adoptent un système uniforme. Les Règles précisent que le cumul des réparations ne peut dépasser les limites qui seraient applicables en cas de perte totale de la marchandise. Au plan du système de la limitation, nous sommes donc loin de l'objectif fixé aux Règles, tel qu'il figure dans l'avant-propos de la publication de la Chambre de Commerce Internationale : « Offrir un contrat de transport privé soumis à un régime juridique uniforme ». ¹⁰⁶ Outre la double limitation de base, existe une limitation particulière en l'absence de transport maritime et une autre limitation lorsque l'avarie a eu lieu dans un mode de transport déterminé. Concernant le montant de la double limitation de base, c'est le système classique qui s'applique, celui de la double limite, une par kilo, une par colis : la limite la plus élevée étant applicable. ¹⁰⁷ Ce sont les mêmes chiffres que ceux prévus par la Convention de Bruxelles de 1924, telle que modifiée par les protocoles de 1968 et 1979. D'autres chiffres peuvent être retenus. Ainsi, pour le multimodal non transmaritime, il est instauré une limite différente lorsque le multimodal ne comporte pas une phase de transport maritime ou par voie d'eau intérieure : dans ce cas, la limite est de 8,33 DTS par kilo, c'est-à-dire la limitation de la CMR. Cette disposition conduit à dire que pour un transport mer/route, la limitation est de 2 DTS alors que pour un transport air/fer, elle est de 8,33 DTS. Cette disposition a été reprise de la Convention de 1980. Il y a donc une exception au système du réseau. On n'a donc plus à faire à un système de réseau mais à un système de réseau modifié. Avec l'article 6-4 des Règles, on revient au système réseau. En effet, cet article énonce que lorsque la perte ou le dommage subi par les marchandises s'est produit sur un tronçon déterminé du transport multimodal pour lequel une convention internationale applicable ou une loi nationale impérative aurait fixé une autre limite de responsabilité si un contrat de transport distinct avait été conclu pour ledit tronçon déterminé du transport, la limite de responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal, pour cette perte ou ce dommage, est déterminée par référence aux dispositions de ladite convention ou de ladite loi nationale impérative. C'est la reprise de l'article 19 de la Convention de 1980. S'agissant du retard, de

¹⁰⁶ Jacques Bonnaud, *L'action en responsabilité contre l'entrepreneur de transport multimodal*, in *Le transport multimodal transmaritime et transaérien*, Les nouvelles Règles CNUCED/CCI, Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM.

¹⁰⁷ Article 6-1 des Règles CNUCED/CCI.

la perte ou des dommages indirects, la limitation est égale au montant du fret (article 6-5 des Règles).¹⁰⁸

Deux exceptions au principe de limitation de responsabilité sont prévues par les Règles CNUCED/CCI, à savoir la déclaration de valeur et la faute inexcusable personnelle. On peut considérer que le dol constitue une exception à la limitation dont bénéficie l'entrepreneur de transport multimodal. La déclaration de valeur est une exception traditionnelle et évidente à la limitation. En outre, l'entrepreneur de transport multimodal perd le bénéfice des limitations en cas de faute inexcusable personnelle.¹⁰⁹

41. **Connaissances de transport multimodal.** Les connaissances de transport multimodal s'inspirent des Règles CNUCED/CCI.

Le *P&O Nedlloyd Bill* prévoit une limitation de responsabilité différente selon qu'il y ait eu dommage ou perte, ou bien retard.¹¹⁰

Après avoir déterminé la nature de la responsabilité du transporteur maritime dans le cadre d'un transport multimodal, il convient maintenant d'examiner le régime juridique qui lui est applicable.

¹⁰⁸ Jacques Bonnaud, *L'action en responsabilité contre l'entrepreneur de transport multimodal*, in *Le transport multimodal transmaritime et transaérien*, Les nouvelles Règles CNUCED/CCI, Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM.

¹⁰⁹ Jacques Bonnaud, *L'action en responsabilité contre l'entrepreneur de transport multimodal*, in *Le transport multimodal transmaritime et transaérien*, Les nouvelles Règles CNUCED/CCI, Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM.

¹¹⁰ *P&O Nedlloyd Bill* : Except as provided in Clauses 7 (2), 7 (3), and 27, if Clause 6 (1) operates total compensation for loss or damage shall in no circumstances whatsoever and howsoever arising exceed 2 SDRs per kilo of the gross weight of the Goods lost or damaged. (SDR means Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund). Limitation of liability for delay shall be as provided in the applicable international convention or national law, in the absence of which the Carrier accepts no liability whatsoever for delay, howsoever caused.

CHAPITRE 2

*REGIME DE RESPONSABILITE DU
TRANSPORTEUR MARITIME DANS LE
TRANSPORT MULTIMODAL*

L'étude du régime de responsabilité applicable au transporteur maritime dans le cadre d'un transport multimodal conduit à examiner le régime de la commission de transport (Section 1), ainsi que les règles internationales applicables (Section 2).

SECTION 1 : RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR
MARITIME ORGANISATEUR DE TRANSPORT MULTIMODAL
EN DROIT FRANÇAIS : LE REGIME DE LA COMMISSION DE
TRANSPORT

Il convient d'examiner le régime juridique du commissionnaire de transport (I) avant de se pencher sur les limites du système de la commission de transport (II).

I. REGIME JURIDIQUE DU COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

Le commissionnaire de transport est responsable de son propre fait (A) ainsi que du fait de ses substitués (B).

A. RESPONSABILITE POUR FAITS PERSONNELS

42. Régime applicable au commissionnaire de transport intervenant successivement en tant que commissionnaire de transport et en tant que transporteur. A l'occasion d'une même opération, une entreprise peut intervenir successivement en tant que transporteur et en tant que commissionnaire de transport.¹¹¹ Si un dommage survient au cours du déplacement exécuté par ses soins, cette entreprise se verra-t-elle appliquer le régime juridique du transporteur ou du commissionnaire ? Il s'agit de savoir s'il convient en pareille hypothèse d'appliquer l'adage « l'accessoire suit le principal » (et donc de rattacher au régime de l'activité dominante toutes les opérations annexes accomplies par l'entreprise) ou, au contraire, de « dépecer » la prestation (et donc d'attribuer à l'entreprise, à chaque stade, la qualité juridique correspondant à la nature effective de son intervention).¹¹² La jurisprudence paraît s'orienter vers l'unité de régime juridique par rattachement de l'accessoire au principal.¹¹³ La Cour d'appel de Paris, notamment, après avoir relevé que « la qualité de commissionnaire n'exclut pas la possibilité de procéder soi-même au transport sur une partie de l'itinéraire »¹¹⁴, prend résolument position en ces termes : « (...) le transport final par camionnage effectué par X n'était que l'accessoire du contrat principal de commission de transport ; qu'ainsi X ne peut, par une analyse aboutissant à un dépeçage de ses relations contractuelles avec la société (...), se prévaloir de sa seule activité finale de voiturier ; (...) que seul le contrat de commission régit les rapports des parties (...) »¹¹⁵. Cette solution peut effectivement paraître préférable car il n'est pas sain qu'une partie puisse exciper de qualités et règles juridiques différentes dans le cadre d'une convention envisagée au contraire comme une et indivisible par son cocontractant, alors surtout que celui-ci est généralement laissé dans

¹¹¹ Tel est le cas du groupeur, qui effectue personnellement le ramassage ou la livraison des colis, ou encore de l'entreprise chargée d'un transport aérien au départ de l'étranger et qui réalise elle-même le camionnage terminal de Roissy à Paris. Toute différente est la situation de l'entreprise qui organise les pré et post acheminements en suite du transport maritime qu'elle assure. CA Paris, 18 janv. 1983, *BT* 1983, p. 168 ; CA Paris, 14 mai 1984, *BT* 1985, p. 207.

¹¹² Rodière penchait plutôt pour cette seconde solution (Rodière R., *Traité général de droit maritime*, tome III, n° 931, in fine).

¹¹³ CA Paris, 8 juill. 1974, *BT* 1974, p. 356 ; CA Paris, 6 mai 1982, *BT* 1982, p. 356 ; CA Paris, 8^e ch., 30 avr. 1993, *AGS Paris c/ Gournay et MAIF, Lamyline* ; CA Aix-en-Provence, 13 févr. 1997, *Alfa Fruits c/ Danzas, Lamyline* ; *contra* : CA Chambéry, 28 sept. 1981, *BT* 1982, p. 296. La CA de Paris, notamment, après avoir relevé que « la qualité de commissionnaire n'exclut pas la possibilité de procéder soi-même au transport sur une partie de l'itinéraire », prend résolument position en ces termes : « (...) le transport final par camionnage effectué par X n'était que l'accessoire du contrat principal de commission de transport ; qu'ainsi X ne peut, par une analyse aboutissant à un dépeçage de ses relations contractuelles avec la société (...), se prévaloir de sa seule activité finale de voiturier ; (...) que seul le contrat de commission régit les rapports des parties (...) ».

¹¹⁴ CA Paris, 17 mars 1982, *BT* 1982, p. 395.

¹¹⁵ CA Paris, 18 janv. 1983, *BT* 1983, p. 168.

l'ignorance de la façon dont l'opération sera réalisée¹¹⁶. La tendance actuelle de la jurisprudence française est ainsi de maintenir au commissionnaire cette qualité même pour les phases où il déplace personnellement la marchandise¹¹⁷.

43. Double responsabilité du commissionnaire de transport. Garant de la réussite d'une opération qu'il fait pour l'essentiel exécuter par des tiers, le commissionnaire de transport assume une double responsabilité : (1) il répond de son propre fait ; (2) il répond du fait des voituriers et autres intermédiaires auxquels il a eu recours pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.¹¹⁸ La responsabilité du commissionnaire de transport pour faits personnels est, en principe, une responsabilité pour faute qu'il appartient aux juges de caractériser¹¹⁹. Le Professeur Delebecque a suggéré d'aller un peu plus loin et de raisonner en termes d'obligation de moyens renforcée, sans conclure cependant au thème de l'obligation de résultat. En tout cas, cette responsabilité est le plus souvent limitée, car dans leurs conditions générales les commissionnaires de transport ne manquent pas de prévoir des clauses qui plafonnent leur réparation¹²⁰. L'existence d'une faute personnelle initiale du commissionnaire de transport n'empêche pas qu'il puisse y avoir ultérieurement responsabilité d'un substitué. Les deux ordres de garantie peuvent très bien se conjuguer et sa faute personnelle ne prive pas le commissionnaire de tout recours contre le transporteur¹²¹. La faute personnelle du commissionnaire de transport ne le prive pas non plus de tout recours contre l'expéditeur¹²². Le commissionnaire de transport est redevable non seulement de son fait personnel, mais du fait des transporteurs dont il a requis les services, dans les mêmes conditions que ceux-ci. Par leur intermédiaire, c'est donc le système du « réseau » qui, déjà, est mis en place.¹²³

¹¹⁶ CA Paris, 5^e ch., 3 déc. 1984, *Ogefret c/ Jeumont Schneider, Lamyline*, pourvoi rejeté par Cass. com., 17 mars 1987, n° 85-11.035, *BT* 1987, p. 520, en extrait.

¹¹⁷ *Lamy Transport*, Tome 2, éd. 2009, n° 10.

¹¹⁸ On lit aujourd'hui l'article L. 132-6 du Code de commerce en ce sens que le commissionnaire de transport répond de tous les prestataires de services auxquels il fait appel pour la réalisation du transport, à commencer par le ou les transporteurs.

¹¹⁹ Cass.com., 22 juill. 1986, Bull.civ.IV, n° 187.

¹²⁰ Philippe Delebecque, *Le transport multimodal*, in *Revue de droit international privé*, 2-1998, p. 530.

¹²¹ Cass. com., 14 mars 1995, n° 93-14.404, Bull. civ. IV, n° 89 ; CA Versailles, 12^e ch. 2, 2 oct. 2003, n° 01/05130, *SA La Malle à Jo c/ Sarl Euro Impex France et a., Lamyline*; CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 9 mars 2000, *BTL* 2000, p. 676, en extrait, et sur pourvoi Cass. com., 17 sept. 2002, n° 00-18.085, *Lamyline*.

¹²² CA Versailles, 12^e ch. 2, 2 oct. 2003, n° 01/05130, précité.

¹²³ Christian Scapel, *Le régime de responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal*, in *Le transport multimodal transmaritime et transaérien, les nouvelles Règles CNUCED/CCI. Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM*.

B. RESPONSABILITE POUR FAITS D'AUTRUI

44. **Durée de la responsabilité du commissionnaire de transport.** Le commissionnaire de transport ne doit répondre que du transport dont il s'est chargé¹²⁴. La présomption de responsabilité du commissionnaire de transport, qui n'a en charge que la phase maritime, cesse avec la prise en charge sans réserve des marchandises par le transporteur terrestre¹²⁵. Il ne saurait répondre de dommages survenus antérieurement ou ultérieurement à sa propre prise en charge. De même, le commissionnaire de transport n'a pas à répondre de dommages survenus, indépendamment de toute faute de sa part, à un moment où il ne contrôlait plus l'opération, son client ayant décidé de prendre les choses en main¹²⁶. Les obligations du commissionnaire de transport se terminent avec la livraison, c'est-à-dire « la remise physique de la marchandise au destinataire ou à son représentant qui l'accepte »¹²⁷. Le refus du destinataire ne met pas fin au contrat de commission¹²⁸.

45. **Charge de la preuve.** C'est au demandeur qu'il incombe d'établir que les obligations contractuelles du commissionnaire de transport couvraient la phase pendant laquelle s'est réalisé le dommage¹²⁹. Jugé que le fait qu'il ait envoyé sur place un de ses responsables pour résoudre les difficultés rencontrées tend à prouver que le commissionnaire était bien chargé de l'opération litigieuse¹³⁰. En revanche, la formulation de réserves à la réception de la marchandise, puis la participation à une expertise, peuvent, au contraire, s'expliquer par une simple manifestation de prudence de la part d'un commissionnaire responsable de la suite des opérations¹³¹.

II. LIMITES DU SYSTEME DE LA COMMISSION DE TRANSPORT

Nous allons ici mettre en avant le problème posé par la commission de transport sur la scène internationale (A) avec une application concrète (B).

¹²⁴ Cass. com., 16 mai 1981, n° 79-13.349, *BT* 1981, p. 316 ; CA Paris, 13 févr. 1976, *BT* 1976, p. 164.

¹²⁵ CA Rennes, 2^e ch. com., 7 déc. 2004, *SA Vétir et a. c/ Sté Somatrans et a.*, *DMF* 2005, p. 867.

¹²⁶ CA Rouen, 2^e ch., 13 déc. 1990, *Perache c/ Taquey, Lamyline*.

¹²⁷ Cass. com., 11 juin 2003, n° 01-15.663, *Bull. civ. IV*, n° 98, *BTL* 2003, p. 454.

¹²⁸ *LamyTransport*, Tome 2, éd. 2009, n° 100.

¹²⁹ CA Paris, 5^e ch., 14 févr. 1985, *Fréval-Sibon c/ Paretan Garoche ; T. com. Paris*, 3^e ch., 26 sept. 1984, *Dragages et travaux publics c/ Parisienne de transports et a.*

¹³⁰ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 24 avr. 1985, *Union transports c/ Bourouina et a.*

¹³¹ CA Paris, 5^e ch., 23 mai 1991, *CAMAT c/ Cargolux airlines international, Lamyline*.

A. INCIDENCE DE L'ABSENCE DE LOCALISATION DES DOMMAGES : PRINCIPES

46. **Contexte historique.** La logique de la commission de transport comporte une lacune. Celle-ci est parfaitement compréhensible du fait de ses origines historiques. Au début du XIXe siècle, le transport conventionnel des marchandises permettait, généralement, de déterminer phase par phase, à la faveur des ruptures de charge, si des dommages s'étaient produits. Cela permettait d'identifier le transporteur responsable et, surtout, le régime juridique applicable à des dommages ainsi localisés. L'évolution technologique des transports, et principalement la conteneurisation intervenue depuis les années 1960, fait que fréquemment, l'origine des dommages ne peut plus être localisée. Les dommages sont constatés à la livraison, lors du dépotage du conteneur, sans qu'il soit possible, bien souvent, d'identifier la phase du transport qui a engendré les dommages.¹³²

47. **Le « syndrome du livreur ».** Le « syndrome du livreur » est clairement expliqué par Maître Scapel : « Après un long parcours multimodal, d'un continent à un autre, transmaritime ou transaérien, la marchandise conteneurisée passe de transporteur en transporteur, sans aucune réserve. A l'issue du transport, un service de messagerie, c'est-à-dire un livreur, accomplira le dernier parcours : le tout petit parcours qui s'étend du port, de la gare, de l'aérodrome aux entrepôts du destinataire. Si des dommages sont constatés au dépotage, sauf éléments précis, rares, permettant de localiser les dommages ou accident signalé, mouille par eau de mer, par exemple, c'est le livreur qui endossera la responsabilité de la totalité d'un transport dont il n'a effectué qu'une infime partie, aussi bien techniquement qu'économiquement ».¹³³ Dans ces conditions, comment déterminer la responsabilité du commissionnaire de transport ? Les cas qui ne posent aucun problème sont ceux où il est facile de localiser la phase du transport pendant laquelle le dommage s'est produit. Mais un problème se pose lorsque des dommages sont constatés à l'arrivée sans que l'on sache à quelle phase du transport ils se sont produits.

¹³² Christian 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.

¹³³ Christian 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.

B. *INCIDENCE DE L'ABSENCE DE LOCALISATION DES DOMMAGES : APPLICATIONS CONCRETES*

48. **Illustration.** Maître Scapel prend un exemple pour illustrer une telle situation : imaginons que le représentant d'une coopérative viticole de Ste Cécile les Vignes ait vendu une cargaison de bouteilles de vin à un distributeur américain de Madison dans le Wisconsin. Un conteneur entier est préparé par l'expéditeur et fera l'objet d'un transport multimodal. Ce conteneur, vraisemblablement transporté par route jusqu'à Marseille, sera chargé à bord d'un navire à destination des Etats-Unis, pourra être transbordé au cours du voyage maritime, sera ensuite transporté par route ou par fer entre New York et Madison. A Madison, les entrepôts du destinataire étant situés à quelques milles de la ville, un dernier transporteur routier prendra en charge le conteneur pour le livrer. A l'ouverture, on constate que la moitié des bouteilles sont cassées, alors que le conteneur ne présente aucune trace de choc. Personne ne sait exactement ce qui s'est passé. L'analyse juridique va conduire inévitablement, si aucune réserve n'a été émise et c'est souvent le cas, à admettre que le transporteur ayant exécuté le transport entre Ste Cécile les Vignes et Marseille a effectué une livraison conforme au transporteur maritime si celui-ci l'a pris en charge sans réserve et ainsi de suite jusqu'au dernier transporteur, celui que tout le monde désigne comme étant le seul responsable, c'est-à-dire le lampiste, le livreur qui n'aura aucun moyen d'échapper à sa responsabilité puisqu'il est intervenu le dernier dans la chaîne du transport.¹³⁴

49. **Illustration récente.** On en trouve une application récente dans un arrêt rendu le 6 septembre 2001 par la Cour d'Appel de Versailles.¹³⁵ Dans cette affaire, le voiturier final est condamné, le commissionnaire de transport et l'armateur se trouvent exonérés. Un commissionnaire est chargé d'organiser le déplacement de marchandises de Corbas (Rhône) jusqu'à Nouméa. La marchandise, empotée par l'expéditeur, part par route jusqu'à Marseille où elle est embarquée. Lorsque le navire arrive à Nouméa, le conteneur est pris en charge d'abord par le représentant de la compagnie maritime puis par le transporteur routier chargé du parcours final. A destination, le client constate que la moitié de la marchandise a disparu et porte des réserves pour manquants. Les assureurs marchandises assignent le commissionnaire de transport et le voiturier ayant accompli le transport final. Le commissionnaire de transport

¹³⁴ Christian Scapel, *Le commissionnaire de transport et le transport multimodal transmaritime*, in *Le transport multimodal « transmaritime »*, séminaire de formation. CECE/CSTI. IMTM.

¹³⁵ SA Unitrans contre Sté Contship Container Mines et a., BTL 2001, n° 2919, *Transport multimodal : les risques de « fin de chaîne »*.

appelle en garantie les transporteurs chargés du pré et post acheminement ainsi que l'armateur. Le commissionnaire de transport se trouve exonéré. En effet, sa mission d'organisation s'arrêtait à la remise du conteneur au port de Nouméa, la marchandise étant ensuite prise en charge par le dernier voiturier. Celui-ci ayant été requis par le destinataire, ne pouvait donc être un substitué choisi. S'étant effectuée sans réserves, la remise de la marchandise était présumée conforme. C'est sur le dernier voiturier, qui a accepté la marchandise sans réserves, que retombe la responsabilité.

Il convient maintenant de déterminer les règles internationales applicables.

SECTION 2 : RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME ORGANISATEUR DE TRANSPORT MULTIMODAL : LES REGLES INTERNATIONALES APPLICABLES

Après avoir examiné les règles posées par les différentes conventions internationales (I), nous étudierons celles prévues par les contrats de transport multimodaux (II).

I. REGLES CONVENTIONNELLES

Les conventions internationales appliquent généralement le système du réseau (A) ; toutefois, certaines ont tenté de mettre en place régime juridique uniforme de responsabilité (B).

A. *SYSTEME DU RESEAU*

50. **Le système du réseau.** Les différents systèmes d'aménagement de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal permettent d'éviter le « syndrome du livreur ». En effet, le système du réseau (« network system ») est le système dans lequel, lorsque l'origine des dommages est localisée, c'est le régime spécifique applicable au mode concerné qui s'applique. Lorsque l'origine n'est pas localisée, un régime autonome est mis en place. On

parle de réseau parce que le contrat de transport multimodal a pour support le réseau sous-jacent des règles applicables aux différents modes de transport. Il s'oppose au système de responsabilité uniforme, dans lequel la responsabilité est la même quelque soit la localisation du sinistre. C'est principalement dans l'aménagement du régime de responsabilité autonome que se distinguent les textes, règles ou contrats applicables au transport multimodal.

51. Régime applicable au transporteur maritime organisateur de transport multimodal.

Régime d'ordre public. Le transporteur qui gère une opération de transport multimodal demeure transporteur, avec toutes les obligations que le terme implique, pour les opérations de transport qu'il accomplit lui-même. Pour ces opérations il ne peut échapper au statut d'ordre public qui est le sien¹³⁶.

52. Article 31 de la Convention de Varsovie. Ce texte énonce que dans les cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente convention ne s'appliquent qu'aux transports aériens. La Convention permet également aux parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les prescriptions de la Convention internationale soient respectées en ce qui concerne le transport par air. En pratique, certains entrepreneurs de transport multimodal proposent des transports combinés « sea-air », c'est-à-dire en partie maritime et en partie aérien. Le document couvre le transport depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison, sans oublier de mentionner les ports et aéroports intermédiaires. Aucune unité n'est cependant réalisée : la partie aérienne sera régie par la Convention de Varsovie, tandis que la partie maritime relèvera de la Convention de Bruxelles.¹³⁷

Son article 18 évoque le problème du pré ou post acheminement par un autre mode de transport pour l'exécution du contrat de transport par air.

53. Article 2 de la CMR. La règle que le transporteur qui agit comme opérateur de transport multimodal reste responsable comme transporteur pour la part de transport assumée par lui est particulièrement importante pour le transporteur routier. Elle impose à celui-ci un régime strict pour l'ensemble des opérations du transport multimodal. La CMR a, en effet,

¹³⁶ Pierre Bonassies, *Les acteurs du transport maritime et du transport multimodal*, in *Le transport multimodal "transmaritime"*, Séminaire de formation CECE/CSTI. IMTM.

¹³⁷ Philippe Delebecque, *Le transport multimodal*, in *Revue internationale de droit comparé*, année 1998, volume 50, n° 2, p. 535.

établi dans son article 2 un statut précis pour le transport multimodal. Ce statut s'applique au transport transmaritime, dès lors que ce transport débute par un transport par route personnellement assuré par le transporteur multimodal. Comme la CMR s'applique à tout transport international au départ ou à destination de la France, elle est particulièrement importante pour les transporteurs français. Le transporteur routier qui conclut un contrat de transport multimodal est strictement soumis à la CMR de bout en bout. Il ne peut prétendre être un simple intermédiaire pour les segments de transport qu'il n'exécute pas lui-même, et en particulier pour le segment maritime. Dans le principe, la CMR s'applique à l'ensemble du transport, y inclus le transport maritime. Toutefois, s'il est prouvé qu'une perte, avarie, retard à la livraison n'a pas été causé par un acte du transporteur routier, mais qu'il provient d'un fait qui s'est produit pendant la phase maritime du transport, la responsabilité du transporteur routier est déterminée par les règles appropriées régissant le transport maritime¹³⁸.

Autrement dit, le transporteur routier répond ainsi des dommages imputables au transporteur maritime, fluvial ou aérien, mais peut bénéficier des causes d'exonération ou autres plafonds de réparation particuliers à leur régime. S'il n'a pu s'exonérer, le transporteur routier pourra se retourner contre l'autre transporteur sur le fondement des textes en cause. Il faut bien préciser que la CMR n'est écartée que dans la mesure où des dispositions impératives sont applicables. La Cour de cassation a ainsi décidé dans une hypothèse où des avaries étaient survenues à des marchandises placées dans un véhicule transporté en pontée, que la Convention de Bruxelles de 1924 ne régissait pas la responsabilité du transporteur routier, car ce texte exclut ce type de transport de son champ d'application.¹³⁹ La Cour d'Aix-en-Provence a, de son côté, écarté l'application de l'article 32 de la loi française du 18 juin 1966 relatif à la prescription de l'action contre le transporteur maritime, au motif que cet article n'était pas concerné par le renvoi de la CMR « dans la mesure où la prescription était un mode légal d'extinction non pas de l'obligation elle-même, mais de l'action qui la sanctionne, de sorte qu'elle n'entraîne pas dans la détermination de la responsabilité en tant que telle ».¹⁴⁰ La prescription a ainsi été interrompue dans les conditions de la CMR.¹⁴¹

¹³⁸ Pierre Bonassies, *Les acteurs du transport maritime et du transport multimodal*, in *Le transport multimodal "transmaritime"*, Séminaire de formation CECE/CSTI. IMTM.

¹³⁹ Cass. Com., 5 juillet 1988, Bull. civ. IV, n° 234, *DMF* 1989, 227.

¹⁴⁰ CA Aix, 30 mai 1991, *Rev. Scapel* 1991, 105.

¹⁴¹ Philippe Delebecque, *Le transport multimodal*, in *Revue internationale de droit comparé*, année 1998, volume 50, n° 2, p. 534.

Les conditions d'application de la CMR doivent être précisées. Ce n'est pas toute opération empruntant voie routière et voie maritime qui sera nécessairement soumise à la CMR, mais seulement certaines opérations. En premier lieu, seuls les transports route-mer, à l'exclusion des transports mer-route, sont susceptibles d'être soumis à la CMR. En effet, lorsqu'elles énoncent que la Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux pays différents, les dispositions de la Convention envisagent à l'évidence une prise en charge de la marchandise par voie routière. Mais surtout, la CMR ne s'applique qu'en l'absence de rupture de charge. Il faut définir la notion de rupture de charge. Il y a rupture de charge dans un transport multimodal transmaritime, lorsque le transport maritime intervenant après une phase « route » implique une manutention de la marchandise, et non du véhicule. Exception faite du cas où la marchandise est transportée sur un véhicule rigide, ce qui exclut toute rupture de charge, cela conduit à distinguer le cas où la marchandise est transportée sur une remorque ou une semi-remorque, et le cas où elle est transportée en conteneur. Dans le second cas, il y a nécessairement rupture de charge, le conteneur ne pouvant être placé sur le navire, comme ultérieurement sur un nouveau plateau routier, que par une manutention. Dans le premier cas, à l'opposé, il n'y a pas rupture de charge. En résumé, le transport multimodal transmaritime route-mer d'un camion ou d'une semi-remorque est soumis à la CMR. Ne lui est pas soumis, à l'opposé, le transport d'un conteneur acheminé par camion jusqu'au long du bord, puis transporté par mer.¹⁴²

Un important arrêt a été rendu par la Court of Appeal britannique posant une règle de principe s'agissant de l'applicabilité de la CMR dans l'hypothèse où un contrat de transport englobe plus d'un mode de transport.¹⁴³ La question était de savoir ce qu'on entend par « contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward » selon l'article 1.1 de la CMR. La Court of Appeal a décidé la chose suivante : « *CMR (is) applicable to an international road leg of a larger contract where (1) the carrier may have promised unconditionally to carry by road and on a trailer ; (2) the carrier may have promised this but reserved a general or limited option to elect for some other means of carriage for all or part of the way; (3) the carrier may have left the means of transport open either entirely or as between a number of possibilities, and at least of them being carriage by road; and (4) where the carrier may have undertaken to carry by some other means but reserved either a general or limited option to carry by road* ». Cette

¹⁴² Pierre Bonassies, Christian Scapel, *Traité de droit maritime*, p. 774, L.G.D.J éd. 2006.

¹⁴³ *Quantum Corporation Inc and Others v. Plane Trucking Limited and Another*.

décision correspond au besoin de standardiser les conditions dans lesquelles le transport routier international est effectué.¹⁴⁴

S'agissant des véhicules empruntant le tunnel sous la Manche sur un wagon du Shuttle, la CMR est applicable.¹⁴⁵

54. La Convention de Berne sur les transports ferroviaires internationaux. Cette Convention fait également état des transports multimodaux ne serait-ce que pour les transports fer-mer. Encore faut-il, néanmoins, que les Etats contractants fassent enregistrer auprès de l'Office central de Berne les lignes ferroviaires qu'ils considèrent comme internationales et, ainsi, soumises à la Convention. Si un Etat souhaite que la Convention couvre certains trajets routiers ou maritimes combinés avec un trajet ferroviaire, il doit faire enregistrer à Berne les trajets maritimes ou routiers concernés. Il dispose alors d'une option lui permettant de se référer soit à l'article 2 de la Convention, ce qui entraîne l'application de celle-ci à l'ensemble du transport multimodal, soit à l'article 63 (devenu l'article 48 de la COTIF), ce qui lui permet de faire des réserves sur les dispositions de la Convention concernant les modes d'exonération de la responsabilité du transporteur. L'entreprise de transport maritime pourra ainsi s'exonérer en invoquant les cas exceptés de responsabilité de la Convention de Bruxelles.¹⁴⁶

55. La convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure. Pour les préjudices (pertes ou dommages à la marchandise, retard à la livraison) liés au transport sur le bateau, la Convention de Budapest reprend, notamment les principes contenus dans la CMR. Certains emprunts sont également faits au droit maritime. S'il décide de sous-traiter (partiellement ou totalement) l'opération de transport, le transporteur initialement requis doit en informer son client. Qu'il le fasse ou non, que ce soit ou non dans l'exercice d'un droit qui lui est reconnu dans le contrat de transport, ce transporteur demeure responsable de la totalité du transport.¹⁴⁷ Pour la partie du transport

¹⁴⁴ John Habbergham, Focus, AMJ Solicitors, January 2003, Shipping and Transport news, p. 1.

¹⁴⁵ Philippe Delebecque, *Le transport multimodal*, in Revue internationale de droit comparé, année 1998, volume 50, n° 2, p. 535.

¹⁴⁶ Philippe Delebecque, *Le transport multimodal*, in Revue internationale de droit comparé, année 1998, volume 50, n° 2, p. 536.

¹⁴⁷ CMNI, art. 4.

qu'il effectue, le transporteur substitué peut voir sa responsabilité engagée dans les conditions prévues par la Convention.¹⁴⁸

56. Absence d'application de la Convention de Bruxelles et des Règles de Hambourg.

La Convention de Bruxelles n'a aucune vocation à régir les transports multimodaux, pas plus du reste que les Règles de Hambourg qui limitent leur champ d'application à la partie purement maritime du transport (article 1-6° : « un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode, n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer »). On notera toutefois que les Règles de Hambourg envisagent la situation du transporteur substitué d'une façon très moderne, car lorsque l'exécution du transport est confiée à un tel transporteur, que la chose soit ou non prévue par le contrat initial, ce transporteur est responsable à l'égard de la marchandise, selon les dispositions des Règles, pour le transport qu'il a réalisé, tandis que le transporteur initial reste responsable de la totalité du transport.¹⁴⁹

57. Durée de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal. Les dispositions de l'article 12 des Règles de Rotterdam font référence à la législation nationale. Il est suggéré que les Etats qui ont l'intention de ratifier cette Convention peuvent examiner s'il existe, dans leur droit national, des règles ou des lois qui exigent que les marchandises soient remises à une autorité dans le port de chargement, auprès de laquelle se fera le retrait par le transporteur et/ou qui exigent que le transporteur remette ces marchandises à une autorité dans le port de déchargement, auprès de laquelle le destinataire pourra les retirer. En l'absence de telles règles nationales, les Etats en question souhaiteront peut-être examiner la question de savoir s'il ne serait pas opportun d'envisager la création de telles dispositions.¹⁵⁰

La Règle 5.1 des Règles CNUCED/CCI énonce que l'ETM est responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa

¹⁴⁸ *Lamy Transport*, Tome 2, éd. 2009, n° 1301.

¹⁴⁹ Philippe Delebecque, *Le transport multimodal*, in *Revue internationale de droit comparé*, année 1998, volume 50, n° 2, p. 536.

¹⁵⁰ Francesco Berlingieri, *Projet de convention internationale relative au contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : analyse des dispositions qui renvoient à des règles nationales*, Annexe II, DMF 702, avril 2009, Spécial CMI Athènes, p. 317.

garde au sens de la Règle 4.1. Il en résulte que l'ETM est responsable durant la période allant du moment où il a pris en charge les marchandises jusqu'au moment de leur livraison.¹⁵¹ C'est la même règle que celle prévue par l'article 27 de la loi du 18 juin 1966. Les connaissances adoptent la même solution.¹⁵²

B. *SYSTEME DU REGIME UNIQUE ET UNIFORME DE RESPONSABILITE*

58. *Le régime de responsabilité prévu par la Convention de 1980.* C'est un régime de responsabilité pour négligence, avec renversement de la charge de la preuve. Ce régime est complété par une responsabilité objective pour les actes et omissions des personnes employées afin d'exécuter le contrat de transport multimodal. Toutefois, la Convention de 1980 ne semble pas contenir de règle rendant l'ETM responsable du risque créé par l'équipement qu'il utilise.¹⁵³ La Convention de 1980 adopte un régime unique, s'agissant de l'étendue de la responsabilité du transporteur multimodal. Quelque soit la localisation du dommage, il est responsable de plein droit de la marchandise. La responsabilité qui incombe à l'entrepreneur de transport multimodal est exactement la responsabilité que font peser sur le transporteur maritime les Règles de Hambourg.¹⁵⁴ La Convention de 1980 prévoit une nouvelle règle relative à la responsabilité pour retard.¹⁵⁵

Sous le régime uniforme de responsabilité, si l'origine du dommage causé à la marchandise est à rechercher sur le trajet terrestre ou maritime, le fondement de la responsabilité est le même pour toute action à l'encontre du transporteur.

Ce texte est des plus cohérents. Le transport multimodal est exactement défini comme tout transport de marchandises « effectué au moins par deux modes de transport différents ». Quant au domaine d'application de la Convention, il se décalque sur celui des Règles de Hambourg, en ce sens que ses dispositions doivent régir tout transport multimodal entre lieux situés dans des Etats différents, dès lors que le lieu de la prise en charge ou le lieu de la livraison prévu par le contrat de transport est situé dans un Etat contractant. Le système de

¹⁵¹ Règle 4.1 : « Dans les présentes Règles, la responsabilité de l'ETM en ce qui concerne les marchandises couvre la période allant du moment où il a pris en charge les marchandises jusqu'au moment de leur livraison ».

¹⁵² Par exemple, Multidoc 95, clause 10-a : « The responsibility of the MTO for the Goods under this Contract covers the period from the time the MTO has taken the Goods into his charge to the time of their Delivery ».

¹⁵³ Ralph de Wit, *Multimodal transport*, Chapter 13, Summary and conclusions, LLP LTD.1995, p. 434.

¹⁵⁴ Pierre Bonassies, Christian Scapel, *Traité de droit maritime*, p. 788, L.G.D.J éd. 2006.

¹⁵⁵ Ralph de Wit, *Multimodal transport*, Chapter 13, Summary and conclusions, LLP LTD.1995, p. 435.

responsabilité est également emprunté des Règles de Hambourg, le transporteur étant responsable du préjudice résultant des pertes, dommages ou retard dès l'instant que l'événement qui a causé ce préjudice est survenu pendant que les marchandises étaient sous sa garde.¹⁵⁶

59. *Le régime de responsabilité prévu par les Règles de Rotterdam.* La Convention réserve, sur les questions de pertes ou d'avaries, l'application des conventions internationales applicables. En outre, elle cède la place aux dispositions multimodales existantes et refuse donc, et notamment, d'entrer en conflit avec l'article 2 de la CMR. Mais pour le reste, c'est bien un système « maritime plus » qui est prévu : si aucun texte ne régit d'une manière ou d'une autre les segments terrestres, c'est bien le régime CNUDCI qui est appelé à jouer. Cette Convention est également un texte sur le contrat de transport international : il envisage les questions de responsabilité sans modifier véritablement l'économie du système actuel. La liste des cas exceptés est à peine modernisée puisque, à part l'incendie retenu désormais uniquement à bord, seule la faute nautique est supprimée. Le transporteur de fait fait son entrée dans la Convention à la place du transporteur substitué et la partie exécutante maritime se trouve soumise au même statut que le transporteur lui-même.¹⁵⁷

Que prévoient les contrats de transport multimodaux en matière de responsabilité du transporteur ?

II. REGLES CONTRACTUELLES

A. *REGLES CNUCED/CCI*

60. *Le régime de responsabilité prévu par les Règles CNUCED/CCI.* Les Règles

¹⁵⁶ Philippe Delebecque, *Le transport multimodal*, in Revue internationale de droit comparé, année 1998, volume 50, n° 2, p. 536.

¹⁵⁷ Philippe Delebecque, *RTD Com.* 2008, p. 901.

CNUCED/CCI s'inspirent largement de la Convention de 1980 s'agissant des dispositions relatives à la responsabilité et à la limitation de responsabilité. Cependant, ces Règles ne sont qu'un modèle, elles peuvent être adaptées à souhait par tout transporteur.¹⁵⁸ Afin d'éviter le « syndrome du livreur » mentionné plus haut, les Règles CNUCED/CCI envisagent le sort des dommages localisés et celui des dommages non localisés, de manière séparée. Ainsi, dans l'hypothèse d'un dommage dont l'origine est localisée dans la chaîne des transports, l'opérateur de transport multimodal sera responsable dans les mêmes termes que le transporteur qui avait la charge de la marchandise quand le dommage s'est produit. C'est donc le système de la commission de transport qui est ici adopté. En revanche, lorsque la cause du dommage n'a pas pu être localisée, un régime de responsabilité autonome s'appliquera. Ce système s'écarte de celui de la commission de transport et paraît plus satisfaisant dans la mesure où la responsabilité de l'opérateur de transport multimodal sera retenue dans les conditions prévues au contrat. Ce contrat indiquera le type de responsabilité encourue, les cas exceptés, la limitation de responsabilité.¹⁵⁹ Pour Maître Scapel, cette solution entraîne une nouvelle difficulté. En effet, le transport a été exécuté par plusieurs transporteurs soumis chacun à des règles juridiques différentes, à un régime de responsabilité impératif. Les conventions internationales applicables en matière de transport prévoient qu'il est interdit au transporteur d'alléger, par une clause contractuelle, sa responsabilité soit sur le terrain des cas exonérateurs soit sur l'étendue de la réparation due à la victime du dommage. Puisque, par définition, le dommage n'est pas localisé, il est difficile voire impossible d'avoir la certitude que ce dommage ne s'est pas produit en réalité pendant la phase routière, ferroviaire ou aérienne, de telle sorte que si c'est le cas, il y aura violation des règles d'ordre public du régime de responsabilité applicable au type de transport concerné.¹⁶⁰

B. *CONNAISSEMENTS DE TRANSPORT MULTIMODAL*

61. *Application du système dit du réseau.* Les connaissances qui portent les Règles

¹⁵⁸ Ralph de Wit, *Multimodal transport*, Chapter 13, Summary and conclusions, LLP LTD.1995, p. 434.

¹⁵⁹ Christian Scapel, *Le commissionnaire de transport et le transport multimodal transmaritime*, in *Le transport multimodal « transmaritime »*, séminaire de formation. CECE/CSTI. IMTM.

¹⁶⁰ Christian Scapel, *Le commissionnaire de transport et le transport multimodal transmaritime*, in *Le transport multimodal « transmaritime »*, séminaire de formation. CECE/CSTI. IMTM.

CNUCED/CCI adoptent le système réseau. Le régime de responsabilité du transporteur est celui du réseau sur lequel le dommage s'est produit. Lorsque le dommage n'est pas localisé, les documents de transport appliquant le système du réseau instituent un régime de responsabilité sui generis. L'avantage du système réseau réside dans sa grande précision juridique et dans le fait qu'il permet au transporteur combiné, lorsque les pertes ou avaries sont imputables à des sous-traitants, de recourir à l'identique contre ces derniers.¹⁶¹

62. Le P&O Nedlloyd Bill. Il précise l'étendue de la responsabilité du transporteur dans l'hypothèse où le lieu de réception de la marchandise ou son lieu de livraison ne sont pas indiqués sur le connaissement.¹⁶²

¹⁶¹ Le transport multimodal et la logistique, Jacques BONNAUD et Bernard LEGAL, Revue Scapel, 2001, p. 62.

¹⁶² P&O Nedlloyd Bill: If the Place of Receipt or Place of Delivery is not named on the face hereof. Subject to Clauses 5 and 25, (a) if the Place of Receipt is not named on the face hereof, the Carrier shall be under no liability whatsoever for loss, damage or delay to the Goods, howsoever occurring, if such loss, damage or delay arises prior to loading onto the vessel, (b) if the Place of delivery is not named on the face hereof, the Carrier shall be under no liability whatsoever for loss of or damage to the Goods, howsoever occurring, if such loss or damage arises subsequent to discharge from the vessel.

CHAPITRE 3

MISE EN ŒUVRE DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME DANS LE TRANSPORT MULTIMODAL

Lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre la responsabilité du transporteur maritime dans le cadre d'un transport multimodal, plusieurs questions se posent : qui est titulaire du droit d'action ? (Section 1), quels sont les délais de prescription ? (Section 2), des recours sont-ils possibles (Section 3), quelle est la juridiction compétente ? (Section 4).

SECTION 1 : TITULAIRE DU DROIT D'ACTION

Il convient de déterminer le titulaire du droit d'agir contre le transporteur maritime commissionnaire de transport (I) et contre le transporteur maritime entrepreneur de transport multimodal (II).

I. ACTION CONTRE LE TRANSPORTEUR MARITIME COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

Examinons l'identité du titulaire du droit d'agir contre le commissionnaire de transport (A), puis contre l'entrepreneur de transport multimodal (B).

A. IDENTITE DU TITULAIRE DU DROIT D'AGIR CONTRE LE COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

63. **Expéditeur et destinataire.** L'expéditeur et le destinataire, parties au contrat de transport, y compris le destinataire réel non mentionné aux documents de transport mais identifiable¹⁶³, disposent tous deux d'un droit d'action contre le commissionnaire de transport, quels que soient les termes de la vente à l'origine du déplacement de la marchandise. De même, leurs assureurs subrogés dans leurs droits disposent-ils d'un droit d'action à l'encontre du commissionnaire de transport.¹⁶⁴ La rédaction de l'article L. 132-8 du Code de commerce donne au destinataire un droit d'agir large qui lui permet d'envisager une action à l'encontre du commissionnaire de transport.

S'il est de l'intérêt d'un expéditeur d'utiliser la possibilité qui lui est donnée d'assigner conjointement commissionnaire et substitués, il peut s'adresser au seul commissionnaire sur le fondement de l'article L. 132-6 du Code de commerce, sans mettre en cause les transporteurs¹⁶⁵.

64. **Charge de la preuve.** Il incombe au client agissant contre le commissionnaire de prouver que le dommage aux marchandises a lieu au cours des opérations concernées par le contrat de commission¹⁶⁶ et d'établir le lien de causalité. La simple énonciation de la responsabilité du commissionnaire n'est pas la démonstration de celle-ci¹⁶⁷.

¹⁶³ CA Versailles, 12^e ch., 17 févr. 1994, Rhône-Méditerranée c/ Destouche et a., Lamyline.

¹⁶⁴ Lamy transport, tome 2, 2009, n° 143.

¹⁶⁵ Cass.com., 6 janv. 1998, n° 95-21.307, Bull.civ.IV, n° 10.

¹⁶⁶ CA Rennes, 2^e ch.com., 18 mai 2004, n° 03/03453, Cie d'assurance AGF MAT et a. c/ SARL CTD Express, Lamyline.

¹⁶⁷ CA Rouen, 2^e ch., 15 déc. 2005, n° 04/04223, Sarl TMT c/ Sté Sameg et a., BTL 2006, p. 16, en extrait.

B. *IDENTITE DU TITULAIRE DU DROIT D'AGIR CONTRE LE TRANSPORTEUR MARITIME*

65. *Qualité pour agir.* En l'absence de l'émission d'un connaissement, l'action en responsabilité née du contrat de transport appartient aux parties à ce contrat, à savoir le chargeur et le destinataire. En effet, jugé que « les parties au contrat de transport justifient de par cette seule qualité de leur droit à agir, ce qui fait qu'aussi bien le chargeur réel que le destinataire réel est recevable à agir, à charge pour eux de justifier de leur qualité »¹⁶⁸. Dans l'hypothèse où un connaissement est émis, et en raison de l'absence de dispositions concernant le titulaire du droit d'action contre le transporteur maritime dans la loi française et dans la Convention de Bruxelles, la jurisprudence a apporté une solution à cette question. Ainsi, sous réserve des exceptions tenant au droit d'action du destinataire réel et du chargeur ayant subi le préjudice, le détenteur légitime du connaissement est, en principe, seul habilité à exercer les actions découlant de ce titre¹⁶⁹. Le détenteur légitime du connaissement varie suivant la nature du connaissement : (1) si le connaissement est à personne dénommée, seul le destinataire a le droit d'agir. Le droit d'agir a été étendu également au cessionnaire régulier¹⁷⁰. La règle a été réaffirmée en 2006 par la Cour de cassation, qui a censuré une décision ayant subordonné ce droit à la justification que ce destinataire ait directement subi le préjudice¹⁷¹ ; (2) si le connaissement est à ordre, seul le dernier endossataire a qualité pour agir¹⁷² ; (3) si le connaissement est au porteur, c'est le dernier porteur légitime qui est habilité à agir. Les connaissements portant la mention « à ordre », mais sur lesquels ne figure aucun nom de bénéficiaire, sont considérés comme des connaissements « au porteur » et confèrent au présentateur un droit d'action¹⁷³. Cependant, dès lors que le connaissement a été accompli sur présentation du premier original, la personne détenant un connaissement à ordre laissé en blanc ne peut fonder son action sur sa qualité de porteur légitime¹⁷⁴.

66. *Destinataire réel.* La jurisprudence admet depuis longtemps que le destinataire réel

¹⁶⁸ CA Aix-en-Provence, 31 oct. 1991, BTL 1992, p. 478.

¹⁶⁹ Cass.com., 24 nov. 1975, BT 1976, p. 86.

¹⁷⁰ Cass.com., 20 oct. 1954, DMF 1955, p. 76; CA Aix-en-Provence, 9 févr. 1972, DMF 1973, p. 23.

¹⁷¹ Cass.com., 21 févr. 2006, n° 04-10.592, Bull.civ.IV, n° 47, BTL 2006, p. 147 et DMF 2006, p. 601, rapp. G. de Monteynard.

¹⁷² Cass.com., 24 nov. 1975, n° 74-12.782, BT 1976, p. 86.

¹⁷³ Cass.com., 18 nov. 1974, n° 73-12.198, BT 1975, p. 130; Cass.com., 9 mai 1990, n° 78-16.141, Lamyline.

¹⁷⁴ Cass.com., 27 oct. 1998, n° 96-17.628, BTL 1998, p. 803, en extrait.

puisse agir contre le transporteur maritime à condition que les énonciations du connaissement fassent apparaître sa qualité et démontrent qu'il est le véritable intéressé à l'opération¹⁷⁵. La Cour de cassation a encore étendu l'action du destinataire, en décidant que « si l'action en responsabilité pour pertes, ou avaries contre le transporteur maritime n'appartient qu'au dernier endossataire du connaissement à ordre, cette action est ouverte au destinataire réel lorsque celui-ci est seul à avoir supporté le préjudice résultant du transport¹⁷⁶. Le droit d'action du *notify* est quant à lui reconnu lorsque le destinataire réel figure sur le connaissement¹⁷⁷ ou lorsque le nom figure sur d'autres documents¹⁷⁸. La preuve de la qualité de destinataire réel peut se faire par tout moyen¹⁷⁹. Encore faut-il que les éléments soient suffisamment convaincants.¹⁸⁰

67. **Chargeur.** En 1985, dans son arrêt *Mercandia*, la Cour de cassation a restreint le droit d'action du chargeur. Elle a décidé que l'action en réparation ne pouvait être exercée, en cas d'émission d'un connaissement à ordre, que par le dernier endossataire ou le cessionnaire de sa créance, à l'exclusion du chargeur¹⁸¹. Puis, en 1989, la Cour de cassation, en assemblée plénière, a adopté une position de principe mettant fin à l'affaire *Mercandia* : « Si l'action en responsabilité pour pertes et avaries contre le transporteur maritime n'appartient qu'au dernier endossataire du connaissement à ordre, cette action est ouverte au chargeur lorsque celui-ci est seul à avoir supporté le préjudice résultant du transport »¹⁸². Dans un arrêt du 19 décembre 2000, la Cour de cassation a supprimé l'exigence d'exclusivité en considérant qu'il suffisait de rechercher si le chargeur avait supporté le préjudice allégué¹⁸³. Jugé également que le chargeur, partie au contrat de transport, lorsqu'il a subi un préjudice personnel de par le voyage de la marchandise, peut agir en responsabilité contre le transporteur maritime, peu important que le connaissement soit à personne dénommée¹⁸⁴. En outre, jugé qu'un expéditeur réel, admis à agir comme tel, peut se trouver par ailleurs être destinataire réel. Il sera admis à agir à un double titre¹⁸⁵.

¹⁷⁵ Cass.com., 24 nov. 1975, BT 1976, p. 86.

¹⁷⁶ Cass.com., 29 nov. 1994, n° 92-20.939, BTL 1994, p. 911, en extrait.

¹⁷⁷ Cass.com., 15 juill. 1987, n° 86-11.607, BT 1987, p. 532.

¹⁷⁸ CA Rouen, 16 mai 1991, BTL 1991, p. 717.

¹⁷⁹ CA Versailles, 12^e ch., 20 avr. 2000, Sté Sea Frigo c/ Cie PFA et a., Lamyline, confirmé par Cass.com., 17 sept. 2002, n° 00-17.228, BTL 2002, p. 623.

¹⁸⁰ Lamy transport, tome 2, 2009, n° 805.

¹⁸¹ Cass.com., 25 juin 1985, n° 83-14.873, BT 1985, p. 518.

¹⁸² Cass.ass.plén., 22 déc. 1989, n° 88-10.979.B, BT 1990, p. 27, DMF 1990, p. 29.

¹⁸³ Cass.com., 19 déc. 2000, n° 98-12.726, Bull.civ.IV, n° 208, p. 180.

¹⁸⁴ Cass.com., 13 déc. 1994, n° 92-21.976, Lamyline.

¹⁸⁵ CA Paris, 5^e ch. A, 6 nov. 1991, Pioneer Line c/ IPI Trade, Lamyline.

68. **Commissionnaire de transport.** Malgré le principe selon lequel le contrat de commission de transport ne confère par lui-même aucun droit au commissionnaire contre le transporteur dans le cadre d'un transport maritime¹⁸⁶, les commissionnaires de transport ont, à la suite de l'arrêt *Mercandia*, la possibilité d'agir en dehors des hypothèses où ils tirent leur droit des mentions portées au connaissement. Ils doivent, toutefois, répondre aux conditions posées par l'arrêt *Mercandia* pour voir leur action prospérer. Jugé également que le commissionnaire de transport, destinataire au connaissement et ayant indemnisé son client, est admis à agir contre le transporteur maritime¹⁸⁷.

69. **Intérêt à agir.** En droit français, l'action est ouverte à tous ceux qui ont un intérêt légitime au succès ou au rejet d'une prétention, sauf dans les cas où la loi en dispose autrement (art. 31 CPC). Le titulaire du droit d'action doit rapporter la preuve qu'il a subi un préjudice personnel du fait de la mauvaise exécution du contrat de transport¹⁸⁸.

70. **Transmission du droit d'action.** Le droit d'action contre le transporteur maritime peut être transmis par son titulaire, et lui seul, à un tiers par cession de droits (art. 1689 et s. du Code civil). Encore faut-il qu'au moment de la cession, le cédant ait eu qualité pour agir. En outre, selon un arrêt de la Cour d'appel de Paris en date du 26 septembre 2007, « même si les actes de cession de droit ne sont soumis à aucun formalisme, ils doivent néanmoins permettre, à leur seule lecture, de déterminer les droits transmis »¹⁸⁹. Signalons qu'aux termes de l'article 1690 du code civil, une cession n'est régulière à l'égard des tiers que par l'effet de la signification qui en est faite au débiteur cédé. Toutefois, les tribunaux admettent que la formalité de la signification par exploit d'huissier n'est pas requise si la qualité de cessionnaire est incidemment dénoncée dans des actes de procédure¹⁹⁰ ou par voie de conclusions¹⁹¹. Il n'est même pas nécessaire que la dénonciation intervienne avant l'expiration du délai de prescription puisque, par le jeu de l'article 126 du Code de procédure civile, l'irrégularité peut être couverte jusqu'au moment où le juge statue¹⁹². A côté de la transmission du droit d'action par cession de droits, le droit d'action contre le transporteur

¹⁸⁶ Cass.com., 3 déc. 1951, DMF 1952, p. 178 ; Cass.com., 19 avr. 1988, n° 86-14.468, BT 1988, p. 393.

¹⁸⁷ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 15 mai 1991, MGFA c/ COTUNAV, Lamyline.

¹⁸⁸ CA Paris, 5^e ch., 31 mars 2004, n° 2002/19266, Mpm Export c/ Lloyds de Londres et a., BTL 2004, p. 338.

¹⁸⁹ CA Paris, 5^e ch., 26 sept. 2007, n° 05/07070, Groupama c/ Comanav et a., Lamyline.

¹⁹⁰ Cass.com., 10 mars 1987, n° 85-14.008 H, Lamyline ; CA Aix-en-Provence, 2^e ch. 28 nov. 2005, n° 02/22598, Axa c/ OT Africa Line et a., BTL 2006, p. 60.

¹⁹¹ Cass.com., 29 févr. 2000, n° 95-17.400, Bull.civ.IV, n° 41.

¹⁹² Cass.com., 23 mai 1989, n° 86-17.068/D, BT 1989, p. 550.

maritime peut être transmis par son titulaire à un tiers par subrogation¹⁹³. Conformément à la jurisprudence *Mercandia*, l'action contre le transporteur maritime est ouverte au commissionnaire de transport subrogé, pour l'avoir indemnisé, dans les droits du chargeur subissant seul le préjudice¹⁹⁴.

II. ACTION CONTRE LE TRANSPORTEUR MARITIME ENTREPRENEUR DE TRANSPORT MULTIMODAL

Qui est titulaire du droit d'agir contre l'entrepreneur de transport multimodal (A) et qui est le transporteur dans cette hypothèse ? (B)

A. IDENTITE DU TITULAIRE DU DROIT D'ACTION

71. **Règles CNUCED/CCI.** Les Règles CNUCED/CCI n'apportent pas de réponse à la question de savoir qui peut agir contre l'entrepreneur de transport multimodal. Il y a donc lieu d'appliquer le droit commun, l'entrepreneur de transport multimodal n'étant autre que le commissionnaire de transport. Peuvent ainsi agir contre lui : l'expéditeur et le destinataire. Lorsque l'entrepreneur de transport multimodal est également transporteur, celui qui peut agir en vertu des règles de transport concerné contre le transporteur pourra donc agir contre l'entrepreneur de transport multimodal, ès-qualités de transporteur.¹⁹⁵ En pratique, ce sont les assureurs subrogés dans les droits des ayants droit à la marchandise qui intenteront une action contre le transporteur.

¹⁹³ Cass.com., 17 févr. 1987, n° 84-17.489, Lamyline.

¹⁹⁴ Cass.com., 7 janv. 1992, n° 90-12.865, Bull.civ.IV, n° 9.

¹⁹⁵ L'action en responsabilité contre l'entrepreneur de transport multimodal, Jacques BONNAUD, Le transport multimodal transmaritime et transaérien, Les nouvelles Règles CNUCED/CCI, Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM.

B. IDENTITE DU TRANSPORTEUR

72. *Règles CNUCED/CCI*. Si l'on agit contre l'entrepreneur de transport multimodal, on actionnera celui qui a conclu un contrat de transport multimodal et assume la responsabilité de son exécution, en tant que transporteur, l'on retrouvera là, en pratique, toutes les difficultés bien connues à déterminer le commissionnaire de transport.¹⁹⁶ L'article 12 des Règles CNUCED/CCI précisent que si l'action est intentée contre un préposé ou un mandataire de l'entrepreneur de transport multimodal ou contre toute autre personne aux services de laquelle il a recouru pour l'exécution du contrat de transport multimodal, les Règles s'appliqueront. Concrètement, la nature du document de transport émis ainsi que l'applicabilité éventuelle d'une convention internationale sont d'une grande importance dans la détermination du transporteur¹⁹⁷.

Après avoir déterminé l'identité du titulaire d'action contre le transporteur maritime, intéressons-nous aux délais de prescription applicables.

SECTION 2 : DELAIS DE PRESCRIPTION

Quels sont les délais de prescription applicables à l'action contre le transporteur maritime commissionnaire de transport (I) et entrepreneur de transport multimodal (II) ?

I. DELAIS DE PRESCRIPTION APPLICABLES A L'ACTION CONTRE LE TRANSPORTEUR MARITIME COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

Examinons les délais de prescription applicables à l'action contre le commissionnaire de transport (A) et le transporteur maritime (B).

¹⁹⁶ L'action en responsabilité contre l'entrepreneur de transport multimodal, Jacques BONNAUD, Le transport multimodal transmaritime et transaérien, Les nouvelles Règles CNUCED/CCI, Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM.

¹⁹⁷ Multimodal Transport, Practical guides, Avoiding legal problems, by Diana Faber and contributors, LLP 1997, p. 8.

A. DELAIS DE PRESCRIPTION APPLICABLES A L'ACTION CONTRE LE COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

73. **Prescription annale.** 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 personnelle¹⁹⁸, et cela même s'il s'agit d'une opération à caractère international¹⁹⁹, les rapports entre le commissionnaire de transport et le commettant relevant toujours du droit interne. La prescription de l'article L. 133-6 du Code de commerce ne concerne que les actions découlant du contrat de commission proprement dit²⁰⁰. La prescription n'est acquise que lorsque le dernier jour du terme est accompli. Cette prescription peut se voir remplacer par la prescription de droit commun dès lors que le commissionnaire de transport reconnaît sa responsabilité et s'engage à réparer le dommage²⁰¹. Aux termes de la loi portant réforme de la prescription en matière civile, le délai de prescription de droit commun est désormais de cinq ans, contre dix ans antérieurement (art. L. 110-4 du Code de commerce).

Hors le cas de perte totale, le point de départ de l'action du client contre son commissionnaire correspond au jour où la marchandise est remise ou offerte au destinataire (art. L. 133-6, al. 3 du Code de commerce). En cas de contrat unique portant sur plusieurs envois, il convient de voir ce qui a été prévu par les parties. Elles peuvent avoir décidé d'individualiser chaque expédition avec, à chaque fois, une livraison clairement identifiée et une prescription en découlant. Mais si elles n'ont rien prévu de tel, en présence d'un contrat unique, le délai de prescription ne commencera à courir qu'à compter de la dernière prestation soit à la date de la fin de la prestation globale²⁰². Dès lors que le commissionnaire s'est engagé à un transport de bout en bout, le point de départ de la prescription est le jour de la livraison sur le site du client, après transport routier terminal, et non le jour de la livraison au port²⁰³. A l'inverse, si

¹⁹⁸ CA Versailles, 12^e ch. 2, 29 janv. 2004, n° 02/02685, Sarl Sandylor et a. c/ Sté Sagatrans Sud, BTL 2004, p. 250, en extrait.

¹⁹⁹ Cass.com., 12 nov. 1997, n° 96-15.984, BTL 1997, p. 820.

²⁰⁰ Cass.com., 18 févr. 2003, n° 01-01.592, BTL 2003, p. 234 ; CA Paris, 5^e ch. B, 7 févr. 2008, n° 05/18728, Alcorn Mc Bride c/ Marqueset France, BTL 2008, p. 132.

²⁰¹ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 11 janv. 2007, n° 04/21240, Intramar c/ Gefco et a., BTL 2007, p. 113.

²⁰² CA Montpellier, 2^e ch., 16 janv. 2007, n° 06/02130, Colonia et a. c/ Daher et a., BTL 2007, p. 96, sur renvoi de Cass.com., 1^{er} oct. 2002, n° 00-18.293, BTL 2002, p. 633.

²⁰³ CA Douai, 2^e ch. 2, 27 mai 2004, n° 01/03932, SA Sagatrans c/ SA Fives Cail Babcock, BTL 2005, pp. 116 et 125.

contractuellement, la mission du commissionnaire prend fin à l'occasion d'un transbordement sur un navire choisi par son donneur d'ordre, le point de départ de la prescription correspond à la date de ce transbordement²⁰⁴. En cas de perte totale, le délai de prescription est compté à partir du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée (art. L. 133-6, al. 3 du Code de commerce).

L'article L. 133-6 du Code de commerce ne prohibe pas les clauses contraires. Toutefois, en vertu de l'article 2254 du Code civil, les délais de prescription peuvent être conventionnellement augmentés (jusqu'à dix ans) ou abrégés (jusqu'à un an). En conséquence, le délai annal de prescription prévu à l'article L. 133-6 du Code de commerce ne peut être abrégé.

74. Report de prescription. 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 assuré²⁰⁵. En cas de pluralité de donneurs d'ordre, le report de prescription accordé à un seul d'entre eux ne peut bénéficier aux autres²⁰⁶. Il faut préciser que la Cour de cassation a décidé que la suspension conventionnelle de la prescription accordée par le commissionnaire de transport à son donneur d'ordre n'a d'effet qu'entre ces derniers et n'est opposable aux substitués que si ces derniers y ont consenti²⁰⁷.

75. Causes d'interruption de la prescription. Le fait pour un commissionnaire de transport d'admettre sa responsabilité emporte reconnaissance du droit du réclamant et donc interruption de la prescription²⁰⁸. Il en est de même s'il reconnaît la responsabilité du transporteur dont il est garant²⁰⁹. Pareille reconnaissance n'engage que le commissionnaire de transport. Pour interrompre la prescription, la reconnaissance doit avoir lieu pendant le délai de celle-ci, et non au-delà du délai²¹⁰. Rappelons également qu'une assignation emporte normalement interruption de la prescription. Enfin, les parties à un contrat peuvent, d'un commun accord, convenir de causes d'interruption de la prescription autres que celles prévues par la loi (art. 2254, al. 2 du Code civil).

²⁰⁴ Cass.com., 5 juill. 2005, n° 04-11.655, Bull.civ.IV, n° 157, BTL 2005, p. 504, en extrait.

²⁰⁵ CA Versailles, 12^e ch., 26 oct. 2006, n° 05/04828, La Prudence créole c/ Hesnaut et a., Lamyline.

²⁰⁶ CA Versailles, 12^e ch., sect. 1, 15 juin 2004, n° 03/03864, SA Décathlon et a. c/ Sté Transports Graveleau, BTL 2004, p. 488, en extrait.

²⁰⁷ Cass.com., 3 mai 2006, n° 04-16.860, BTL 2006, p. 346.

²⁰⁸ Cass.com., 19 févr. 2002, n° 99-18.196, DMF 2002, p. 306.

²⁰⁹ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 14 avr. 1989, Cabassu c/ Mory, Lamyline.

²¹⁰ CA Paris, 5^e ch. A, 15 déc. 2004, n° 03/02755, SA Meltex c/ SA Europa SCA Express, BTL 2005, p. 87.

B. DELAIS DE PRESCRIPTION APPLICABLES A L'ACTION CONTRE LE TRANSPORTEUR MARITIME

76. **Prescription annale.** La prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur maritime est d'un an²¹¹, qu'elle soit intentée à titre principal ou par voie reconventionnelle²¹² ou encore par l'effet d'une demande d'intervention forcée²¹³. La convention de Hambourg prévoit un délai de prescription de deux ans²¹⁴. A la lecture de la Convention de Bruxelles originelle et de la loi française, la prescription ne concerne que les actions tendant à la réparation des pertes ou dommages survenus en cours de transport. En revanche, la prescription a un champ plus étendu dans le cadre de la Convention de Bruxelles amendée, qui vise toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises et dans celui des Règles de Hambourg qui englobent toute action relative au transport de marchandises par mer²¹⁵. Toutes les actions contre le transporteur maritime, que leur fondement soit contractuel ou délictuel, et qui entrent dans le champ d'application de la loi française et de la Convention de Bruxelles amendée, sont soumises à la prescription annale²¹⁶. Le délai de prescription est compté du jour où les marchandises ont été remises ou offertes au destinataire ou auraient dû lui être livrées en cas de perte totale²¹⁷. Mais le délai ne court pas lorsque le transporteur exerce son droit de rétention, le refus de livraison ne pouvant s'assimiler à une perte totale²¹⁸. La prescription de l'action contre le transporteur maritime, à raison d'avaries ou de manquants, court du jour de la délivrance de la marchandise²¹⁹. S'agissant de marchandises empotées, l'ouverture du conteneur constitue la délivrance et fait partir le délai de prescription²²⁰. Précisons que lorsque le transporteur maritime procède au dépotage et conserve la marchandise dans ses magasins, la prescription ne commence à courir qu'à dater de la remise au destinataire ou à un de ses représentants²²¹. Lorsque des

²¹¹ Loi 18 juin 1966, art. 32 ; Conv. Bruxelles 25 août 1924, art. 3§6.

²¹² Cass. com., 18 mars 1970, n° 68-14.266, BT 1970, p. 227.

²¹³ Cass. com., 11 déc. 1990, n° 89-16.217, Lamyline.

²¹⁴ Conv. Hambourg 31 mars 1978, art. 20.

²¹⁵ Conv. Hambourg, art. 20.

²¹⁶ Cass. com., 7 déc. 1999, n° 97-18.035, Bull. civ. IV, n° 225.

²¹⁷ Loi 18 juin 1966, art. 32; Décret 31 déc. 1966, art. 58 ; Conv. Bruxelles 25 août 1924, art. 3§6.

²¹⁸ Cass. com., 2 mars 1999, n° 97-12.577, Lamyline.

²¹⁹ CA Paris, 5^e ch. sect. B, 30 juin 1994, Sté Crystal Food Import et a. c/ Sté Ned Lloyd Lijnen BV et a., Lamyline.

²²⁰ CA Rouen, 2^e ch. civ., 16 nov. 1995, DMF 1996, p. 915.

²²¹ T. com. Paris, 2^e ch. B, 25 juin 1996, Réunion européenne c/ Sté Delmas, Lamyline.

marchandises devant faire l'objet d'une livraison unique n'ont été livrées que partiellement, le délai de prescription annale court à compter de la livraison complète²²². En cas de perte totale de la marchandise, le point de départ du délai de prescription court du jour où elle aurait dû être livrée²²³. La prescription annale couvre la livraison irrégulière.²²⁴

S'agissant de la computation des délais, l'article 642, alinéa 2 du Code de procédure civile énonce que « tout délai expire le dernier jour à vingt-quatre heures. Le délai qui expirerait normalement un samedi, un dimanche ou un jour férié ou chômé est prorogé jusqu'au premier jour ouvrable suivant ». La Cour de cassation, dans une décision de principe en date du 18 février 2004²²⁵, a indiqué que « l'alinéa 2 de l'article 642 du Nouveau code de procédure civile n'est que l'expression, en matière procédurale, d'une règle de portée générale applicable à tout délai, quand bien même il s'agirait d'un délai préfix ». Cette position de la troisième chambre civile a été contredite en 2006²²⁶ par la chambre commerciale (statuant en matière de procédure collective). En 2007, la Cour d'appel de Paris²²⁷ s'est rangée aux côtés de la chambre commerciale. Compte tenu de ces deux positions diamétralement opposées, il est conseillé d'assigner avant le week-end ou le jour férié.²²⁸

Lorsqu'un contrat de transport inclut un trajet par mer suivi d'un trajet par terre, ou vice versa, c'est, en cas d'avarie des marchandises transportées, celui des deux trajets au cours ou au terme duquel l'avarie est constatée qui détermine les prescriptions et fins de non-recevoir applicables²²⁹. La responsabilité du transporteur maritime qui ne prend pas en charge le transport de bout en bout est limitée à la phase maritime²³⁰.

Les dispositions de la Convention de Bruxelles et de la loi française relatives à la prescription de l'action contre le transporteur sont d'ordre public. Ainsi, est interdite toute clause abrégant le délai de prescription.²³¹ Le délai de prescription peut être prolongé conventionnellement.²³²

77. Causes interruptives ou suspensives de prescription. Dans son titre premier relatif à

²²² CA Aix-en-Provence, 22 févr. 1985, Rev. Scapel 1985, p. 35.

²²³ Décret 31 déc. 1966, art. 58.

²²⁴ Lamy transport, tome 2, 2009, n° 843.

²²⁵ Cass. 3^e civ., 18 févr. 2004, n° 02-17.976, Bull. civ. III, n° 29, p. 27.

²²⁶ Cass. com., 10 janv. 2006, n° 04-10.482, Bull. civ. IV, n° 5.

²²⁷ CA Paris, 5^e ch., B, 5 avr. 2007, Satfer France c/ Rézeenne de transports et a., BTL 2007, p. 271

²²⁸ Lamy transport, tome 2, 2009, n° 845.

²²⁹ Cass., 6 juill. 1949, BT 1950, p. 624 ; CA Douai, 26 janv. 1988, Hernu Peron c/ FAPMO, Lamyline.

²³⁰ T. com. Paris, 3^e ch., 29 nov. 1995, Rev. Scapel 1996, p. 156.

²³¹ Lamy transport, tome 2, 2009, n° 847.

²³² Lamy transport, tome 2, 2009, n° 848.

l'affrètement, la loi française dispose que la prescription est suspendue ou interrompue conformément au droit commun²³³. La précision n'est pas reprise dans l'article 32 de la loi qui traite de la prescription des actions contre le transporteur maritime. Malgré cela, la jurisprudence applique ici aussi le droit commun. Toutefois, ne s'agissant pas de dispositions d'ordre public, les parties peuvent y déroger²³⁴. Si rien n'est prévu au contrat, les articles 2240 et suivants du Code civil doivent être respectés à la lettre²³⁵. La citation en justice interrompt la prescription, même devant un juge incompétent, encore faut-il que le demandeur soit de bonne foi²³⁶. En revanche, la citation en justice devant une juridiction inexistante est sans effet interruptif de prescription²³⁷.

II. DELAIS DE PRESCRIPTION APPLICABLES AU TRANSPORTEUR MARITIME ENTREPRENEUR DE TRANSPORT MULTIMODAL

Des délais de prescription sont prévus par les conventions internationales (A) et par les contrats (B).

A. *DELAIS DE PRESCRIPTION CONVENTIONNELS*

78. **Convention de 1980.** L'article 25 de la Convention de 1980 prévoit que toute action relative au transport multimodal international en vertu de cette Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans. Toutefois, si une notification par écrit indiquant la nature de la réclamation et les principaux chefs de demande n'a pas été faite dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle les marchandises ont été livrées ou, si les marchandises n'ont pas été livrées, à compter de la date à laquelle elles auraient dû l'être, l'action est prescrite à l'expiration de ce délai. Le délai de prescription court à partir du lendemain du jour où l'entrepreneur de transport multimodal

²³³ Loi 18 juin 1966, art. 4.

²³⁴ Cass. com., 1^{re} civ., 25 juin 2002, n° 00-14.590, Bull. civ. I, n° 174.

²³⁵ Cass. 1^{re} civ., 18 sept. 2002, n° 00-18.325, Bull. civ. I, n° 206.

²³⁶ Cass. 2^e civ., 16 déc. 2004, n° 02-20.364, Bull. civ. II, n° 531.

²³⁷ Cass. 2^e civ., 23 mars 2000, n° 97-11.932, Lamyline.

a livré les marchandises ou une partie des marchandises ou, si les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du lendemain du dernier jour où elles auraient dû l'être. La personne contre qui une réclamation a été faite peut, à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration envoyée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs déclarations.

79. **Règles de Rotterdam.** A l'instar des Règles de Hambourg, la prescription contre le transporteur et la marchandise a été portée à deux ans. Conformément à l'esprit du texte, alors que par principe le délai ne peut être ni suspendu ni interrompu, une prorogation unilatérale peut être accordée (article 63 : « Prorogation du délai pour agir »).²³⁸

B. *DELAIS DE PRESCRIPTION CONTRACTUELS*

80. **Règles CNUCED/CCI.** Le délai retenu pour les Règles CNUCED/CCI est de 9 mois. C'est le plus court délai qui existe. Il s'agit d'un délai « sec ». En effet, les Règles ne prévoient aucune rallonge possible. Nous n'y retrouvons ni durée particulière ni suspension par réclamation écrite mais aucune notification n'est nécessaire. Ce délai est justifié par le fait qu'il permettrait à l'ETM d'intenter une action récursoire contre le transporteur effectif. Mais il ne s'agit pas d'un délai impératif. Le texte prévoit en effet : « Sauf s'il en est expressément convenu autrement », c'est-à-dire que les parties peuvent librement déroger à ce délai et dans les deux sens. Le délai court à compter de la livraison des marchandises ou de la date à laquelle elles auraient dû être livrées ou de la date à laquelle le défaut de livraison donne au destinataire le droit de considérer la marchandise comme perdue, c'est-à-dire le délai de conversion de retard en perte définitive : 90 jours.²³⁹

Un recours contre les transporteurs substitués est-il possible ?

²³⁸ Laurent FEDI, Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, Revue de droit des transports n°7, juillet 2009, dossier 3.

²³⁹ L'action en responsabilité contre l'entrepreneur de transport multimodal, Jacques BONNAUD, Le transport multimodal transmaritime et transaérien, Les nouvelles Règles CNUCED/CCI, Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM.

SECTION 3 : RECOURS CONTRE LES SUBSTITUES

Examinons l'action du transporteur maritime commissionnaire de transport (I) et celle de l'entrepreneur de transport multimodal (II).

I. ACTION DU TRANSPORTEUR MARITIME COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT CONTRE SES SUBSTITUES

Le commissionnaire de transport dispose d'un recours contre ses substitués (A), de même que le transporteur maritime (B).

A. *RECOURS DU COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT CONTRE SES SUBSTITUES*

81. *Droit d'action du commissionnaire de transport contre ses substitués.* Le commissionnaire peut appeler en garantie ses substitués lorsqu'il est lui-même assigné par son donneur d'ordre ou par le destinataire. En revanche, il ne peut agir à titre principal contre ses substitués que s'il a désintéressé le demandeur d'indemnité ou s'est d'ores et déjà obligé à le faire en tout état de cause²⁴⁰. Si tel n'est pas le cas, son action sera déclarée irrecevable pour défaut d'intérêt d'agir et, en outre, elle n'aura pas d'effet interruptif sur la prescription²⁴¹. En outre, ce recours ne peut aboutir que dans la mesure où le commissionnaire de transport rapporte la preuve de la responsabilité du transporteur, comme aurait dû le faire le commettant s'il avait agi lui-même contre le transporteur²⁴².

82. *Recours du commissionnaire de transport contre l'ensemble de ses substitués.* Le

²⁴⁰ Cass.com., 4 mai 1982, n° 78-14.406, BT 1982, p. 332 (arrêt de principe) ; Cass.com., 3 mai 2006, n° 02-10.454, BTL 2006, p. 449.

²⁴¹ Cass.com., 4 mai 1982, n° 78-14.406, BT 1982, p. 332.

²⁴² Le transport multimodal, Philippe DELEBECQUE, RIDC, 2-1998, p. 531.

commissionnaire de transport dispose d'un recours contre son ou ses substitués²⁴³. Il est fondé à agir non seulement contre son suivant immédiat, mais contre tous les maillons de la chaîne²⁴⁴ dans la mesure où le droit d'action n'est pas exclusivement réservé à une ou des personnes déterminées. Ainsi, le commissionnaire de transport qui n'apparaît, sur la LTA, ni comme expéditeur, ni comme destinataire ne peut agir, même en garantie, contre le transporteur aérien²⁴⁵. En matière maritime, à la suite de sa jurisprudence « Mercandia »²⁴⁶, la position de la Cour de cassation a sensiblement évolué. Désormais, même s'il ne figure pas au connaissement, le commissionnaire de transport peut agir contre le transporteur en tant que chargeur réel ayant conclu le contrat de transport et supportant le préjudice du fait de la garantie qu'il assume envers son client²⁴⁷. En CMR, le commissionnaire de transport est recevable à agir contre le transporteur routier international, même s'il n'apparaît pas comme expéditeur sur la lettre de voiture²⁴⁸. S'il a indemnisé son client à l'amiable, le commissionnaire de transport va demander à ses substitués le remboursement des sommes qu'il a dû verser par leur faute ou, du moins, par la faute de l'un d'entre eux²⁴⁹. S'il est assigné, il va les appeler en garantie devant le tribunal. Bien entendu, des clauses élusives de responsabilité²⁵⁰ opposables au commissionnaire de transport feront obstacle à son recours.²⁵¹

83. Recours contre les commissionnaires et transporteurs intermédiaires. Le

commissionnaire de transport, responsable vis-à-vis de son client, exerce son recours contre le transporteur et obtient sa garantie, sauf faute personnelle ou imprudence de sa part. Quant au commissionnaire intermédiaire, il est traité de la même façon que le premier de la chaîne chaque fois qu'il a librement choisi son ou ses substitués²⁵². La Cour de cassation a en effet

²⁴³ Cass.com., 14 mai 1991, n° 89-17.463, BTL 1991, p. 423.

²⁴⁴ Cass.com., 2 févr. 1993, n° 91-14.705, Bull.civ.IV, n° 47.

²⁴⁵ CA Versailles, 12^e ch., sect. 2, 4 sept. 2003, Sté Mutuelle électrique d'assurance c/ Cie Royal Air Maroc, BTL 2003, p. 798, en extrait.

²⁴⁶ Dans son arrêt Mercandia de 1985, la Cour de cassation a décidé que l'action en réparation ne pouvait être « exercée, en cas d'émission d'un connaissement à ordre, que par le dernier endossataire ou le cessionnaire de sa créance, à l'exclusion du chargeur » (Cass.com., 25 juin 1985, n° 83-14.873, BT 1985, p. 518). Puis, en 1989, la Cour de cassation a adopté une position de principe : « Si l'action en responsabilité pour pertes et avaries contre le transporteur maritime n'appartient qu'au dernier endossataire du connaissement à ordre, cette action est ouverte au chargeur lorsque celui-ci est seul à avoir supporté le préjudice résultant du transport » (Cass.ass.plén., 22 déc. 1989, n° 88-10.979.B, BT 1990, p. 27, DMF 1990, p. 29). Une autre modification est intervenue dans un arrêt du 19 décembre 2000 dans lequel la Cour de cassation a gommé l'exigence d'exclusivité en considérant qu'il suffisait de rechercher si le chargeur avait supporté le préjudice allégué (Cass.com., 19 déc. 2000, n° 98-12.726, Bull.civ.IV, n° 208, p. 180).

²⁴⁷ Cass.com., 2 févr. 1999, n° 96-17.915, Bull.civ.IV, n° 38, BTL 1999, p. 423, en extrait.

²⁴⁸ Cass.com., 2 févr. 1993, n° 91-14.705, Bull.civ.IV, n° 47.

²⁴⁹ Cass.com., 13 juin 1989, n° 87-15.767, BT 1989, p. 527.

²⁵⁰ CA Paris, 5^e ch. A, 25 juin 2008, n° 06/08980, Organitrans c/ AAO, BTL 2008, p. 499.

²⁵¹ Lamy transport, tome 2, 2009, n° 155.

²⁵² Lamy transport, tome 2, 2009, n° 156.

posé comme principe qu'en vertu des articles L. 132-5 et L. 132-6 du Code de commerce, et sauf clause exonératoire, « le commissionnaire de transport, fût-il un commissionnaire intermédiaire, est garant, sauf force majeure, vice propre de la marchandise ou faute de l'expéditeur, des avaries ou pertes de marchandises qu'il a confiées au transporteur choisi par lui²⁵³ ».

84. **Recours contre des substitués multiples.** Dans l'hypothèse où les substitués du commissionnaire sont multiples, seront appliqués, à chaque stade, les articles L. 132-5, L. 132-6 et L. 133-1²⁵⁴ du Code de commerce et les présomptions de responsabilité qui s'y attachent. En conséquence, chaque maillon de la chaîne est censé avoir reçu une marchandise intacte, sauf prise de réserves au moment de la transmission de celle-ci. En outre, chacun de ces maillons est garant de son ou de ses suivants dès lors qu'il les a librement choisis²⁵⁵. La responsabilité rebondit alors de substitué en substitué jusqu'au dernier transporteur²⁵⁶. Cette solution s'avère très rigoureuse pour le dernier de la chaîne, qu'elle place sous la menace d'avoir à endosser la responsabilité de dommages non apparents antérieurs à son intervention, faute pour lui d'être en mesure d'établir que ces dommages existaient déjà au moment où il a pris la marchandise en charge²⁵⁷.

B. ACTION RECURSOIRE DU TRANSPORTEUR MARITIME

85. **Délais de prescription.** La Convention de Bruxelles prévoit que les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai d'un an à compter de la délivrance, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation²⁵⁸. La loi française dispose que les actions récursoires peuvent être intentées,

²⁵³ Cass.com., 1^{er} juill. 1997, n° 94-21.931, BTL 1997, p. 538, en extrait.

²⁵⁴ Article L. 133-1 du Code de commerce : « Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure. Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle».

²⁵⁵ Lamy transport, tome 2, 2009, n° 157.

²⁵⁶ Cass.com., 18 oct. 1983, n° 80-15.425, BT 1984, p. 260.

²⁵⁷ Lamy transport, tome 2, 2009, n° 157.

²⁵⁸ Art. 3§6 bis.

même après le délai d'un an, pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garanti ou du jour où celui-ci aura à l'amiable réglé la réclamation²⁵⁹.

II. ACTION DU TRANSPORTEUR MARITIME ENTREPRENEUR DE TRANSPORT MULTIMODAL CONTRE SES SUBSTITUES

Les conventions internationales (A) et les contrats (B) ont prévu le recours de l'entrepreneur de transport multimodal contre ses substitués.

A. REGLES CONVENTIONNELLES

86. **Convention de 1980.** Il est prévu à l'article 25 que, sauf disposition contraire d'une autre convention internationale applicable, une action récursoire d'une personne tenue responsable aux termes de cette Convention peut être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu dans ce même article, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne peut être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

87. **Règles de Rotterdam.** L'article 66 est relatif à l'action récursoire. Il énonce qu'une personne tenue responsable peut exercer une action récursoire après l'expiration du délai prévu à l'article 64 si elle le fait dans l'un des deux délais suivants, le plus long étant retenu : (1) dans le délai déterminé par la loi applicable de l'Etat où l'action est engagée, ou (2) dans les 90 jours à compter de la date à laquelle elle a soit réglé la réclamation soit elle-même reçu signification de l'assignation, selon l'événement qui survient en premier. Les dispositions de l'article 66 font ainsi référence aux législations nationales. Il est proposé que les Etats

²⁵⁹ Art. 32, al. 2.

contractants examinent s'il serait nécessaire de prévoir dans la législation nationale un délai plus long que celui stipulé dans cet article.²⁶⁰

B. REGLES CONTRACTUELLES

88. **Règles CNUCED/CCI.** Les Règles CNUCED/CCI ne règlent pas cette question. Il est admis que l'entrepreneur de transport multimodal pourra agir comme le commissionnaire de transport contre les transporteurs substitués.²⁶¹

Quelles sont les juridictions compétentes ?

SECTION 4 : COMPETENCE

Il convient d'examiner les dispositions conventionnelles (I) et contractuelles (II) relatives à la compétence.

I. DISPOSITIONS CONVENTIONNELLES

89. **Convention de 1980.** L'article 26 concerne la compétence juridictionnelle et l'article 27 est relatif à la compétence arbitrale. L'article 26 énonce que dans tout litige relatif au transport multimodal international en vertu de cette Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat où ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux énumérés ci-après : (a)

²⁶⁰ Projet de convention internationale relative au contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : analyse des dispositions qui renvoient à des règles nationales, Annexe II, Francesco BERLINGIERI, DMF 702, avril 2009, Spécial CMI Athènes, p ; 317.

²⁶¹ L'action en responsabilité contre l'entrepreneur de transport multimodal, Jacques BONNAUD, Le transport multimodal transmaritime et transaérien, Les nouvelles Règles CNUCED/CCI, Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM.

l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle ; (b) le lieu où a été conclu le contrat de transport multimodal, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire desquels le contrat a été conclu ; (c) le lieu de prise en charge des marchandises pour le transport multimodal international, ou le lieu de livraison ; (d) tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport multimodal et indiqué dans le document de transport multimodal. Aucune procédure judiciaire relative au transport multimodal international en vertu de cette Convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié précédemment. Les dispositions de cet article ne font pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires. Nonobstant les dispositions précédentes de cet article, tout accord d'élection de for conclu par les parties après la naissance d'un litige est réputé valable et pleinement exécutoire. Lorsqu'une action a été intentée conformément aux dispositions du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu à la suite d'une telle action, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties qui soit fondée sur la même cause, à moins que le jugement rendu à la suite de la première action ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée. Aux fins du présent article, ni les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement, ni le renvoi d'une action devant un autre tribunal du même pays, ne sont considérés comme l'engagement d'une nouvelle action.

90. Règles de Rotterdam. Suivant l'exemple des Règles de Hambourg, les rédacteurs de la convention CNUDCI ont proposé l'arbitrage comme voie de règlement des litiges. Ainsi, le justiciable peut faire valoir ses droits contre le transporteur à l'appui d'une clause compromissoire qui aura organisé et désigné le lieu d'arbitrage, mais ce lieu peut être déterminé d'un commun accord après la survenance du litige ou unilatéralement en conformité avec les lieux proposés par la convention (article 75 : « Conventions d'arbitrage »). Plus discret et plus rapide que le recours à la justice étatique, l'arbitrage ad hoc ou institutionnel est une mesure pertinente notamment face aux problématiques des règles de compétence juridictionnelle qui n'ont pas été véritablement réglées malgré plusieurs articles dédiés, précis et très ouverts (Chapitre 14 : « Compétence », articles 66 à 74). Si les parties peuvent désigner d'un commun accord le tribunal compétent dans le contrat, y compris après la naissance d'un litige, le demandeur a un véritable choix de juridiction : domicile du transporteur, lieu de chargement, de déchargement... cependant, ces dispositions sur

l'arbitrage et la compétence juridictionnelle ne lieront que les Etats qui le souhaitent (articles 74 et 78).²⁶²

II. DISPOSITIONS CONTRACTUELLES

91. **Règles CNUCED/CCI.** Les Règles CNUCED/CCI ne répondent pas à cette question. Il convient donc d'appliquer les règles de procédure du droit commun qui conduiront à assigner devant le tribunal de commerce du lieu où l'entrepreneur de transport multimodal a son siège social.²⁶³

²⁶² Laurent FEDI, Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, Revue de droit des transports n°7, juillet 2009, dossier 3.

²⁶³ L'action en responsabilité contre l'entrepreneur de transport multimodal, Jacques BONNAUD, Le transport multimodal transmaritime et transaérien, Les nouvelles Règles CNUCED/CCI, Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM.

CONCLUSION

L'AVENIR : LES REGLES DE ROTTERDAM ?

Tout au long de cette modeste étude, nous avons pu constater la diversité des règles juridiques applicables au transporteur maritime exerçant son activité dans le cadre d'un transport multimodal. La multiplicité des textes nationaux et internationaux, l'application de règles contractuelles par les parties, limitée toutefois par les dispositions impératives des conventions internationales et lois nationales, donnent l'impression d'une grande confusion. Afin de remédier au sentiment d'incertitude qui gouverne le transport multimodal transmaritime, une convention internationale adoptant un régime juridique unique, suffisamment souple pour permettre une bonne harmonisation entre transport multimodal et transport unimodal, est certainement souhaitable²⁶⁴.

Les Règles de Rotterdam répondent-elles à cette attente ?

Selon certains auteurs, il est permis d'en douter.

En effet, les Règles de Rotterdam comportent à la fois des avancées réelles et des lacunes majeures par rapport au cadre juridique actuellement en vigueur. Avec une approche pratique du transport international, les Règles de Rotterdam se présentent comme un corpus de règles modernes qui se veut avant tout pragmatique, intégrant des réalités de terrain que la Convention de Bruxelles, appartenant à une autre époque, n'avait pas pris en considération. Parmi les autres éléments innovants de cette nouvelle convention, il faut relever sa conception singulièrement « souple » des rapports entre les parties au contrat de transport. Le principe de la liberté contractuelle a été consacré dans un domaine pourtant impératif avec un souci implicite de rendre le contrat de transport international véritablement synallagmatique. Les clauses élusives de responsabilité sont par principe interdites²⁶⁵.

²⁶⁴ *Traité de droit maritime*, Pierre Bonassies, Christian Scapel, n° 1224, p. 790, L.G.D.J. éd. 2006.

²⁶⁵ Article 79 des Règles de Rotterdam : « Dispositions générales ».

A la lumière des dispositions relatives à la compétence juridictionnelle et à l'arbitrage qui laissent présager un fort contentieux, les points forts des Règles de Rotterdam doivent cependant être nuancés. Si effectivement elle comporte de nombreuses dispositions qui attestent de la prise en considération des insuffisances du cadre juridique international en vigueur, notamment maritime, le pragmatisme et le bon sens de cette convention naviguent périlleusement aux côtés de l'incohérence et de l'incompréhension. La Convention « prodige » ne serait pas née.²⁶⁶

L'autre critique fondamentale de la Convention réside dans sa faible dimension multimodale alors même qu'elle est censée régir des opérations de porte à porte²⁶⁷. Au-delà de la définition du « *contrat de transport* » qui peut effectivement être combiné, peu de dispositions sont consacrées au transport multimodal. La connotation maritime des Règles de Rotterdam reste dominante et l'articulation de cette nouvelle convention avec les autres instruments impératifs des modes routier, aérien, ferroviaire, fluvial reste floue notamment à la lecture de l'article 82 qui consacre l'application des conventions en vigueur pour des transports combinés. Cette disposition n'est-elle pas totalement contradictoire avec l'objectif expressément affirmé de promotion de Règles uniformes pour le contrat de transport international²⁶⁸ ? Cette remarque concerne également l'article 26 relatif aux transports précédant ou suivant une opération maritime qui seront le plus souvent gouvernés par les autres conventions unimodales. Le « *système réseau* » reste donc de rigueur. Par ailleurs, certaines dispositions de ce texte semblent difficilement compatibles avec celles de la convention CMR sur le transport routier international tant en général sur le principe d'interdiction de déroger à ses règles impératives²⁶⁹, qu'en particulier en ce qui concerne la réception des marchandises qui, selon les Règles de Rotterdam, ne peut être postérieure au moment où débute leur chargement et la livraison qui ne peut être antérieure au moment où s'achève leur déchargement final²⁷⁰. Or, en vertu de la convention CMR, ces opérations de chargement et de déchargement peuvent être hors de la période de responsabilité du transporteur routier et au demeurant lorsque ces

²⁶⁶ Laurent FEDI, Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, *Revue de droit des transports* n°7, juillet 2009, dossier 3.

²⁶⁷ Theodora Nikaki, The UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods (wholly or partly) by sea : multimodal at last or still all at sea, *Journal of Business Law*, 2005, J.B.L. 2005, SEP, 647-658.

²⁶⁸ Voir dernier considérant de la convention CNUDCI : « Considérant que l'adoption de Règles uniformes sur le contrat international de transport effectué entièrement ou partiellement par mer favorisera la sécurité juridique, améliorera l'efficacité du transport international de marchandises (...) ».

²⁶⁹ Article 1.5 de la convention CMR.

²⁷⁰ Article 12 de la convention CNUDCI : « Durée de la responsabilité du transporteur ».

opérations de manutention sont effectuées par le chargeur ou le destinataire, le transporteur est dégagé des conséquences de leur mauvaise exécution²⁷¹. Si la convention institue un système « maritime plus »²⁷², elle demeure bien « multimodale moins ».²⁷³

Cependant, le Professeur Philippe Delebecque²⁷⁴ considère que la communauté internationale qui, aujourd'hui, s'exprime légitimement par le canal des Nations Unies propose un texte de nature à réunifier le droit des transports maritimes, ce qui le conduit à dire qu'il est nécessaire de lui donner sa chance.²⁷⁵ Pour cet éminent professeur, il faut dire que sans être parfaite, cette convention de droit uniforme a le grand mérite de ménager les grands équilibres de la communauté maritime. La philosophie des Règles de Rotterdam est simple et directe : « *pragmatism first* », telle est sa devise. Leurs auteurs ont avant tout voulu régler des questions pratiques, sans se préoccuper de donner un soubassement théorique à leurs solutions²⁷⁶.

Pour le Professeur Philippe Delebecque, « la Convention CNUDCI est loin d'être parfaite, mais il ne faudrait pas pour autant sombrer dans des critiques partisans et somme toute dérisoires (...). Le texte réalise de nombreuses avancées : il est appelé à devenir la grande Convention maritime du XXI^e siècle, car il est bien évident que s'il n'était pas largement ratifié, rien de nouveau ne pourrait se faire avant de très nombreuses décennies »²⁷⁷.

Les Règles de Rotterdam entreront en vigueur un an après avoir réuni les ratifications d'au moins 20 Etats. Ce texte sera soumis à la signature des Etats en septembre prochain, à Rotterdam.

L'avenir nous dira si la réputation de « cimetière à textes » du transport multimodal sera enfin combattue...

²⁷¹ Article 17.4, c de la convention CMR.

²⁷² Philippe Delebecque, La convention sur le contrat de transport international entièrement ou partiellement par mer : dernières précisions. DMF 2008, p. 789, pt III-8.

²⁷³ Laurent FEDI, Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, Revue de droit des transports n°7, juillet 2009, dossier 3.

²⁷⁴ Délégué de la France.

²⁷⁵ Le projet CNUDCI, suite et fin : La « Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer », Philippe DELEBECQUE, DMF 690, mars 2008, p. 211.

²⁷⁶ Philippe Delebecque, La Convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : « a civil law perspective », DMF 702, avril 2009, Spécial CMI Athènes.

²⁷⁷ Philippe Delebecque, Transport maritime. Convention CNUDCI. Règles de Rotterdam. Adoption, RTD Com. 2008, p. 901.

Bibliographie

● Ouvrages généraux

- Pierre Bonassies et Christian Scapel, *Traité de droit maritime*, L.G.D.J, éd. 2006
- *Lamy Transport*, Tome 2, éd. 2009
- *Bills of Lading : Law and Contracts*, Nicholas Gaskell and Regina Asariotis, Yvonne Baatz, LLP 2000
- JurisClassieurs, Fascicule 965, *Transports successifs*, Paulette Veaux-Fournerie et Daniel Veaux
- *Multimodal Transport*, Ralph De Wit, LLP 1995

● Ouvrages spéciaux et articles

- BONASSIES Pierre, *Les acteurs du transport maritime et du transport multimodal*, Le transport multimodal “transmaritime”, Séminaire de formation CECE/CSTI. IMTM.
- BONNAUD Jacques, *L’action en responsabilité contre 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.
- BONNAUD Jacques et LEGAL Bernard, *Le transport multimodal et la logistique*, Revue Scapel, 2001, p. 62.
- BON-GARCIN Isabelle, *Les effets de l’émission d’un connaissance de transport combiné sur la qualité des intervenants dans un transport multimodal*, Revue de droits des transports n° 12, Décembre 2008, comm. 262.
- BERLINGIERI Francesco, *Projet de convention internationale relative au contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : analyse des dispositions qui renvoient à des règles nationales*, Annexe II, DMF 702, avril 2009, Spécial CMI Athènes, p. 317.
- DELEBECQUE Philippe, « *Le transport multimodal* », R.I.D.C. 2-1998, p. 527.

- DELEBECQUE Philippe, *Le projet CNUDCI, suite et fin : La « Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer »*, DMF 690, mars 2008, p. 211.
- DELEBECQUE Philippe, *La Convention sur le contrat de transport international entièrement ou partiellement par mer : dernières précisions*, DMF 696, octobre 2008, p. 787.
- FEDI Laurent, *Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer*, Revue de droit des transports n°7, juillet 2009, dossier 3.
- SCAPEL Christian, *Le commissionnaire de transport et le transport multimodal transmaritime*, Le transport multimodal « transmaritime », séminaire de formation. CECE/CSTI. IMTM.
- SCAPEL Christian, *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.
- David A. GLASS, *Article 2 of the CMR Convention – A reappraisal*, Journal of Business Law, 2000, J.B.L. 2000, NOV, 562-586.
- Malcolm CLARKE, *A multimodal Mix-Up*, Journal of Business Law, 2002, J.B.L. 2002, MAR, 210-217.
- Thomas J. Schoenbaum, *Pocket Part* by Thomas J. Schoenbaum and Jessica L. McClellan, *Current through the 2009 Update*, Admiralty and Maritime Law.
- John M. Daley, *The extension of an ocean carrier's limitation of liability to the inland carriage of goods under a through bill of lading: how the second and eleventh circuits have undone the work of the supreme court in Kirby*, Tulane Maritime Law Journal, Winter 2008, 33 Tul.Mar.L.J. 111.

Table des Matières

<i>Abstract</i>	2
<i>Remerciements</i>	3
<i>Sommaire</i>	4
<i>Introduction – Régime de responsabilité du transporteur multimodal : le règne de l’incertitude</i>	5
Chapitre 1 – Nature de la responsabilité du transporteur maritime dans le transport multimodal.....	12
Section 1 – Responsabilité de plein droit.....	12
I. Règles applicables au transporteur maritime en qualité de commissionnaire de transport.....	12
A. Le transport multimodal organisé par un commissionnaire de transport.....	13
B. Le transport multimodal organisé par un transporteur maritime.....	14
II. Règles applicables au transporteur maritime entrepreneur de transport multimodal.....	19
A. Le transport multimodal organisé par un entrepreneur de transport multimodal, auxiliaire de transport.....	19
B. Le transport multimodal organisé par l’entrepreneur de transport multimodal, transporteur maritime.....	21
Section 2 – Causes d’exonération.....	23
I. Les cas d’exonération dont bénéficie le transporteur maritime commissionnaire de transport.....	23
A. Causes exonératoires de responsabilité du commissionnaire de transport.....	23
B. Causes exonératoires de responsabilité du transporteur maritime commissionnaire de transport.....	25
II. Causes d’exonération dont bénéficie le transporteur maritime entrepreneur de transport multimodal.....	25

A.	Causes d'exonération prévues par les conventions internationales.....	26
B.	Causes d'exonération prévues par les Règles CNUCED/CCI et les connaissements de transport multimodal.....	27
Section 3 –	Limitation de responsabilité.....	29
I.	Limitation applicable au transporteur maritime commissionnaire de transport.....	29
A.	Limitation applicable au commissionnaire de transport.....	29
B.	Limitation applicable au transporteur maritime commissionnaire de transport.....	32
II.	Limitation applicable au transporteur maritime entrepreneur de transport multimodal.....	33
A.	Limitation de responsabilité prévue par les conventions internationales.....	33
B.	Limitation de responsabilité prévue par les Règles CNUCED/CCI et les connaissements de transport multimodal.....	34
Chapitre 2 –	Régime de responsabilité du transporteur maritime dans le transport multimodal.....	37
Section 1 –	Responsabilité du transporteur maritime organisateur de transport multimodal en droit français : le régime de la commission de transport.....	37
I.	Régime juridique du commissionnaire de transport.....	37
A.	Responsabilité pour faits personnels.....	38
B.	Responsabilité pour faits d'autrui.....	40
II.	Limites du système de la commission de transport.....	40
A.	Incidence de l'absence de localisation des dommages : principes.....	41
B.	Incidence de l'absence de localisation des dommages : applications concrètes.....	42
Section 2 –	Responsabilité du transporteur maritime organisateur de transport multimodal : les règles internationales applicables.....	43
I.	Règles conventionnelles.....	43
A.	Système du réseau.....	43

B.	Système du régime unique et uniforme de responsabilité.....	49
II.	Règles contractuelles.....	50
A.	Règles CNUCED/CCI.....	50
B.	Connaissements de transport multimodal.....	51
Chapitre 3 – Mise en œuvre de la responsabilité du transporteur maritime dans le transport multimodal.....		
		53
Section 1 – Titulaire du droit d’action.....		53
I.	Action contre le transporteur maritime commissionnaire de transport.....	53
A.	Identité du titulaire du droit d’agir contre le commissionnaire de transport.....	54
B.	Identité du titulaire du droit d’agir contre le transporteur maritime.....	55
II.	Action contre le transporteur maritime entrepreneur de transport multimodal.....	58
A.	Identité du titulaire du droit d’action.....	58
B.	Identité du transporteur.....	59
Section 2 - Délais de prescription.....		59
I.	Délais de prescription applicables à l’action contre le transporteur maritime commissionnaire de transport.....	59
A.	Délais de prescription applicables à l’action contre le commissionnaire de transport.....	60
B.	Délais de prescription applicables à l’action contre le transporteur maritime.....	62
II.	Délais de prescription applicables au transporteur maritime entrepreneur de transport multimodal.....	64
A.	Délais de prescription conventionnels.....	64
B.	Délais de prescription contractuels.....	65
Section 3 – Recours contre les substitués.....		66
I.	Action du transporteur maritime commissionnaire de transport contre ses substitués.....	66

A.	Recours du commissionnaire de transport contre ses substitués.....	66
B.	Action récursoire du transporteur maritime.....	68
II.	Action du transporteur maritime entrepreneur de transport multimodal contre ses substitués.....	69
A.	Règles conventionnelles.....	69
B.	Règles contractuelles.....	70
	Section 4 – Compétence.....	70
I.	Dispositions conventionnelles.....	70
II.	Dispositions contractuelles.....	72
	<i>Conclusion</i>	73
	<i>Bibliographie</i>	76
	<i>Table des matières</i>	78

