



Université de Montréal

**Droit du transport intermodal international de  
marchandises :  
Une perspective « supply chain management ».**

par  
Kamelia Kolli

Faculté de Droit de l'Université de Montréal

Thèse présentée à la Faculté de Droit  
en vue de l'obtention du grade de doctorat  
en droit  
option droit des affaires

Décembre 2014

© Kamelia Kolli, 2014

## Résumé

La thèse propose d'introduire une perspective globale dans le traitement juridique du transport intermodal international qui prendrait racine dans la stratégie logistique des entreprises. La conception juridique se heurte, en effet, aux évolutions opérationnelles et organisationnelles des transports et aboutit à une incertitude juridique.

Les transporteurs ont dû s'adapter aux exigences d'optimisation des flux des chargeurs dont les modes de production et de distribution reposent sur le *supply chain management* (SCM). Ce concept est le fruit de la mondialisation et des technologies de l'information. La concurrence induite par la mondialisation et le pilotage optimal des flux ont impulsé de nouvelles stratégies de la part des entreprises qui tentent d'avoir un avantage concurrentiel sur le marché. Ces stratégies reposent sur l'intégration interfonctionnelle et interorganisationnelle. Dans cette chaîne logistique globale (ou SCM) l'intermodal est crucial. Il lie et coordonne les réseaux de production et de distribution spatialement désagrégés des entreprises et, répond aux exigences de maîtrise de l'espace et du temps, à moindre coût.

Ainsi, le transporteur doit d'une part, intégrer les opérations de transport en optimisant les déplacements et, d'autre part, s'intégrer à la chaîne logistique du client en proposant des services de valeur ajoutée pour renforcer la compétitivité de la chaîne de valeur. Il en découle une unité technique et économique de la chaîne intermodale qui est pourtant, juridiquement fragmentée.

Les Conventions internationales en vigueur ont été élaborées pour chaque mode de transport en faisant fi de l'interaction entre les modes et entre les opérateurs. L'intermodal est considéré comme une juxtaposition des modes et des régimes juridiques. Ce dépeçage juridique contraste avec la gestion de la chaîne intermodale dont les composantes individuelles s'effacent au profit de l'objectif global à atteindre.

L'on expose d'abord l'ampleur de l'incertitude juridique due aux difficultés de circonscrire le champ d'opérations couvert par les Conventions en vigueur. Une attention est portée aux divergences d'interprétations qui débouchent sur la « désunification » du droit du

transport. On s'intéresse ensuite aux interactions entre le transport et la chaîne logistique des chargeurs. Pour cela, on retrace l'évolution des modes de production et de distribution de ces derniers. C'est effectivement de la stratégie logistique que découle la conception de la chaîne intermodale. Partant de ce système, on identifie les caractéristiques fondamentales de l'intermodal.

La thèse aboutit à dissiper les confusions liées à la qualification de l'intermodal et qui sont à la base des divergences d'interprétations et de l'incertitude juridique. De plus, elle met en exergue l'unité économique du contrat de transport intermodal qui devrait guider la fixation d'un régime de responsabilité dédié à ce système intégré de transport. Enfin, elle initie une approche ignorée des débats juridiques.

**Mot clé :** Transport intermodal international ; contrats de transport ; responsabilité ; supply chain management ; chaîne de valeur ; flux ; services de valeur ajoutée; intégration ; logistique stratégique ; avantage concurrentiel.

## **Abstract**

This thesis aims to introduce a global perspective in the legal analysis of international intermodal transport. The global perspective is based on logistics strategy of the corporation. The traditional legal approach is considered inappropriate, due to the operational and organisational evolution of the transport industry, which leads to the legal uncertainty.

Carriers have to adjust their offers to their customers' requirements of flow optimization in the supply chain management (SCM). This concept changed the methods of production and distribution of the companies who seek competitive advantage in the global market. The SCM concept was introduced because of globalisation and information technologies' advances. Globalisation and flow optimization increase competition forcing corporations to adopt new strategies to enter and to stay in the market. These strategies involve cross-functional and cross-organisational integration that forms a global supply chain, in which intermodal transport has a key role. It builds links and coordinates production and distribution networks of the firms by providing efficient movements between several points of origin and destination with value-added services. Finally, it increases shippers' competitiveness through space and time management at a lower cost.

Thus, carriers have, on one hand, to integrate transport operations in order to optimize movements and, on the other hand, to be integrated in the supply chain of the shipper by providing value-added services that strengthen competitiveness of the value chain. Consequently, intermodal transport chain is technically and economically unified whereas legally it is fragmented.

International Conventions regulate each mode of transport separately without taking into account possible interaction between them or between transport operators. As a result, intermodal transport is considered as a juxtaposition of modes and liability regimes. This contrasts with the intermodal chain conceived as a system in which the whole (i.e. the chain) is greater than the sum of its parts (i.e. the modes).

The extent of legal uncertainty related to the scope of operations covered by the international conventions is first exposed. Particular attention is paid to diverging interpretations which affect the international unification of transport law. We then focus on the interactions between transport and supply chain by setting out production and distribution methods of shippers, because intermodal chain is closely related to customer's logistics strategy. From this global system, we identify basic features of intermodal transport.

The thesis results in a qualification of intermodal transport which could clear confusion leading to diverging interpretations and legal uncertainty. In addition, it emphasizes the economic unity of an intermodal transport contract which should be the starting point of a liability regime dedicated to this integrated transport system. In short, it proposes a new approach to the legal issues raised by the intermodal transport.

**Key words** : International intermodal transport ; carriage contracts ; liability ; supply chain management ; value chain ; flows ; value-added services ; integration ; strategic logistics ; competitive advantage.

## Table des matières

<b>Résumé</b>	<b>i</b>
<b>Abstract</b>	<b>iii</b>
<b>Liste des tableaux</b>	<b>ix</b>
<b>Liste des figures</b>	<b>x</b>
<b>Liste des sigles</b>	<b>xi</b>
<b>Liste des abréviations</b>	<b>xii</b>
<b>Remerciements</b>	<b>xiv</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
<b>PARTIE I. DROIT DU TRANSPORT INTERMODAL INTERNATIONAL : UN DROIT « DES MODES » DE TRANSPORT</b>	<b>20</b>
<i>CHAPITRE 1. L'étendue de l'application des Conventions internationales de transport de marchandises</i>	<i>23</i>
Section 1. Les Convention internationales en matière terrestre	23
I. Le transport routier international de marchandises : la CMR	24
A. Applicabilité de la CMR au transport conteneurisé international : l'absence de consensus sur l'interprétation de l'article 1er	24
1. Les tenants de l'application de la CMR à un transport intermodal international de marchandises via l'article 1er	27
2. Les tenants d'une interprétation stricte de la CMR : retour vers son essence unimodale	35
B. L'indigeste article 2 : l'application de la CMR au transport superposé	38
II. Le transport ferroviaire international de marchandises : la COTIF-CIM et les autres modes de transport	52
A. Les conditions d'annexion des autres modes de transport au régime de la COTIF-CIM : article 1er	55
B. Champ d'application de la COTIF-CIM : clarifications nécessaires en matière de transport intermodal	62
III. Transport par voie de navigation intérieure : la CMNI	66
A. Les conditions d'application de la CMNI à un transport fluvio-maritime	67
B. L'éventuelle extension du régime CMNI à une chaîne de transport comprenant des modes différents	70
Conclusion sur l'applicabilité des Conventions terrestres	75

Section 2. Le recours à d'autres modes de transport en plus du tronçon principal aérien ou maritime	77
I. Les conditions d'application des régimes aériens aux autres modes de transport	77
A. Les conditions fondamentales d'application des régimes aériens : article 1er des Conventions de Montréal et de Varsovie	80
B. L'extension de la période de responsabilité du transporteur aérien aux opérations effectuées au moyen d'autres modes de transport que l'aérien	83
1. Extension de la période de transport aérien via la notion de garde de la marchandise	85
2. Les opérations de pré et post-acheminement aérien : chargement, livraison ou transbordement	88
3. La substitution (totale ou partielle) de mode de transport : quel régime appliqué au vol camionné ?	91
C. Le cas particulier du transport intermodal prévu par les régimes aériens	93
II. Transport maritime : Le remède proposé par la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer	96
A. L'extension du régime des Règle de Rotterdam au contrat de transport porte à porte : le transport intermodal transmaritime	98
B. Une approche réseau limité ou maritime plus pour éviter un conflit avec les instruments existants ou à venir	100
1. L'article 26 : une approche « maritime plus » très critiquée	101
2. L'article 82 : les conflits avec les conventions unimodales existantes	108
Conclusion sur l'applicabilité des Conventions aériennes et maritimes	113
<i>CONCLUSION DU CHAPITRE PREMIER</i>	114
<i>CHAPITRE 2. Formuler un droit du transport intermodal : des propositions à la pratique</i>	115
Section 1. L'état du débat juridique : les propositions avancées dans les enceintes intergouvernementales	115
I. Approches proposées au niveau international	117
A. Le système uniforme et le système réseau et réseau modifié	117
1. Le système ou l'approche uniforme	117
2. Le système réseau et réseau modifié	120
B. Les mises en œuvre des deux approches : des tentatives avortées	125
1. La Projet de Convention sur le Transport Combiné International de Marchandises (TCM) : approche réseau modifié	126
2. Convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International de Marchandises : approche uniforme modifiée	127
II. Vers une solution régionale : le cas de l'Union européenne	132
A. Le projet européen : la recherche d'une unité juridique quant à la responsabilité de l'intégrateur de transport	133
1. Option 1. Sortir de l'impérativité grâce à l'élaboration d'un régime uniforme non-obligatoire	134



2. Option 2. Réformer les conventions unimodales terrestres	136
B. L'avant-projet de régime de responsabilité de l'intégrateur de transport intermodal	139
Conclusion sur les propositions avancées	149
Section 2. La pratique du droit du transport intermodal : les modèles de contrats	153
I. Through bill of lading et transport intermodal : nécessaire distinction	154
A. Connaissements directs et transport intermodal	155
1. L'utilisation unimodale du connaissance direct	155
2. Le connaissance direct : un contrat mixte	157
B. Distinction du connaissance direct et du contrat de transport intermodal	161
II. Les modèles de Règles proposées à la pratique du transport intermodal international	164
A. Les règles uniformes pour un document de transport combiné : les règles CCI 1975.	165
B. Les règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal (en vigueur depuis le 1er janvier 1992).	172
<i>CONCLUSION DU CHAPITRE SECOND</i>	183
<b>CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE</b>	<b>184</b>
<b>PARTIE II. LE TRANSPORT INTERMODAL : UN SYSTEME INTEGRÉ</b>	<b>187</b>
<i>CHAPITRE 1. Evolution de l'organisation des chargeurs sous l'impulsion du concept de Supply Chain Management</i>	188
Section 1. L'émergence de la « supply chain management »	188
I. Définir la chaîne logistique	188
A. Les principales étapes d'évolution de la logistique	188
B. La quête d'un avantage concurrentiel : les concepts de chaîne de valeur et de système de valeur	196
II. La chaîne logistique intégrée et ouverte : supply chain management	198
Conclusion sur la notion de supply chain management	202
Section 2. La transformation des modes de production et de distribution des chargeurs	204
I. Recentrage vers le cœur de métier : le développement de l'externalisation	205
II. Une concurrence basée sur le temps : la fiabilité et la flexibilité au cœur du 'juste à temps'	212
<i>CONCLUSION DU CHAPITRE PREMIER</i>	221
<i>CHAPITRE 2. Caractéristiques du transport intermodal international de marchandises</i>	224

Section 1. L'unitarisation et l'intégration en tant que caractéristiques techniques de l'intermodal	225
I. Qualifier le recours à plusieurs modes de transport : l'importance grandissante du concept d'intégration	225
II. L'amélioration des techniques de transfert de marchandises : superposition vs. intermodal	243
A. Le développement de la superposition : mode-on-mode	244
B. Années 1960 ou l'ère de l'unitarisation et de la standardisation	246
Section 2. L'exploitation commerciale du transport intermodal : des gestionnaires de transport orientés service	254
I. Le service de transport intermodal	255
A. Une exploitation d'un nouveau genre	255
1. D'une exploitation modale vers une exploitation diversifiée a-modale	255
2. La course au « one stop-shipping » : la recherche de services de valeur ajoutée	259
B. Le contrat de volume : la difficile introduction d'une approche commerciale	263
1. Le débat international : impérativité contre liberté	264
2. Le contrat de volume ou l'opportunité d'adapter les services de transport à la supply chain des « gros » chargeurs	274
II. L'opérateur de transport intermodal : un prestataire de services « transport intégré plus »	279
A. Identification des prestataires de services de transport intermodal	280
1. Classification des prestataires de services logistiques (PSL)	280
2. Les prestataires organisateurs de transport intermodal	286
a) Distinction des organisateurs de transport intermodal en fonction de leur compétence fondamentale ( <i>core competence</i> )	286
b) Distinction des opérateurs de transport intermodal en fonction de leurs actifs	289
B. Les intermédiaires de transport : l'absence d'un statut juridique uniforme	291
1. Disparité du statut juridique d'intermédiaires de transport	291
2. FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services	301
 <i>CONCLUSION DU CHAPITRE SECOND</i>	 307
 <b>CONCLUSION DE LA SECONDE PARTIE</b>	 310
 <b>CONCLUSION ET PROPOSITION</b>	 313
 <b>TABLES BIBLIOGRAPHIQUES</b>	 324

## Liste des tableaux

Tableau I. Structure juridique de la CTM et de l'avant-projet de l'Union européenne.	151
Tableau II. Tableau comparatif des Règles CCI 1975 et des Règles CNUCED/CCI 1992.	180
Tableau III. Définitions des termes multimodal, intermodal, combiné	227
Tableau IV. Avantages du système de transport total. Adapté de J. Ramberg (1980)	238
Tableau V. Distinction des caractéristiques techniques et commerciales des systèmes « unimodal » et « intermodal »	311

## Liste des figures

Figure 1. Evolution of container traffic (millions of TEUs). Source: Coronado et al. 2006	12
Figure 2. "TC Rail-Route". Source: UIRR (2014)	48
Figure 3. Echelons contractuels dans le transport intermodal international de marchandises	116
Figure 4. Logistique: approvisionnement, production et distribution physique	191
Figure 5. Principales étapes d'évolution de la gestion logistique des entreprises. Adaptée de R.H. Ballou (2007)	195
Figure 6. La chaîne type de valeur. Adaptée de M. Porter (1999).	197
Figure 7. Système de valeur (Firme œuvrant dans un seul secteur). Adaptée de M. Porter (1999)	198
Figure 8. Chaîne logistique. Adaptée de M. Christopher (2005)	199
Figure 9. La supply chain et la chaîne de valeur. Adaptée de R.J.Trent (2004).	201
Figure 10. Phases d'évolution logistique. Adaptée de Stevens Graham C. (1989)	203
Figure 11. La logistique poussée et la logistique tirée. Adaptée de M. Christopher (2011)	215
Figure 12. Fragmentation c. Intégration	221
Figure 13. Terminologie des chaînes de transport. Adaptée à partir des définitions de l'UN/ECE, le CEMT et la Commission européenne (2001)	242
Figure 14. Hiérarchisation de l'industrie des transport : les prestataires logistiques.	281
Figure 15. Supply chain management : intervention du PSL	284
Figure 16. L'évolution du Freight Forwarder. Adaptée de I. Baluch (2005)	288

## Liste des sigles

**BIFA** : British International Freight Association

**BIMCO** : The Baltic and International Maritime Council

**CCI** : Chambre de Commerce Internationale

**CCNR** : Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

**CEMT** : Conférence Européenne des Ministres des Transports

**CIFFA** : Canadian International Freight Forwarders Association

**CJUE** : Cour de Justice de l'Union Européenne

**CMI** : Comité Maritime International

**CNUCED** : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement

**CNUDCI** : Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International

**FIATA** : Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés

**FMC** : Federal Maritime Commission

**IRU** : International Road Transport Union

**OACI** : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

**OCDE** : Organisation de Coopération et de Développement Economiques

**OTIF** : Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires

**UN/ECE** : United Nation Economic Commission for Europe

**UE** : Union européenne

**UIRR** : Union Internationale pour le transport combiné Rai-Route

## Liste des abréviations

**1PL** : First Party Logistics Provider.

**2PL** : Second Party Logistics Provider.

**3PL** : Third Party Logistics (externalisation) et Third Party Logistics Provider.

**4PL** : Fourth Party Logistics Provider.

**5PL** : Fifth Party Logistics Provider.

**B/L** : Bill of Lading.

**CM** : Convention de Montréal (Convention pour l'unification des règles relatives au transport aérien international du 28 mai 1999).

**CMNI** : Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure du 22 juin 2001.

**CMR** : Convention relative au contrat de transport international par route du 19 mars 1956 amendée le 5 juillet 1978.

**COTIF/CIM** : Convention internationale concernant le transport de marchandises par chemins de fer du 9 mai 1980, amendée par le Protocole de Vilnius du 3 juin 1999.

**CT-Document** : Combined Transport Document.

**CTM** : Convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International de Marchandises du 24 mai 1980.

**CV** : Convention de Varsovie (Convention pour l'unification des règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et ses protocoles d'amendements).

**FBL** : FIATA Bill of Lading.

**FF** : Freight Forwarder.

**FLP** : Freight Logistics Provider.

**FCL** : Full Container Load.

**ISIC** : Integrated Service in the Intermodal Chain.

**JAT** : Juste à temps.

**L.H** : Règles de La Haye (Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924, dite également Convention de Bruxelles).

**L.H.V** : Règles de La Haye-Visby (Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance telle qu'elle a été modifiée par les Protocoles de 1968 et 1979).

**LCL** : Less than Container Load.

**LTA** : Lettre de Transport Aérien.

**LTC** : Loi sur les Transports au Canada de 1996.

**LTL** : Less than Truck Load.

**LTN** : Loi sur les Transports Nationaux de 1987.

**MT-document** : Multimodal Transport Document.

**NVO-MTO** : Non Vessel Operating Multimodal Transport Operator.

**NVOCC** : Non Vessel Operating Common Carrier.

**OSRA** : Ocean Shipping Reform Act.

**PSL** : prestataire de services logistiques.

**R. Hbg** : Règles de Hambourg (Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer).

**RR** : Règles de Rotterdam (Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer du 11 décembre 2008).

**SCM** : Supply Chain Management.

**TCM** : Projet de Convention sur le Transport Combiné International de Marchandises.

**Through B/L** : Through Bill of Lading (connaissance direct).

**TOFC** : Trailer-on-flat-car.

**VO-MTO** : Vessel Operating Multimodal Transport Operator.

## Remerciements

J'adresse mes vifs remerciements à mon directeur, le Pr. Guy Lefebvre, pour son encadrement alliant à la fois liberté d'analyse et esprit critique. Il va sans dire que ce fut une chance d'avoir été sous sa direction académique et professionnelle. Guy je te remercie aussi pour ton soutien et ta bienveillance.

Je souhaite, en outre, remercier le vice-décanat à la recherche. D'abord, M. Jean-François Gaudreault-DesBiens qui, en tant que vice-doyen mais aussi en tant que Professeur, n'a de cesse d'insuffler un vent nouveau dans la recherche juridique. J'espère sincèrement que l'analyse effectuée dans le cadre de cette thèse fera honneur à son travail. Ensuite, j'adresse mes remerciements à M. Martin Scully pour son extraordinaire accueil des doctorants, sa patience et surtout sa capacité à transformer le moindre de nos « gros problèmes » en de simples solutions.

Par ailleurs, je tiens à témoigner ma reconnaissance à Mme Linda Patry et son équipe pour l'efficacité de leur service. Le personnel de la bibliothèque veille à nous offrir les meilleures conditions de travail possibles, non seulement en nous facilitant l'accès aux ressources documentaires nécessaires, mais aussi en prenant le temps de comprendre nos spécialités pour répondre à nos besoins.

Il est important de souligner que c'est aussi grâce à l'altruisme des donateurs de la faculté que j'ai pu mener mes recherches à termes. De ce fait, je leur exprime toute ma gratitude.

C'est grâce à la confiance témoignée, la liberté offerte et les moyens octroyés par la faculté de droit de l'UdeM que j'ai eu la chance d'explorer des voies nouvelles et de me consacrer sereinement à mon projet de recherche. Cette institution m'a sans conteste permis de me découvrir et de me surpasser.

Je tiens également à remercier vivement les représentants de l'industrie des transports pour avoir pris le temps de répondre à mes questions. Je remercie Mme Anne Legars (vice-présidente de la Fédération Maritime du Canada), le capitaine Jean-Luc Bedard, ainsi que Me Gilles Legault (avocat principal du Canadian National) pour leur accueil chaleureux et l'intérêt particulier qu'ils portent à la formation des étudiants et à la recherche. Je remercie aussi le Port de Montréal pour la visite effectuée et qui m'a permis de visualiser l'enchaînement des opérations de transport conteneurisé. Ces diverses rencontres m'ont, d'une part, permis de mieux comprendre la transformation de l'industrie, et m'ont, d'autre part, confortée dans l'idée



que le transport est un secteur ouvert alliant diverses compétences et en quête perpétuelle d'idées nouvelles.

Bien évidemment, j'ai une pensée toute particulière pour plusieurs personnes qui me sont chères et sans l'encouragement desquelles je n'aurais pas entamé ou bien poursuivi dans de bonnes conditions cette thèse. Cette thèse est en partie la leur.

Je pense à mes modèles féminins, mes sœurs et mon amie d'enfance qui, sans s'en rendre compte, m'inspirent par leur hardiesse et leur ténacité à toute épreuve. C'est également grâce à leur tendresse et à leur capacité bien particulière à voir de l'absurde dans chaque événement que j'ai appris à prendre de la hauteur en toute circonstance.

Mes profondes pensées vont également à chacun des membres de ma famille qu'ils soient ici ou à l'autre bout du monde, qu'ils soient grands ou petits. Mes parents qui nous ont dotés d'un grand esprit de liberté et d'un sens des responsabilités, mes grands frères qui veillent à me choyer les rares moments où l'on se voit et, bien entendu tous mes neveux et nièces qui me permettent de décrocher de temps en temps. Je remercie bien évidemment mes beaux-frères qui m'ont soutenue et protégée comme leur propre sœur. Enfin, Sylia et Daniel qui ont toujours su redonner le sourire à leur tante.

Je remercie la famille Celli avec la petite Serena qui me réveillait avec un câlin et un grand sourire pour bien démarrer mes journées rédaction. Mes profonds remerciements à tous mes amis pour leurs nombreux gestes : messages d'encouragements lors de mes périodes de « retraite », lancement de défis, entraide, soirées sport et décompression, introduction de bonnes choses dans mon frigo en mon absence, envois électroniques de documents lors de mes déplacements, livraison de livres à domicile lorsque j'étais malade... Vous êtes extraordinaires!

En pensant à vous, famille et amis, je me rends compte de la chance qui est la mienne d'être entourée de modèles de rigueur, de persévérance, de dévouement et de sincérité. Merci pour la confiance dont vous me gratifiez tous les jours.

## INTRODUCTION

La mondialisation de l'économie s'est traduite par la désindustrialisation des pays développés tournés désormais vers le service et l'industrialisation des pays en voie de développement<sup>1</sup>. Elle s'est plus particulièrement traduite par l'émergence d'un système de production et de consommation mondial. Les entreprises ont étendu leur sphère géographique d'intervention et sont devenues multinationales. Celles-ci ne se résument pas en une multiplication de filiales à travers le monde, elles consistent en un système de production et de distribution hautement complexe et coordonné. Pour améliorer leur positionnement sur le marché, elles s'approvisionnent, produisent et écoulent leurs produits à une échelle mondiale<sup>2</sup>. Finalement, c'est la structure du commerce international qui s'en est trouvée transformée, et par voie de conséquence l'industrie du transport elle-même.

Le transport est l'un des quatre piliers de la mondialisation à côté de la libéralisation des échanges, des technologies de l'information et de la standardisation internationale<sup>3</sup>. Sans transport fiable et accessible (à faible coût), la globalisation n'aurait pas pu déployer les effets qu'on lui connaît. Il permet de faciliter l'achat et la vente des marchandises et des biens à l'international et leur transfert d'un coin à l'autre du globe. C'est aussi la baisse des coûts du transport (principalement maritime), qui a permis aux entreprises de tisser une chaîne globale de production et de distribution profitable<sup>4</sup>. Soumis à une concurrence exacerbée les opérateurs

---

<sup>1</sup> Yehuda HAYUTH, *Intermodality. Concept and practice. Structural changes in the ocean freight transport industry*, London, Lloyd's of London Press, 1987, p. 48.

<sup>2</sup> Leigh B. BOSKE et POLICY RESEARCH PROJECT ON MULTIMODAL/INTERMODAL TRANSPORTATION., *Multimodal/intermodal transportation in the United States, Western Europe and Latin America: governmental policies, plans and programs*, [Austin, Tex.], LBJ School, UT Austin, 1998, p. 12.

<sup>3</sup> Shashi KUMAR et Jan HOFFMANN, « Globalisation the maritime nexus », dans *The handbook of maritime economics and business*, Costas Th. Grammenos, London; Hong Kong, LLP, 2002, p. 35 à la page 36; L. B. BOSKE et POLICY RESEARCH PROJECT ON MULTIMODAL/INTERMODAL TRANSPORTATION., préc., note 2, p. 11 .

<sup>4</sup> Tom O'BRIEN, « Understanding the supply chain », dans *Intermodal transportation: moving freight in a global economy*, L.A Hoel, G. Giuliano, M. D. Meyer, Washington, DC, Eno Transportation Foundation, 2011 à la page 36; « Despite all the headlines and political bluster surrounding the World Trade Organization, NAFTA and other trade pacts, the real driving force behind globalisation is something far less visible : the declining costs of international transport » S. KUMAR et J. HOFFMANN, préc., note 3 à la page 36.

de transport n'ont eu d'autre choix que de s'adapter aux exigences des chargeurs en mettant à leur disposition des *réseaux* mondiaux et des prestations intégrales de bout en bout<sup>5</sup>.

En effet, en plus du changement dans la structure économique induit par la globalisation et la prolifération des multinationales, le transport a été l'objet de politiques de dérégulation ou de libéralisation qui ont favorisé la mise en concurrence des opérateurs de transport. Ces dernières politiques ont également favorisé l'intégration plus étroite des modes de transport et la coopération des divers acteurs économiques, que cela soit entre les transporteurs, ou encore, entre les transporteurs et les chargeurs internationaux. Cependant, **les politiques de régulation qui les avaient précédées ont forgé et ancré une perspective unimodale dont il est difficile de se départir, notamment dans le domaine juridique.**

Si l'on s'intéresse à la politique des transports, on se rend compte du changement radical d'approche qui s'opère. L'on est passé d'une approche segmentée où chaque mode est soigneusement et individuellement réglementé, vers une approche globale où l'objectif est la création de réseaux nationaux de transport et qui est fondée sur l'intégration et la coopération intermodale. Ces réseaux de transport doivent favoriser la compétitivité des économies nationales et, par voie de conséquence, le positionnement concurrentiel des entreprises nationales sur le marché globalisé.

En Amérique du Nord, les politiques menées jusqu'à la fin du XXème siècle se fondaient sur la notion d'intérêt public<sup>6</sup> dont l'objectif était d'assurer à l'économie nationale des

---

<sup>5</sup> W. LEMOINE et LARS DAGNÆS, « Globalisation strategies and business organisation of a network of logistics service providers », (2003) 33-3 *Int. J. Phys. Distrib. Logist. Manag.* 209, 213.

<sup>6</sup> Une différence existe tout de même quant à la mise en œuvre de la notion d'intérêt public entre les deux Etats. Ainsi N. C. BONSOR note : « Although regulation differs across provinces, the feature that is common to most highway transport regulatory agencies is the requirement that a carrier wishing to gain entry into the industry obtain from the regulatory body a certificate of « public necessity and convenience ». That is, the applicant for a licence (an operating authority) must somehow show that the “public necessity and convenience” or the “public interest” allows regulatory bodies essentially complete and unfettered discretion in substantive matters. The Supreme Court of Canada in *Union Gas v. Sydenham* (1957 S.C.R. 85) ruled that the test of public necessity and convenience was purely subjective (...). The major difference between the U.S and Canada in this respect is that the action of regulatory agencies in the U.S must be based on “substantial evidence”. The courts in the U.S have effectively limited the ability of regulatory bodies to act in an arbitrary or capricious fashion » N. C BONSOR, *Transportation economics: theory and Canadian policy*, Toronto, Butterworths, 1984, p. 85.

services de transport adéquats à des prix raisonnables<sup>7</sup>. Ainsi, le transport était censé servir uniquement les intérêts économiques nationaux<sup>8</sup>. La protection de l'intérêt public justifiera durant cette période la restriction des mécanismes du marché, notamment par le contrôle des forces compétitives inter et intra-modales. La perspective unimodale prendra racine dans la structure organisationnelle des agences gouvernementales qui régulent le marché et dans les mesures prises par ces dernières.

Les Etats avaient créé des agences distinctes pour réguler chacun des modes de transport (terrestres, maritime et aérien<sup>9</sup>). Les réformes et restructurations successives n'avaient aucunement consisté à instituer une coopération entre les divers modes. C'est l'ère de **l'institutionnalisation du modalisme**. Imprégnés de cette culture modale, les opérateurs qui bénéficiaient d'une protection réglementaire dans leur secteur s'opposaient à toute velléité de procéder à une intégration des modes ou de faciliter l'accès au marché à de nouveaux entrants

---

<sup>7</sup> Genevieve GIULIANO et ENO TRANSPORTATION FOUNDATION, « The public-Sector Role », dans *Intermodal transportation: moving freight in a global economy*, L.A Hoel, G. Giuliano, M. D. Meyer, Washington, DC, Eno Transportation Foundation, 2011 à la page 100.

<sup>8</sup> Sur les origines de la régulation économique de l'industrie des transports, GEORGE M. SMERK explique ce qui suit : « The philosophy of economic regulation goes back, in large part, to the English common law tradition that evolved over a period of a thousand years. Common law recognized the special importance of transportation, the close relationship between the transport provider and the public, and the need for the public to have control over the relatively few providers of transport offering the essential service. For many years common law safeguards were sufficient. But common law doctrine had been developed in simpler economic times than prevailed after the American Civil War, when large-scale transportation and industrial expansion was carried out by giant railroad and manufacturing companies » George M SMERK, « A profile on transportation in the United States », (1981) 1-3 *Transp. Rev. Transp. Rev.* 209, 209.

<sup>9</sup> Aux Etats-Unis le Shipping Act de 1916 créera le Shipping Board (ancêtre de l'actuelle Federal Maritime Commission) dont l'objet était de contrôler le système de conférences maritimes et d'éviter les abus tarifaires de ces dernières. Voir : Richard W. PALMER et Frank P. DEGIULIO, « Terminal operations and multimodal carriage: history and prognosis », (1989) 64 *Tulane Law Rev.* 281, 317. Par ailleurs, The Interstate Commerce Act de 1887 créera The Interstate Commerce Commission (ICC) dont les pouvoirs de régulation portaient au départ sur le seul secteur ferroviaire, puis seront étendus au routier avec l'adoption du Motor Carrier Act en 1935 et enfin au transport interétatique par eau avec le Transportation Act de 1940. De son côté le transport aérien sera réglementé par The civil aeronotic Board créé par The Civil Aeronotic Act de 1938. La structure organisationnelle canadienne diffère quelque peu de celle des Etats-Unis. Dès 1938 la Loi sur les Transports va mettre en place la Commission des Transports du Canada qui héritera des compétences de l'ancienne Commission des chemins de fer, mais auxquelles s'ajouteront des compétences dans d'autres domaines dont l'aérien et le maritime. Néanmoins, ses pouvoirs seront plus effectifs dans le secteur ferroviaire et sa compétence en matière aérienne et maritime lui sera retirée. En effet, du fait de la croissance de ces deux secteurs, il a été décidé de créer des agences distinctes : la Commission des transports aériens et la Commission maritime Canadienne. Quant au transport routier, la répartition constitutionnelle des compétences a pour conséquence de séparer le transport routier intraprovincial qui est soumis aux régimes de chacune des provinces, qui ont elles aussi créé des agences spécifiques. Voir : J. R BALDWIN, « Transportation Policy in Canada: The National Transportation Act of 1967 », (1967) 7-1 *Transp. J.* 5, 7 ss.

exploitant d'autres modes<sup>10</sup>. Le **modalisme était érigé au rang de principe organisationnel dans l'industrie.**

De surcroît les mesures réglementaires avaient consisté à inhiber soigneusement toute concurrence entre les différents modes de transport par le contrôle des tarifications et des services de transport, le contrôle de l'accès au marché ou encore par la limitation, voir l'interdiction, de la propriété inter-modale. Pour éviter tout abus et discrimination dans la fixation des prix, les gouvernements du Canada et des Etats-Unis avaient fixé une tarification qui se substituait aux prix du marché. Cette intervention a été largement impulsée et soutenue par différents groupes d'intérêt, notamment les organismes représentant les chargeurs et les transporteurs qui bénéficiaient déjà d'un accès au marché<sup>11</sup>. Le contrôle des tarifications sera doublé d'une interdiction des fusions ou acquisition inter-modales. Mais celles-ci ont été plus restrictives aux Etats-Unis<sup>12</sup> qu'au Canada<sup>13</sup>. Cependant, les avancées technologiques, et

---

<sup>10</sup> Arthur DONOVAN, « Intermodal transportation in historical perspective », (2000) 27-3 *Transp. Law J.*, 336.

<sup>11</sup> La question des niveaux de régulation des tarifs et des services dans chacun des modes de transport à l'époque précédant la dérégulation au Canada est traitée par: Harry L PURDY, *Transport competition and public policy in Canada*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1972, p. 187 à 201.

<sup>12</sup> Aux Etats-Unis, dès sa création l'ICC avait compétence pour contrôler les transporteurs de différents modes qui opéraient sur des itinéraires communs (joint routing). Jusqu'en 1940 et en vertu du Motor Carrier Act de 1935, elle empêchait ou limitait toute possibilité pour les transporteurs ferroviaires de se déployer dans le secteur routier afin d'éviter qu'ils ne puissent dominer le marché dans certaines régions. Cette restriction sera ensuite assouplie pour permettre une coordination entre les deux modes, mais les compagnies ferroviaires pouvaient procéder à l'acquisition d'opérateurs routiers uniquement pour les services auxiliaires ou complémentaires aux opérations ferroviaires. De plus, même lorsque l'acquisition d'une entreprise routière par une compagnie ferroviaire avait été approuvée, l'ICC pouvait en restreindre le champ d'exploitation à des trajets de courte-distance. Par ailleurs, alors que l'acquisition ou le contrôle des voies navigables par les entreprises ferroviaires n'étaient pas interdites, elles devaient tout de même être avalisées par l'ICC. Cette dernière veillait scrupuleusement à ce que ces acquisitions ne se réalisent pas pour éviter toute domination du marché par des entreprises indépendantes. Sur l'ensemble de ces points voir: *Id.*, p. 122; Canada Bureau de la politique de concurrence Direction de la RECHERCHE et Klymchuk, A. B. (Andrew B.), *L'industrie du camionnage : analyse du rendement*, Consommation et Corporations, Canada, 1982, p. 71.

<sup>13</sup> Au Canada, contrairement aux Etats-Unis, jusqu'en 1967, aucune disposition n'interdisait aux transporteurs de contrôler ou d'acquérir des entreprises œuvrant sur d'autres modes de transport. Cependant, les provinces ont usé de leur autorité de certification dans le cadre du transport routier pour exercer un contrôle et en refuser l'autorisation. Au niveau fédéral, c'est l'article 20 de la LNT de 1967 qui fixera des limites en la matière. Dès lors que d'autres transporteurs s'opposaient à l'opération, la Commission Canadienne des Transports (CCT) pouvait être saisie pour l'empêcher au motif que celle-ci pourrait « restreindre indûment la concurrence » ou pourrait « porter préjudice à l'intérêt public ». H. L. PURDY, préc., note 11, p. 124 et ss; L'art. 20 dispose: « 1) une compagnie de chemins de fer, une compagnie de pipeline pour denrées, une compagnie de transport par eau, une personne exploitant une entreprise de transport par véhicule à moteur ou un transporteur par air, assujetti à la compétence législative du Parlement du Canada, qui se propose d'acquérir, directement ou indirectement, par achat, location à bail, fusion, consolidation ou autrement, un intérêt dans les affaires ou l'entreprise ou toute autre personne principalement engagée dans des opérations de transport, que ces affaires ou cette entreprise soient ou

notamment la révolution de la conteneurisation ainsi que le recours croissant au TOFC<sup>14</sup> ont profondément remis en question ce système. Des voix s'étaient élevées contre cette organisation modale qui constituait un véritable frein juridico-politique au développement du transport intermodal. L'idée d'une restructuration et d'une libéralisation de l'industrie commençait à s'imposer. Elle reposait sur la nécessité d'adapter les tarifications au marché<sup>15</sup>, de coordonner les agences gouvernementales et leurs compétences<sup>16</sup> pour permettre la combinaison de plusieurs modes de transport et la fixation de tarifications communes<sup>17</sup>. En outre, plusieurs économistes critiquaient vigoureusement ces mesures étatiques<sup>18</sup>, du fait notamment du déclin puis de la banqueroute de l'industrie ferroviaire<sup>19</sup>. Selon ces derniers, la régulation du secteur

---

non soumises à la compétence du Parlement, doit donner à la Commission avis de l'acquisition proposée.(..3) toute personne visée par une proposition d'acquisition mentionnée au paragraphe 1 ou toute association ou autre organisme représentant les transporteurs ou des entreprises de transport visées par cette acquisition peut, dans le délai qui peut être prescrit par la Commission, s'opposer auprès de la Commission à cette acquisition en invoquant le motif qu'elle restreindra indûment la concurrence ou portera autrement préjudice à l'intérêt public» *Loi Nationale sur les Transports, 1967, S.C. 1966-67, 14-15-16 Elizabeth II, ch. 69.*

<sup>14</sup> « TOFC transportation, more popularly known as « piggyback » service, is a bimodal operation involving the movement of commodities, trailers, or semi-trailers of motor carriers and on the flat-cars of rail carriers. Such transportation combines the expeditious and economically advantages associated with rail transport with the versatility of motor carriage » Paul Stephen DEMPSEY, « The law of intermodal transportation: what it was, what it is, what it should be », (2000) 27-3 *Transp. Law J.* 367, 377.

<sup>15</sup> En guise d'exemple, il a été souvent reproché à l'ICC d'imposer une tarification trop basse par rapport au coût du transport des marchandises et de freiner toute capacité du ferroviaire de faire concurrence aux autres modes de transport. Voir : Jeremy F. PLANT, « Railroad policy and intermodalism: Policy Choices after Deregulation », (2002) 19-2 *Rev. Policy Res.* 13, 17; Du côté canadien, il a été reproché au gouvernement une allocation des ressources inefficace en fixant, entre autres, des tarifs plus élevés que ceux qui auraient prévalu en l'absence de régulation : « in the case of the majority of transportation services, production costs and prices in regulated markets have been higher than would have occurred in the absence of regulation » Norman BONSOR, « Competition, Regulation and Efficiency in the Canadian Railway and Highway Industries », dans *Essays in Canadian surface transportation*, Filip K. PALDA, Vancouver, B.C., Fraser Institute, 1995, p. 54 à 92 à la page 54.

<sup>16</sup> NOTES, « Coordination of Intermodal Transportation », (1969) 69-2 *Columbia Law Rev.* 247.

<sup>17</sup> L'ICC avait décidé en 1908 qu'il n'était pas de sa compétence d'accepter des tarifications conjointes fer-mer étant donné que le transport maritime n'était pas réglementé et que sa compétence ne s'étendait pas au transport maritime. Celle-ci ne reviendra sur sa décision qu'en 1969, *Cosmopolitan Shipping Co. v. Hamburg-American Packet Co.*, 13 ICC 206 (1908).

<sup>18</sup> Les différentes critiques à l'égard de l'intervention gouvernementale sont résumées par : Clifford WINSTON, « You can't get there from here: Government failure on U.S. transportation », (1999) 17-3 *Brookings Rev.* 36.

<sup>19</sup> Concernant spécifiquement le secteur ferroviaire (qui était le mode le plus réglementé) l'argument qui justifiait l'intervention étatique et qui portait sur le monopole naturel des compagnies ferroviaires sur le marché des transports avait été remis en cause. A partir des années 1930 le ferroviaire était directement concurrencé par le routier qui, pour le même prix, offrait un meilleur service. Cette concurrence alliée à la réglementation contraignante (en matière d'accès au marché et de tarification) a eu pour conséquence la dégradation du réseau ferroviaire et la faillite des compagnies ferroviaires à la fin des années 1960. Pour ce qui concerne le Canada voir: J. R. BALDWIN, préc., note 9, 7; Pour ce qui est des Etats-Unis voir: Robert. A. GALLAMORE, « Regulation and innovation: lessons from the American Railroad Industry », dans *Essays in transportation economics and policy a handbook in honor of John R. Meyer*, John Robert Meyer, José A Gómez-Ibáñez, Clifford Winston, Washington, D.C., Brookings Institution Press, 1999, p. 493 à la page 497.

des transports a eu pour effets d'empêcher les entreprises de proposer de nouveaux services, de protéger des transporteurs qui avaient une gestion inefficace<sup>20</sup> et, surtout, de freiner toute innovation du fait de l'absence d'incitation au profit<sup>21</sup>.

Ces critiques vont mener à des réformes qui favoriseront les mécanismes du marché au lieu d'une régulation économique. Un changement de paradigme va s'opérer dans l'industrie : on passe de l'utilité publique vers le service et la philosophie de marché<sup>22</sup>.

Ainsi aux Etats-Unis, en matière terrestre, la dérégulation est entamée, en 1980, avec le *Staggers Rail Act* pour le transport ferroviaire et le *Motor Carrier Act*<sup>23</sup> pour le transport routier. Cette réforme a eu un impact négatif direct sur les transporteurs canadiens puisqu'auparavant il existait une entente sur la tarification entre les deux voisins. Avec ces réformes les transporteurs américains (U.S) avaient pu baisser leurs tarifs et ajuster leur offre de service aux besoins de leurs clients grâce aux contrats confidentiels. Ils étaient donc devenus plus compétitifs sur le marché transfrontalier. Le gouvernement canadien a alors décidé d'assouplir à son tour la réglementation avec la Loi sur les Transports Nationaux de 1987 (ci-après *LTN* entrée en vigueur en 1988) et la Loi sur les Transports au Canada de 1996. Ces deux lois ont suivi en profondeur les prescriptions visées par le livre blanc *Aller sans entraves, un guide pour les réformes des transports*<sup>24</sup> en procédant à la dérégulation des tarifs du transport routier extra-provincial et en autorisant les transporteurs routiers et ferroviaires à recourir aux contrats confidentiels. La

---

<sup>20</sup> Lewis M. SCHNEIDER, « New era in transportation strategy », (1985) 63-2 *Harv. Bus. Rev.* 118, 120.

<sup>21</sup> Jerry ELLIG, « Railroad Deregulation and Consumer Welfare », (2002) 21-2 *J. Regul. Econ.* 143, 145.

<sup>22</sup> Margaret M. HILL, « Recasting the federal transport regulator. The thirty year's war, 1967-1997 », dans *Changing the rules: Canadian regulatory regimes and institutions*, G. Bruce Doern, Toronto; Buffalo, University of Toronto Press, 1999 à la page 73.

<sup>23</sup> Le Motor Carrier Act sera suivi d'abord par le Negotiated Rates Act (1993) qui permettra aux transporteurs et aux chargeurs de négocier librement les taux des services de transport, puis par Trucking Industry Regulatory Reform Act (1994) qui met fin à la nécessité d'enregistrer les tarifs auprès de l'ICC. Finalement en matière routière, la dérégulation a permis une croissance du LTL (Less Than Truckload) ainsi que l'élargissement de la gamme des prix et des services. Comme l'expliquent Stock et Lambert: « As a result of the most recent regulation of motor carriers, the industry has seen the expansion of interstate service by LTL carriers ; introduction of a variety of new interstate pricing options ; simplification of carrier service offer sheets and related charges ; a switch from tariffs to pricing agreement with individual shippers ; increased usage of « spot pricing », where pricing concessions are given to shippers in special circumstances ; more innovative carrier pricing approaches ; and increased offerings of new carrier services ». James R. STOCK et Douglas M. LAMBERT, *Strategic logistics management*, Boston, McGraw-Hill/Irwin, 2001, p. 339 et 340.

<sup>24</sup> TRANSPORTS CANADA, *Aller sans entraves: un guide pour la réforme des transports*, [Ottawa], Transports Canada, 1985.

concurrence intra-modale a ainsi été renforcée<sup>25</sup>. Le dernier mode de transport à être soumis à la dérégulation est le transport maritime. Cependant, les deux Etats n'ont pas aboli l'exemption de l'application du droit de la concurrence en faveur des conférences maritimes, ils l'ont uniquement restreinte. Pour autant, la dérégulation s'est concrétisée aux Etats-Unis avec le *Shipping Act* de 1984 puis le *Ocean Shipping Reform Act* de 1998. Le premier a, entre autres, permis aux transporteurs de passer des contrats de service confidentiels avec les chargeurs et de proposer des tarifs port à port ou porte à porte<sup>26</sup>. Le second a mis fin à toute obligation de publier les tarifs auprès de la FMC (*Federal Maritime Commission*) et a permis aux transporteurs de négocier avec les autres opérateurs de transport modaux. Enfin ajoutons que la FMC a été autorisée à promouvoir les règles nécessaires pour lutter contre les obstacles au développement du transport intermodal dans le cadre maritime<sup>27</sup>. Depuis l'avènement de la conteneurisation, les armateurs ont effectivement adopté une stratégie intermodale. Ils proposent à leurs clients des prestations ainsi que des tarifications porte à porte incluant, par conséquent, les opérations terrestres de pré et post-acheminement. Prenant également en considération cet état de fait, le législateur canadien n'a pas interdit les tarifs intermodaux fixés communément par les membres d'une conférence maritime, à condition que l'achat des prestations terrestres ne soit pas fait de concert<sup>28</sup>. Autrement dit, les ententes avec des opérateurs terrestres ne sont pas interdites dès lors qu'elles respectent le droit de la concurrence<sup>29</sup>.

---

<sup>25</sup> N. BONSOR, préc., note 15 à la page 65 et 80.

<sup>26</sup> Tel qu'expliqué par SHASHIKUMAR & SCHATZ : « Conferences were given the right to file joint rates covering both the inland portion and the waterborne leg of an intermodal door-to-door move. The practice of filing inland divisions of a combined intermodal move with the ICC was abolished. The conferences, however, were not given the right to negotiate collectively with inland transport operators », Shashi N. KUMAR et G. L. SCHATZ, « The impact of U.S. regulatory changes on international intermodal movements », (2000) 40-1 *Transp. J.* 5, 13.

<sup>27</sup> 46 U.S.C § 876 (a) (2) : « And the Federal Maritime Commission is authorized and directed in aid of the accomplishment of the purposes of this Act (...) (2) To make rules and regulations affecting shipping in the foreign trade not in conflict with law in order to adjust or meet general or special conditions unfavorable to shipping in the foreign trade, whether in any particular trade or upon any particular route or in commerce generally, including intermodal movements ».

<sup>28</sup> L'article 5. 2 de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes dispose : « Le paragraphe 4(1) ne s'applique pas à un accord intra-conférence dans les cas où les parties s'engagent conjointement, par contrat, accord ou arrangement avec un transporteur du Canada, à fixer le montant qu'une partie doit verser à un tel transporteur pour le transport intérieur de marchandises lorsque cette partie a appliqué un taux de fret forfaitaire à leur transport »

<sup>29</sup> Sur ce point consulter : Nicole LACASSE, « Conférences maritimes, transport multimodal et droit de la concurrence au Canada », (1998) 16 *Annu. Droit Marit. Ocean.* 81.



L'ensemble de ces mesures de dérégulation a permis une interaction plus étroite entre les modes de transport. Les tarifs ne sont plus imposés mais négociés sur une base confidentielle, et les transporteurs peuvent ainsi proposer une tarification porte à porte. De plus, les compagnies adoptent une stratégie intermodale, soit en investissant directement dans un autre modes (création d'entreprises, ou fusion et acquisition), soit en procédant à des alliances stratégiques avec les opérateurs d'autres modes de transport<sup>30</sup>. Ainsi par exemple, les transporteurs maritimes sortent de l'activité port à port pour se déployer progressivement dans l'*hinterland*. Les transporteurs profitent de la conteneurisation pour transformer leurs techniques de transport : le ferroviaire développe le *double-stack container* (trains à double hauteur de gerbage), le routier s'intéresse au LTL (*Less than Truck Load*) et l'armateur se lance dans la course au gigantisme avec des porte-conteneurs pour faire des économies d'échelle. En conséquence, le paysage industriel du transport nord-américain s'est transformé ; avec la tombée des barrières institutionnelles, l'exploitation ne se conçoit plus uniquement sur un seul mode. **On sort du principe organisationnel unimodal, et l'intermodal est progressivement mis à l'honneur dans les politiques règlementaires.** Au Canada, par exemple, l'on ne cesse de scander depuis les années 1980 l'objectif d'instaurer un système de transport intermodal. Dans *Aller sans entraves, un guide pour les réformes des transports* (qui a fixé les orientations suivies par les deux dernières lois canadiennes des transports), il a été reconnu que :

*« depuis l'adoption de la LNT de 1967, la révolution provoquée par le conteneur a changé la manière dont les expéditeurs envisagent les transports. Les divers modes de transport sont parfois coordonnés, parfois concurrentiels. Le marché desservi par les expéditeurs et les transporteurs s'est développé de façon remarquable (...) en reconnaissant que les services de cette nature peuvent être très efficaces, le gouvernement entend encourager la création de services de transport multimodal qui soient en mesure d'offrir un meilleur service aux expéditeurs »<sup>31</sup>.*

Aux Etats-Unis, l'on reconnaît expressément les avantages du système intermodal pour la compétitivité de l'économie nationale dans l'*Intermodal Surface Efficiency Act* de 1991 (ISTAE)<sup>32</sup>. Un système de transport intermodal à l'échelle nationale est considéré comme :

---

<sup>30</sup> Paul D LARSON, « Deregulation of and mergers among American and Canadian railroads: A study of four decades », (2013) 6 *Res. Transp. Bus. Manag.* 11, 12 et ss. .

<sup>31</sup> TRANSPORTS CANADA, préc., note 24, p. 19.

<sup>32</sup> Le Congrès a estimé que : « An intermodal transportation system (...) to enhance efficiency will be the key to meeting the economic, energy and environmental challenges of the coming decades. The nation will not be able to

« *economically efficient and environmentally sound, provides the foundation for the United States to compete in the global economy, and will move individuals and property in an energy efficient way* »<sup>33</sup>.

L'Union européenne n'en est pas en reste et s'affranchit difficilement, mais progressivement de l'approche segmentée qui prévalait à l'époque de la tutelle étatique des compagnies de transport. Secteur stratégique des économies nationales, les entreprises de transport étaient pour la plupart nationalisées. Mais alors que la dérégulation dans les années 1980 était l'un des facteurs majeurs du développement du transport intermodal en Amérique du Nord, en Union européenne il faudra attendre la mise en place de la Politique commune des transports<sup>34</sup>. C'est en principe depuis le Traité de Rome (1957) qu'une telle politique est considérée comme fondamentale. Il a néanmoins fallu attendre une décision de 1985 rendue par la Cour de Justice de l'UE<sup>35</sup> pour rappeler au Conseil son obligation de la mettre en place. La Cour rappelle notamment la nécessité d'étendre les libertés d'établissement et de prestation de services au secteur des transports. Une autre impulsion sera donnée avec le Traité de Maastricht (1993). En effet, dans le cadre de l'instauration d'un *marché unique*, l'UE tente d'atteindre une double intégration : une intégration des modes de transport pour former un système intermodal, et une intégration des réseaux nationaux de transport. En 2010, un livre blanc avait fixé 60 mesures qui devraient contribuer à réduire la pollution et la congestion du système. A travers le concept de co-modalité, la Commission vise à réduire la part du transport

---

meet all of those demands through continued reliance on separate, isolated modes of transportation. Development of an intermodal transportation system will result in increased productivity growth the nation needs to compete in the global economy of the 21st Century. We can no longer rely on a transportation system designed for the 1950s to provide the support for American industry to compete in the international marketplace », Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991, Conference Report, H.R. No. 102-404, 102nd Cong., (Nov. 27, 1991), cité par : P. S. DEMPSEY, préc., note 14, 391.

<sup>33</sup> Joseph P. THOMPSON, « ISTEA Reauthorization and the National Transportation Policy », (1997) 25 *Transp. Law J.* 87, 99; P. S. DEMPSEY, préc., note 14, 396.

<sup>34</sup> La politique commune des transports visée au titre V du Traité de Rome avait pour objectif de créer un marché commun des transports se traduisant notamment par une ouverture des marchés des transports. Cette politique se poursuit aujourd'hui sous l'article 4§2 g) et le Titre VI du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

<sup>35</sup> *Parlement européen contre Conseil des Communautés européennes*, [1985] Recueil de jurisprudence 1985 1513 (Cour de justice de l'Union européenne), en ligne : <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:61983CJ0013>> (consulté le 30 septembre 2014).

routier et à favoriser l'interconnectivité et la coopération entre les différents modes de transport<sup>36</sup>

De nos jours l'intermodal européen repose sur quatre politiques principales : la politique de libéralisation des marchés de transport <sup>37</sup>, celle du développement des Réseaux Transeuropéens<sup>38</sup>, la politique de promotion d'une tarification équitable et efficace, ainsi que la politique de réalisation de la société de l'information dans le domaine des transports<sup>39</sup>.

Par ces différentes politiques, l'Union vise à élaborer un système des transports efficace et respectueux de l'environnement<sup>40</sup> requérant une meilleure utilisation des infrastructures existantes, une répartition plus équilibrée des modes de transports et une liaison étroite entre ces derniers dans la chaîne logistique<sup>41</sup>. Cependant, les objectifs sont loin d'être atteints notamment en ce qui concerne le transport ferroviaire. L'introduction d'une concurrence

---

<sup>36</sup> Brian STONE, « Critical success factors. Interconnectivity and interoperability », dans *The future of intermodal freight transport: operations, design and policy*, Rob J. W Konings, Hugo Priemus & Peter Nijkamp, Cheltenham, Edward Elgar, 2008, p. 225 à la page 242.

<sup>37</sup> La libéralisation du marché des transports en Union européenne s'est opérée de manière différenciée selon les modes de transport. Sur la question voir: Loïc GRARD, « Droit européen des transports », *Jurisclasseur Eur.* 2008.Fasc. 1130, n°7 et ss. .

<sup>38</sup> Le concept de réseau transeuropéen a été introduit par le Traité de Maastricht et sa mise en œuvre visée par la *Décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport*, (2010) Journal officiel n° L 204 du 05/08/2010.

<sup>39</sup> COMMISSION EUROPEENNE, *Intermodalité et Transport Intermodal de Marchandises dans l'Union européenne. Une logique de système pour le transport de marchandises, Stratégies et actions visant à promouvoir l'efficacité, les services et le développement durable*, COM (97) 234 final, 1997, p. 1.

<sup>40</sup> COMMISSION EUROPEENNE, *Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur l'examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 « Pour une Europe en mouvement. Mobilité durable pour notre continent »*, COM(2006) 314 final (Non publié au Journal officiel), Commission européenne, 2006, p. 3, en ligne : <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52006DC0314&from=FR>> (consulté le 30 août 2014); Les grandes lignes de la politique européenne des transports sont exposées dans le Livre Blanc: COMMISSION EUROPEENNE, *Livre blanc: la politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix.*, Luxembourg, Commission européenne, 2001, en ligne : <[http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001\\_white\\_paper/lb\\_texte\\_complet\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_fr.pdf)> (consulté le 30 août 2014); Voir également: Mélanie KOHLER, « L'encouragement du transport combiné de marchandises par la Commission européenne », *Rev. Droit Transp.* 2007.10, Etude 14.

<sup>41</sup> L'objectif ultime est de réduire le transport routier de marchandises, largement dominant dans le secteur. Dans ce cadre, la Commission européenne a proposé le Programme « Marco Polo I et II » qui consiste d'une part, à subventionner les modes de transport plus propres et plus économiques (ex : les transports par navigation intérieure, ferroviaire ou encore le maritime à courte distance) et d'autre part, à favoriser les autoroutes de la mer et des actions d'évitement du trafic. Voir: « Programme Marco Polo II et soutien aux entreprises de transport réduisant leur impact sur l'environnement », *Rev. Droit Transp.* 2008.3, alerte 33.

intermodale a du mal à se réaliser<sup>42</sup> du fait des divergences d'intérêts des acteurs<sup>43</sup>, et de la difficulté des Etats membres à se départir de leur souveraineté dans un domaine aussi stratégique<sup>44</sup>.

Somme toute, les politiques règlementaires de ces dernières décennies ne cessent de promouvoir une coopération plus étroite et une intégration des modes de transport, faisant du développement de l'intermodal un enjeu de compétitivité économique. Ceci contraste avec l'approche unimodale dominante qui a prévalu jusque dans les années 1980. De surcroit, les diverses politiques ont instauré un environnement concurrentiel qui encourage les transporteurs à se déployer au-delà de leurs activités originelles en proposant des services de transport porte à porte. La liberté de coopérer, de fusionner pour proposer de nouveaux services, pour sélectionner les itinéraires les plus optimaux, ou encore pour s'étendre sur de nouveaux marchés a permis un développement rapide et continu du transport intermodal. Ce développement repose en majeure partie sur la conteneurisation.

La conteneurisation telle que développée à partir des années 1960 n'a pu prendre son essor qu'à partir des années 1980, mais depuis, elle ne cesse de croître et de devenir incontournable dans l'industrie :

---

<sup>42</sup> Theo NOTTEBOOM, « Transport policy instruments », dans *The SAGE handbook of transport studies*, Jean-Paul Rodrigue, Theo Notteboom & Jon Shaw, London, SAGE, 2013, p. 281 à la page 286.

<sup>43</sup> Michael SCHMIDT, « Intermodal Junctions in EU transport Policy & Research », dans *Dienel Hans-Liudger (dir.) Unconnected Transport Networks: European Intermodal Traffic Junctions 1800-2000*, Campus Verlag, 2004 à la page 59.

<sup>44</sup> Selon les auteurs l'absence de volonté des Etats à limiter leur souveraineté dans ce domaine « permet mieux d'apprécier l'originalité, mais également le caractère problématique, de l'insertion dans le Traité de Rome, conclu en 1957 entre six Etats de l'Europe de l'Ouest, dispositions prévoyant l'adoption au niveau supranational de règles contraignantes visant à introduire une politique commune des transports » Roland BIEBER, Francesco MAIANI et Marie. DELALOYE, *Droit européen des transports*, Genève; Bâle; Munich; Bruxelles; Paris, Helbing & Lichtenhahn ; Bruylant ; LGDJ, 2006, p. 5.

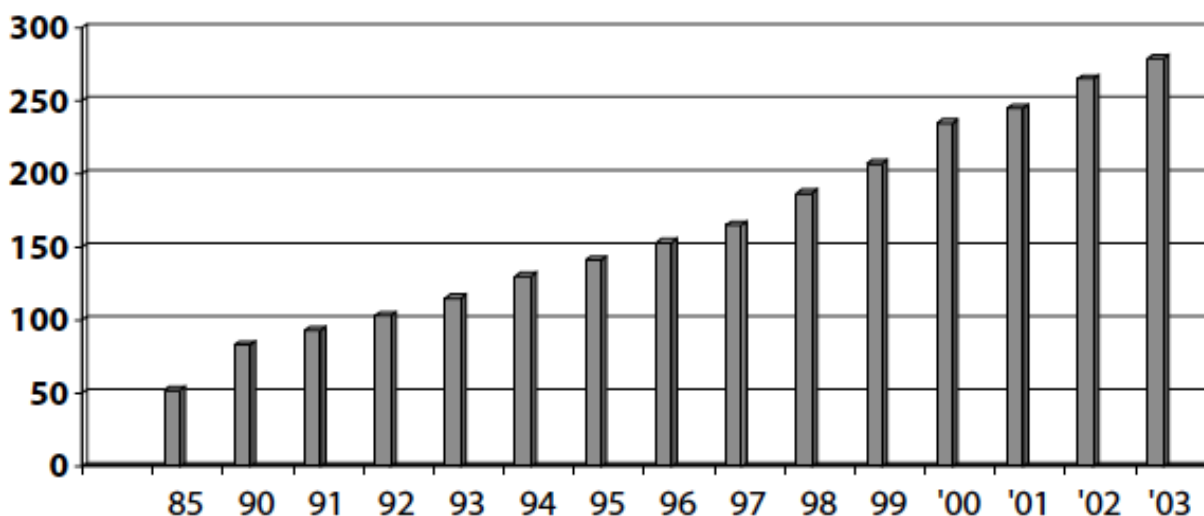


Figure 1. Evolution of container traffic (millions of TEUs). Source: Coronado et al. 2006<sup>45</sup>

L'intermodal prend en effet racine dans la conteneurisation mais également dans ce qui est appelée la *gestion de la distribution physique* appartenant à système plus global : le *supply chain management* ou chaîne logistique globale. La première a grandement amélioré la manutention des marchandises et a permis de réaliser des économies d'échelle. La seconde a permis à la distribution de s'ajuster aux besoins des entreprises industrielles et commerciales et d'introduire les principes logistiques dans le commerce international<sup>46</sup>.

L'étymologie du mot *logistique* fait apparaître que celle-ci repose sur deux principaux piliers, l'un est relié aux mathématiques et le second au domaine militaire<sup>47</sup>. Partant de ces deux bases principales, la logistique a ensuite façonné l'organisation des entreprises. Le premier mot utilisé était « *logistikos* » qui se traduit comme « relatif au calcul » et renvoie au raisonnement mathématique. La logistique a ainsi trait à la recherche opérationnelle, à la résolution de problèmes de gestion de systèmes complexes<sup>48</sup>. On parle alors d'*optimisation logistique*,

<sup>45</sup> Daniel CORONADO, Manuel ACOSTA, Maria del Mar CERBAN et Maria del Pilar LOPEZ, *Economic Impact of the Container Traffic at the Port of Algeciras Bay*, Berlin, Heidelberg, Springer-Verlag, 2006, p.13.

<sup>46</sup> Michael GRAHAM et Nicholas ELLIOTT, *Effective intermodalism*, [London], Lloyds of London Press, 1990, p.13.

<sup>47</sup> Pour E. Grosvenor Plowman: « The business logistics (...) consists of both mathematical procedures and coordinated decisions » E. Grosvenor PLOWMAN, *Lectures on elements of business logistics*, [Stanford, Calif., Stanford University, Graduate School of Business, 1964, p.1.

<sup>48</sup> Pascal LIEVRE, « Un enjeu interne du développement de la logistique : lier les préoccupations de la conception d'un cadre commun entre la gestion et l'ingénierie », (2006) 31-3 *Gestion* 97, 97.

branche liée aux sciences de l'ingénieur<sup>49</sup>. La logistique a également des racines militaires. Elle est « *l'art de combiner tous les moyens de transport, de ravitaillement et de logement des troupes* »<sup>50</sup>, fonctions autrefois attribuées au maréchal des logis<sup>51</sup>. C'est cette ramification militaire qui se déploiera ensuite dans les entreprises grâce aux sciences de la gestion. Il s'agit de la *logistique stratégique* qui se concentre sur la mise en œuvre d'une stratégie d'organisation dans laquelle le retour d'expérience est un élément central.

En somme, la logistique combine dimension opérationnelle et dimension stratégique d'une entreprise. Elle consiste à gérer les flux et la succession d'opérations pour rendre effective les solutions organisationnelles des entreprises<sup>52</sup>.

Fonction très large dont la finalité est de veiller à la compétitivité de l'entreprise, la logistique inclut, mais déborde, le simple cadre du transport international. Ce dernier est considéré comme l'un des maillons d'une chaîne devant œuvrer à créer ou maintenir l'avantage concurrentiel de l'entreprise sur le marché globalisé. Cette chaîne n'est autre que le *supply chain management* (ou chaîne logistique globale) dans le cadre de laquelle le transport occupe une place d'une importance primordiale.

La chaîne logistique globale implique le mouvement des produits de leur point d'origine jusqu'au point de consommation final où il acquiert alors sa pleine valeur. Le transport est « le véhicule » qui parachève cet acheminement sur le marché. Quelque soit le mode ou la combinaison de modes retenus, le transport a pour finalité d'acheminer le bon produit, au bon

---

<sup>49</sup> Pascal LIEVRE, *La logistique*, 4e éd., coll. (électronique), Paris, Presses universitaires de France, 2010, p. 13.

<sup>50</sup> Gilles PACHÉ, « La logistique », dans *Encyclopædia Universalis*, coll. électronique, Paris.

<sup>51</sup> Marie TILCHE, « La logistique et le droit. Un mariage de raison », dans *Mélanges en l'honneur de Christian Scapel*, Pierre Bonassies et Cyril Bloch, Aix-en-Provence, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2013, p. 374 à la page 376.

<sup>52</sup> « *La logistique renvoie à une conception de l'organisation en termes de processus, c'est-à-dire d'enchaînement d'opérations orientées vers un but : une succession d'opérations liées à l'écoulement d'un flux physique, de l'amont à l'aval, pilotée par un flux d'information en fonction d'une finalité globale explicite. Dans cette perspective, une grande attention est portée au problème de la mise œuvre effective d'une solution, dans une situation donnée, dans un endroit donné, dans un temps donné, et à ses répercussions effectives sur l'ensemble de l'organisation. C'est dans l'articulation entre niveau stratégique et le niveau opérationnel que se joue la dimension logistique (...). La logistique est une discipline d'interface : interface entre la demande et l'offre, entre des logiques d'acteurs, entre les services de l'entreprise, entre l'intérieur et l'extérieur de l'organisation, entre des secteurs d'activité socio-économiques* » P. LIEVRE, préc., note 49, p. 7.

endroit, au bon moment tout en respectant son intégrité. Il est le maillon central de la circulation des produits depuis l'étape d'approvisionnement jusqu'à la distribution vers le consommateur final<sup>53</sup>. Ainsi, le transport est au cœur des décisions espace et temps<sup>54</sup> : il crée une « utilité temps » puisqu'il détermine la rapidité et la régularité du service ; il participe à « l'utilité espace » en mettant à disposition le produit au bon endroit, à savoir, au lieu de consommation visé<sup>55</sup>. De plus, il a un impact significatif sur le niveau de service offert au client tant en ce qui concerne l'étendue du marché couvert (capacité à fournir un service porte à porte avec un niveau de flexibilité lié au type de marchandises transportées) que des prestations annexes au déplacement (intégrer les objectifs marketing et logistiques du chargeur) en sus de son incidence sur le coût de production (le transport est le poste de dépense le plus lourd de la chaîne logistique si l'on additionne le transport d'approvisionnement et le transport de distribution<sup>56</sup>).

A l'instar des évolutions dans les politiques règlementaires qui ont favorisé l'intermodal en optant pour des mesures visant à intégrer les modes pour former des systèmes de transport efficaces, le transport intermodal repose également sur un principe d'intégration. Cette intégration est double. Au niveau technique, l'intégration s'appuie sur la technologie de la conteneurisation et, au niveau commercial, elle s'appuie sur le *supply chain management*. De ce fait, le transport intermodal constitue un système qui *intègre* les différents modes de transport et qui *s'intègre* à la chaîne logistique globale du chargeur.

Somme toute, **au niveau politique, technique et commercial, l'intermodal est conçu selon une perspective systémique**. Pourtant lorsqu'il s'agit de s'intéresser au régime de responsabilité du transport intermodal international de marchandises, l'on ne peut que constater la prédominance de l'approche segmentée et unimodale.

---

<sup>53</sup> Yung-Yu TSENG, *The role of transportation in logistics chain*, Eastern Asia Society for Transportation Studies, Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, 5, 2005, p. 1657, p. 1661.

<sup>54</sup> John Joseph COYLE, J. Bardi EDWARD et C. John LANGLEY, *Supply chain management: a logistics perspective*, Mason, OH, South-Western Cengage Learning, 2009, p. 40.

<sup>55</sup> J. R. STOCK et D. M. LAMBERT, préc., note 23, p. 313; Pierre TEURNIER, « Le transport: gérer l'espace au moyen du temps », (2011) 56-465 *Transports* 29, 30.

<sup>56</sup> J. R. STOCK et D. M. LAMBERT, préc., note 23, p. 312; Michel SAVY, *Le transport de marchandises*, Paris, Eyrolles, 2007, p. 238.

La problématique de l'unification des régimes juridiques des transports internationaux de marchandises demeure un obstacle pour l'effectivité de la chaîne de transport intégrée, pierre angulaire de l'intermodal. Ce dernier tend en principe à pallier les inconvénients majeurs de la segmentation des relations contractuelles entre chargeurs et opérateurs de transport mais, paradoxalement, il est fragmenté en plusieurs régimes juridiques unimodaux.

Un système de *transport segmenté* fondé sur l'unimodalisme, se caractérise par plusieurs phases de transport, plusieurs transbordements, des contrats pour chacune des phases, desquelles découlent des régimes de responsabilité différents ainsi qu'une division des coûts du transport. Autrement dit, pour un chargeur, le transport segmenté est synonyme de diverses opérations, de coûts élevés et d'imprévisibilité juridique. Par contre, un système de *transport intégré* tel que représenté par l'intermodal, se caractérise par un service unique porte à porte minimisant ou évitant tout transbordement, un seul contrat avec un organisateur pour l'ensemble du voyage, duquel découle une seule responsabilité endossée par cet unique cocontractant en contrepartie d'une rémunération intégrale (coût total).

Le droit des transports internationaux de marchandises est jusqu'à nos jours cantonné à la segmentation des opérations et des relations entre opérateurs. On fait face à une multitude de réglementations unimodales (c'est-à-dire qu'elles ne régissent que les opérations d'un mode de transport particulier) que cela soit à l'échelle internationale ou à l'échelle régionale<sup>57</sup>. Pour tenter d'élaborer un socle commun, se sont ajoutées des initiatives prises par le monde des affaires. L'ensemble de ces réglementations crée une confusion. Il est difficile de déterminer quel est le contrat applicable et pis encore, quel est le régime de responsabilité applicable.

Concernant particulièrement le régime de responsabilité, l'absence de régime intermodal pose des difficultés tant aux ayants droit à la marchandise qu'aux transporteurs. Il est nécessaire pour le chargeur de connaître le régime juridique applicable tout au long du voyage de sa marchandise et de prévoir les conséquences financières auxquelles il devra faire face (ex : savoir

---

<sup>57</sup> Secretariat UNCTAD, *Implementation of multimodal transport rules. Comparative Table. UNCTAD/SDTE/TLB/2/Add. 1.*, 9 octobre 2001, en ligne : <<http://unctad.org/en/docs/posdtetlbd2a1.en.pdf>> (consulté le 30 septembre 2014).



quel type d'assurance il lui faudrait souscrire pour être sûr d'être couvert en cas d'avarie à la marchandise ou en cas de retard à la livraison)<sup>58</sup>. De même, le transporteur doit pouvoir anticiper les éventuelles indemnisations auxquelles il serait susceptible d'être assujéti en cas de perte ou de dommage causé à la marchandise, ou même en cas de retard survenu durant les divers tronçons du voyage. Or, lorsqu'on compare les régimes internationaux en vigueur, l'on ne peut que constater les différences de cas d'exonération et les écarts énormes des montants de limitation.

A côté de ces difficultés d'ordre financières, se pose également celle liée à la nécessité pour chacune des parties de connaître, en fonction du voyage qui sera entrepris, la multitude des régimes applicables. Dans le cadre de ces régimes, il s'agit de « jongler » avec les règles impératives et de négocier les autres clauses contractuelles.

Autre problématique épineuse en la matière : les *pertes non-localisées*. Il s'agit plus précisément des situations dans lesquelles le moment ou le lieu de la survenance du dommage à la marchandise ne peuvent être déterminés. Dans ce cadre la difficulté est double : elle concerne tant la preuve que la détermination du régime juridique applicable. En effet, c'est seulement une fois la perte localisée qu'on pourra déterminer le mode de transport concerné et par conséquent le régime de responsabilité applicable. Mais dans le cas où les pertes restent non localisées et qu'aucune convention unimodale ne peut être appliquée, il faudra déterminer la loi nationale gouvernant le contrat. Sur ce dernier point très peu de législations nationales régissent le transport intermodal.

---

<sup>58</sup> Sur ce point, il a été relevé que les entrepreneurs de transport eux-mêmes ne savent pas toujours quels sont les régimes de responsabilité civile applicables à leurs opérations. Par ailleurs, a également été soulignée la difficulté rencontrée par les ayants droits à la marchandise lors de la négociation des clauses de responsabilité du transporteur. Cette problématique due à l'absence de standard minimum de responsabilité en transport intermodal, concerne tant les grandes entreprises que les petites ou moyennes entreprises : « à une époque marquée par la sous-traitance et la production à flux tendus, les grandes sociétés elles-mêmes n'expédient plus de gros volumes à la fois et pour une même destination, et sont par conséquent obligées d'accepter les conditions des entrepreneurs de transport en matière de responsabilité (...) les petits entrepreneurs doivent faire face à la puissance économique de leurs partenaires qui peuvent les contraindre à conclure des contrats de transport qui ne leur sont pas favorables » Groupe de travail du transport combiné et Commission économique pour l'Europe UNECE, *Possibilités de réconciliation et d'harmonisation des régimes de responsabilité civile régissant le transport combiné. Résultats de deux réunions d'un groupe d'experts (« auditions ») concernant les régimes de responsabilité civile appliqués au transport multimodal*, TRANS/WP.24/2000/3, Nations Unies, 2000, p. 5, en ligne : <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/003f.pdf>> (consulté le 30 août 2014).

On peut finalement constater à quel point le droit en vigueur est complexe lorsque l'on a affaire à un transport intermodal. Chaque palier de la chaîne de transport comporte son lot d'incertitudes juridiques. Celles-ci, présentent aux divers niveaux des relations contractuelles génèrent des coûts liés aux investigations, arrangements, arbitrage et toute autre procédure juridique nécessaire à la résolution d'un litige<sup>59</sup>. Ces coûts sont considérés comme du gaspillage et sont économiquement indésirables en ce qu'ils freinent le commerce international. Par ailleurs, l'incertitude crée des difficultés d'accès au marché pour les petits ou moyens opérateurs<sup>60</sup>. Pour éviter ou réduire ces coûts, il faut fixer des règles de responsabilité claires et simples pour chacune des parties au contrat. **Pour atteindre un tel objectif il faudrait analyser l'intermodal dans sa globalité, c'est-à-dire en partant de ses caractéristiques propres et non pas des régimes élaborés spécifiquement pour chacun des modes de transport qui le composent.**

Une approche globale du système de transport intermodal international de marchandises repose sur le *supply chain management (SCM)*, c'est-à-dire sur la stratégie de compétitivité des entreprises, appelé *stratégie logistique*. D'abord, c'est de l'organisation des chargeurs internationaux que découle la conception d'une chaîne de transport intermodal, ensuite et plus

---

<sup>60</sup> C'est ce que révèle un rapport du secrétariat de la CNUCED : « The current legal framework governing multimodal transport, it is suggested, gives rise to concern. A fragmented and complex legal framework creates uncertainty, which in turn creates transaction costs as it gives rise to legal and evidentiary enquiries, costly litigation and rising insurance costs. For developing countries, and for small and mediumsize transport users, particularly, the concern is considerable. Without a predictable legal framework, equitable access to markets and participation in international trade is much harder for small or medium players » (paragraphe 14). Par ailleurs, 83% des répondants (parties privées et publiques) au questionnaire soumis par le secrétariat de la CNUCED ont estimé que la structure réglementaire actuelle en matière multimodale n'est pas satisfaisante et 76% estiment même qu'elle est inefficente : « The great majority of all respondents (83%) do not consider the existing legal framework for multimodal transportation to be satisfactory. Most respondents (76%) also do not consider the existing legal framework to be cost-effective, citing in particular additional costs in relation to insurance, claims and legal advice as relevant factors increasing overall transport costs. One respondent expressed the concern that while the status quo was imperfect, « any attempt to tinker with the existing legal framework » might create the opportunity for more powerful and influential parties to upset the balance to the detriment of the weaker parties. Several of the replies received from Governments suggest that legal and economic studies in the field as well as a review of the 1980 MT Convention would be desirable » (paragraphe 21) SECRETARIAT DE LA CNUCED, *Multimodal transport the feasibility of an international legal instrument: report*, [Geneva, Switzerland], United Nations Conference on Trade and Development, 2003, p. 10 et 11, en ligne : <[http://unctad.org/en/docs/sdtetlb20031\\_en.pdf](http://unctad.org/en/docs/sdtetlb20031_en.pdf)> (consulté le 2 juillet 2014).

fondamentalement, l'on ne peut s'intéresser à l'offre de transport sans comprendre au préalable la demande dont elle émane.

Ainsi, selon nous, les interactions entre les opérations et les acteurs de la chaîne devraient faire l'objet d'avantage d'attention dans les débats juridiques portant sur le transport intermodal. Une telle approche permettrait de sortir de l'approche juridique traditionnelle consistant à cantonner l'intermodal à une succession d'opérations fragmentées traitées isolément et où l'élément déterminant reste le « déplacement » physique par différents « modes » de transport.

Nous partons de l'*hypothèse* que l'impasse juridique en matière de régime de responsabilité est due à l'approche unimodale et segmentée qui est profondément ancrée dans le droit du transport international de marchandises. En ne tenant pas compte de l'enracinement de l'intermodal dans la chaîne logistique globale (*supply chain management*), l'on condamne ce dernier à un dépeçage juridique en différentes composantes qui finalement le prive de son essence économique. Le transport intermodal devrait ainsi être analysé comme un système à part et bénéficier d'un régime de responsabilité qui lui est propre.

Notre démonstration reposera sur l'analyse du droit international en vigueur, à savoir les différentes et diverses Conventions internationales. Mais, nous nous limiterons géographiquement aux seuls Etats ratificateurs occidentaux (Canada, Etats-Unis, Union européenne). En outre, nous avons limité notre champ matériel aux seules divergences d'interprétations jurisprudentielles et doctrinales relatives à l'applicabilité des régimes en vigueur ainsi qu'aux propositions avancées dans le cadre des enceintes internationales pour résoudre les problématiques juridiques ou pour mettre à la disposition de la pratique des modèles de règles. L'objectif de notre analyse étant en effet de démontrer l'inadéquation des régimes actuels et l'impasse juridique à laquelle mène l'approche unimodale dominante.

C'est à l'aune de la chaîne logistique globale (*supply chain management*) à laquelle il est intimement lié que nous nous proposons d'analyser l'intermodal en tant que « système intégré » de transport (**Partie 2**). Mais auparavant, il nous faudra démontrer l'inadéquation de l'approche

unimodale prédominante qui traite du transport intermodal sur la base du droit « des modes » de transport composant la chaîne (**Partie 1**).

## **PARTIE I. DROIT DU TRANSPORT INTERMODAL INTERNATIONAL : UN DROIT « DES MODES » DE TRANSPORT**

Le transport international de marchandises s'est vu doter depuis plusieurs décennies de Conventions internationales régissant les relations entre les parties aux divers types de contrats de transport en fonction du mode emprunté. Puisque les conditions économiques et d'exploitation se posent différemment pour chaque mode de transport, chacun d'entre eux dispose de sa propre Convention internationale. Il en ressort, d'une part, qu'il n'existe pas d'instrument international unique traitant du contrat de transport en général et, d'autre part, que dans le cadre d'une chaîne de transport porte à porte, il faut tenir compte, en fonction de sa composition, de plusieurs Conventions unimodales.

Les segments de transport internationaux terrestres pourront être soumis tour à tour, en fonction du mode utilisé à :

- la Convention relative au contrat de transport internationale par route du 19 mars 1956 (dite **CMR**) amendée le 5 juillet 1978 ;
- la Convention internationale concernant le transport de marchandises par chemins de fer du 9 mai 1980, amendée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (dite **COTIF-CIM**). La nouvelle COTIF-CIM est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> Juillet 2006 ;
- la Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure du 22 juin 2001 (dite **CMNI**)<sup>61</sup>.

Notons au passage que ces Conventions ne sont pas en vigueur en Amérique du Nord, mais elles le sont dans les pays membres de l'Union européenne. Eu égard au champ *rationae loci* de notre thèse qui comprend ces derniers Etats, il nous faudrait les analyser.

---

<sup>61</sup> Notons brièvement qu'en fonction des Etats, le transport fluvial est classé soit dans la catégorie de transport terrestre (par ex : législation française) soit dans celle du transport maritime (par ex : législation allemande). Comme nous allons le constater à l'étude de cette Convention, ses dispositions s'inspirent tantôt de la CMR (routier), tantôt des Règles de La HayeVisby et des Règles de Hambourg (maritime). Nous avons considéré qu'il était plus approprié aux fins de notre analyse, de la classer parmi les Conventions terrestres car la problématique de l'étendue de son champ d'application à d'autres combinaisons de transport (hors fluvio-maritime) est liée la similitude de certaines de ses dispositions au régime routier.

De son côté le transport aérien souffre d'une dualité de régime. Il est régi, en fonction des ratifications, soit par le **système Varsovien**<sup>62</sup>, soit par la **Convention de Montréal**<sup>63</sup>. Mais le transport maritime reste le plus disparate juridiquement, puisqu'il peut être soumis à trois ou même quatre régimes juridiques différents, à savoir :

- la Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924 (dite **Règles de La Haye**) ;
- la Convention Bruxelles telle qu'elle a été modifiée par les Protocoles de 1968 et de 1979 (dite **Règles de La Haye-Visby**) ;
- la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (dite **Règles de Hambourg**).

A l'ensemble de ces régimes, risque de s'ajouter peut être prochainement un autre : celui de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer de 2008 (dite **Règles de Rotterdam**).

Ces diverses Conventions suivent, *grosso modo*, une structure similaire quant au régime de responsabilité qu'elles fixent : elles s'appliquent à un type de contrat de transport bien identifié ; elles prévoient la responsabilité des transporteurs pour perte ou dommage survenus au cours du transport. Certaines visent même le cas du retard à la livraison. Cette responsabilité s'étend de la prise en charge de la marchandise par le transporteur jusqu'à la livraison (ou avant le chargement et après le déchargement, pour ce qui concerne les Règles La Haye et La Haye-Visby). En contrepartie, le transporteur bénéficie de cas d'exonération ainsi que d'un plafonnement de sa responsabilité. Quant au chargeur, ses intérêts sont protégés par le caractère impératif de ces Conventions. En effet, la plupart prévoient que toute clause contractuelle dérogatoire à leur régime est nulle, sauf dans les cas où elle est favorable au chargeur<sup>64</sup>.

Hormis cette similitude de façade, le détail de chacun des régimes unimodaux varie grandement, et notamment en ce qui concerne : le fondement de la responsabilité ; les cas d'exonération et

---

<sup>62</sup> Conventions pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et ses protocoles d'amendements.

<sup>63</sup> Convention pour l'unification des règles relatives au transport aérien international du 28 mai 1999.

<sup>64</sup> Voir par exemple : art. 5 COTIF-CIM ; art 5 et 6 R.L.H.V. Notons que contrairement aux autres conventions, la CMR interdit toute dérogation à son régime de responsabilité, même lorsqu'elle est plus favorable au chargeur (art 41).

les limitations de responsabilité. Cette disparité devra être gérée par l'ayant-droit (expéditeur, destinataire ou toute personne ayant acquis un titre représentatif de la marchandise) qui lorsque la marchandise transportée a été perdue, avariée ou encore lorsqu'elle a été livrée en retard, devra non seulement identifier l'opérateur contre lequel il peut faire valoir ses prétentions, mais également le régime applicable.

Mais auparavant, la principale difficulté qui se posera est de déterminer l'étendue de l'applicabilité de ces Conventions unimodales à une combinaison comprenant plusieurs modes de transport différents et dont l'objet est un transport de bout en bout. Une grande divergence juridique règne lorsqu'il s'agit de répondre à la question fondamentale : *où commencent et où s'arrêtent ces Conventions ?* Une telle question fera l'objet du **chapitre premier** de notre étude qui se concentrera sur les uniques points de divergences tant jurisprudentiels que doctrinaux. Nous nous intéresserons dans **le chapitre 2** aux propositions avancées ainsi qu'aux modèles de contrat en circulation qui tentent de pallier les lacunes juridiques dont pâtit le transport intermodal international de marchandises.

Nous allons ainsi constater que la perspective juridique tenant au traitement de la chaîne de transport intermodal est profondément enracinée dans le droit des « modes de transport » qui la composent.

## **CHAPITRE 1. L'étendue de l'application des Conventions internationales de transport de marchandises**

Chacun des modes de transport est régi par une Convention internationale qui lui est propre. Les Conventions en vigueur fixent un régime de responsabilité fondé sur les caractéristiques techniques et commerciales spécifiques à chacun des modes. Certaines de ces Conventions contiennent, en outre, des dispositions qui traitent de l'utilisation d'un autre mode de transport en plus de celui qu'elles régissent. L'avènement et le développement du transport intermodal a mis de l'avant ces dernières dispositions en posant une question fondamentale : lui sont-elles applicables ? Cette question a donné lieu à des divergences d'interprétations tant jurisprudentielles que doctrinales, qui ont elles-mêmes débouché sur une incertitude quant à l'étendue du champ d'application de chacune des Conventions.

Il est par conséquent important d'exposer les différents points de vue avancés. Pour ce faire, nous analyserons le champ d'application de chacune des Conventions en commençant par les Conventions terrestres qui présentent un certain nombre de similitudes dans leur libellé (**Section 1**). Nous nous intéresserons ensuite aux Conventions relatives aux transports aérien et maritime qui ont été regroupées sous une même section du fait de leur position en tant que tronçon principal d'un transport international de marchandises (**Section 2**). Par ailleurs, nous nous en tiendrons à l'analyse des arrêts de principe ayant trait au transport intermodal et qui présentent des faits similaires.

### **Section 1. Les Convention internationales en matière terrestre**

La Convention relative au contrat de transport international par route (ci-après **CMR**) est centrale en droit international des transports terrestres. Elle fixe un régime qui a inspiré les autres Conventions terrestres. Il paraît alors opportun d'analyser cette Convention préalablement aux autres (**I**), et ce, d'autant plus que comme nous le verrons, les débats houleux sur l'étendue de l'application de la COTIF-CIM (**II**) et de la CMNI (**III**) sont intimement liés à l'interprétation de la CMR.



## I. *Le transport routier international de marchandises : la CMR*

Tel que nous venons de le dire, le transport international de marchandises par route est gouverné par le régime de responsabilité de la *Convention relative au contrat de transport international par route* dont le texte originel date du 19 mars **1956**. La version actuelle de la CMR date du 5 juillet 1978. Elle a en effet subi quelques modifications relatives aux limitations de responsabilité qui sont aujourd'hui fixées à 8.33 DTS/kg (au lieu des 25 francs par kg de la version de 1956). Hormis cette modification, le texte de la CMR tel que nous le connaissons a gardé sa teneur des **années 1950**, années durant lesquelles l'utilisation d'unités de transport intermodal (UTI) était loin de dominer l'industrie. Pour autant, la CMR prévoit son applicabilité aux opérations comprenant un transport routier et un autre mode de transport.

Ce sont les articles 1 et 2 de la Convention CMR qui fixent l'étendue de son champ application. L'article 1 prévoit qu'elle s'applique à tout contrat de transport international de marchandises par route. L'article 2 fixe les conditions de son application à un « transport superposé ».

Comme nous allons l'exposer, l'applicabilité de la CMR à un tronçon routier inclus dans une chaîne de transport intermodal international reste une question délicate du fait des divergences d'interprétations jurisprudentielles et doctrinales portant sur l'article 1<sup>er</sup> (**A**). Avec l'avènement de la conteneurisation qui a largement favorisé le recours au transport intermodal, la question se pose avec acuité.

Par ailleurs, la CMR peut s'appliquer à toute la chaîne de transport composée d'un mode de transport en plus du routier, dès lors que les conditions fixées à l'article 2 sont remplies. Cependant, l'interprétation de ces conditions diffère d'une juridiction étatique à l'autre (**B**).

### A. *Applicabilité de la CMR au transport conteneurisé international : l'absence de consensus sur l'interprétation de l'article 1er*

C'est l'article 1<sup>er</sup> qui fixe le champ *rationae loci* et le champ *rationae materiae* de la CMR en énonçant :

« 1. La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties.

2. Pour l'application de la présente Convention, il faut entendre par «véhicules» les automobiles, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949.
3. La présente Convention s'applique même si les transports rentrant dans son champ d'application sont effectués par des États ou par des institutions ou organisations gouvernementales.
4. La présente Convention ne s'applique pas : a) Aux transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales; b) Aux transports funéraires; c) Aux transports de déménagement.
5. Les Parties contractantes s'interdisent d'apporter par voie d'accords particuliers conclus entre deux ou plusieurs d'entre elles toute modification à la présente Convention, sauf pour soustraire à son empire leur trafic frontalier ou pour autoriser dans les transports empruntant exclusivement leur territoire l'emploi de la lettre de voiture représentative de la marchandise ».

C'est surtout le **paragraphe 1<sup>er</sup>** de cet article qui pose le plus de difficultés d'interprétation alors même qu'il est le noyau dur du champ d'application de la Convention. Il s'agit de déterminer ce qu'est *un contrat international de transport de marchandises par route* dans les cas où le *tronçon routier fait partie d'une chaîne de transport intermodale conteneurisée*.

La difficulté est ici étroitement liée à l'existence de l'article 2 qui vise les transports superposés. Ce type de transport se distingue du transport conteneurisé puisque, techniquement, il s'agit de l'embarquement et du débarquement d'un véhicule routier, sur ses propres roues ou sur des roues qui lui sont ajoutées, pour continuer, sur un autre mode, le transport des marchandises qu'il contient<sup>65</sup>. Cela se traduit juridiquement par le fait : « *qu'en vue de l'exécution d'un contrat de transport de marchandises, un véhicule déjà chargé de ces marchandises est à son tour transporté, sans rupture de charge, sur ou dans un autre véhicule, dont il est débarqué encore chargé* »<sup>66</sup>.

La différence avec le transport conteneurisé est de trois ordres : le conteneur n'est pas un véhicule routier mais une unité de transport intermodal ; le transport superposé se déroule sur une partie du parcours routier alors que le conteneur passe d'un mode à l'autre tout le long du

---

<sup>65</sup> David LOWE, *Intermodal freight transport*, coll. électronique, Amsterdam; Boston, Elsevier Butterworth-Heinemann, 2005, p. 254. UNITED NATIONS, ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT et EUROPEAN COMMISSION, *Terminologie en transports combinés*, New York, United Nations, 2001, p. 22, en ligne : <<http://www.oecd.org/sti/transport/roadtransportresearch/1941816.pdf>> (consulté le 30 août 2014).

<sup>66</sup> Marc BOMBEECK, Philippe HAMER et Benoit VERHAEGEN, « La responsabilité du transporteur routier dans le transport par car-ferries: l'article 2 de la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) », (1990) 25-2 *Eur. Transp. Law* 110, 118.

voyage ; dans le cas du conteneur, il y a rupture de charge (même si la marchandise reste dans le conteneur) et donc, fractionnement du transport<sup>67</sup>, alors que dans le cas du transport superposé, la marchandise reste dans le véhicule routier jusqu'à son déchargement à destination<sup>68</sup>.

La CMR a ainsi, *via* l'article 2, prévu l'application de ses dispositions au transport superposé (entrant dans la catégorie du *mode on mode*), mais pas au transport conteneurisé (entrant dans la catégorie *mode to mode*). Il s'agit donc de savoir si ce dernier est prévu par l'article 1<sup>er</sup>. Plus concrètement, la question qui se pose est la suivante : faut-il considérer que l'absence de mention expresse du transport conteneurisé dans la CMR signifie sa non applicabilité à un tronçon routier intégré dans une chaîne de transport intermodale conteneurisée ? Autrement dit, doit-on considérer que la CMR s'applique à un transport exclusivement routier et à un transport superposé ?

Eu égard à la place sans cesse grandissante du conteneur dans l'industrie du transport, on comprend l'importance centrale d'une telle question. Déclarer la CMR non applicable au transport intermodal conteneurisé, reviendrait à l'exclure d'une bonne partie du fret actuel. C'est l'idée sous-jacente poursuivie par les tenants d'une application extensive de la CMR (1), à laquelle s'opposent les tenants d'une interprétation stricte de cette Convention (2).

---

<sup>67</sup> Le glossaire Lamy transport définit la rupture de charge dans le transport routier comme étant: « un transbordement de la marchandise d'un véhicule sur un autre, appartenant ou non au même transporteur, conduisant donc à une exécution fractionnée du transport, puisque chaque véhicule successif n'accomplit qu'une partie du trajet » Bernadette KERGUELEN-NEYROLLES, Laurent GARCIA, Valérie RENARD, Cyrille CHATAIL, Morgane COMELLE BADSI, Isabelle DOR et Marie TILCHE, *Lamy transport [2013]. Tome 2, Commission de transport, mer, fer, air, commerce extérieur*, Paris, Ed. Lamy, 2013, p. 958; D'après le Pr. Bonassies: « 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. [Il faut distinguer] le cas où la marchandise est transportée sur une remorque ou semi-remorque (assimilées à des véhicule par la Convention) et le cas où elle est transportée en conteneur. Dans cette dernière hypothèse, il y aura forcément rupture de charge correspondant au déchargement du conteneur du véhicule et à son chargement sur le navire » Stéphane MIRIBEL, « Colloque de droit comparé. Transport Multimodal et Assurance », (1999) 51-595 *Droit Marit. Fr.* 657, 661.

<sup>68</sup> L'exemple le plus connu est celui du transroulage (appelé communément Ro-Ro, diminutif de Roll-on/ Roll-off) qui consiste à superposer des véhicules routiers « sur » ou « dans » un navire. Autrement dit, il s'agit d'une « technique de transport combiné dans le cadre de laquelle un véhicule routier en charge embarque à bord d'un navire de mer spécialement conçu, où il est placé en cale ou sur le pont » B. KERGUELEN-NEYROLLES et al., préc., note 67, p. 958.

### 1. Les tenants de l'application de la CMR à un transport intermodal international de marchandises via l'article 1er

Les *pro-CMR* considèrent que l'expression « à tout contrat de transport de marchandises par route », ne signifie pas que tout le transport doit être nécessairement effectué par route<sup>69</sup>. **P.G. Fitzpatrick** met de l'avant le fait que rien dans la Convention n'indique qu'un contrat de transport exécuté partiellement par route et partiellement par d'autres modes de transport, ne devrait pas être considéré comme un contrat de transport routier au sens de l'article 1 (1) CMR<sup>70</sup>. Autrement dit, l'applicabilité de la CMR n'est pas limitée aux contrats de transport « exclusivement » ou « principalement » par route<sup>71</sup>, et l'interprétation de cette disposition ne doit pas être littérale<sup>72</sup>.

---

<sup>69</sup> Malcom CLARKE, « Air Carriage by Road Quantum Rumble On », dans *General Trends in Maritime and Transport Law 1929-2009*, Dir. Johan Schelin, Stockholm, Johson Institute of Maritime and Transport Law, 2009, p. 235 à la page 238.

<sup>70</sup> P.G FITZPATRICK, « Combined Transport and the CMR Convention », (1968) *J. Bus. Law* 311, 311.

<sup>71</sup> Lors des travaux de la CNUDCI, il a été noté que : « On a dit en outre que le champ d'application de la CMR n'était pas limité aux contrats de transport de marchandises exclusivement ni même principalement par route, car conformément aux termes de son article 1.1, elle s'applique à “ tout contrat visant le transport de marchandises par route (non souligné dans le texte)” et non à tout contrat de transport de marchandises par route » Groupe de travail III (Droit des transports) CNUDCI, *Droit des transports: élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [par mer]*, *Observations générales sur le champ d'application du projet d'instrument*, Onzième session, A/CN.9/WG.III/WP.29, New York, Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, 2003, p. 29, par. 155, en ligne : <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/808/19/PDF/V0380819.pdf?OpenElement>>.

<sup>72</sup> Un exemple de l'applicabilité de la CMR à un transport intermodal est fourni par le Rechtbank Van Koophandel d'Anvers. Le tribunal devait déterminer dans quelle mesure la CMR pouvait s'appliquer à un transport international mer-route couvert par un Combined Transport Bill of Lading. En l'espèce le contrat (Combined Transport B/L) précisait comme lieu de prise en charge Hong Kong et comme lieu de livraison Anvers ; le port de chargement prévu était Hong Kong et le port de déchargement Rotterdam. Mais le contrat ne précisait pas le mode de transport par lequel les marchandises devaient être transportées de Rotterdam à Anvers, le choix du mode étant ainsi laissé à l'appréciation du transporteur. Celui-ci a opté pour un transport routier. A l'arrivée des marchandises à Anvers, des avaries ont été constatées. Afin d'échapper à l'application de la CMR, les défenderesses ont soutenu que ce type de transport constitue un mode totalement nouveau, qui couvre le transport d'un lieu situé dans un pays déterminé, où les marchandises sont prises en réception vers un lieu de livraison situé dans un autre pays, au moyen de deux ou plusieurs moyens de transport différents tandis que ce contrat inédit ne serait pas encore régi par une convention internationale de telle sorte qu'il est permis aux contractants de fixer les règles qui vont régir leur relation (en l'espèce, les règles de compétence de juridiction et de prescription). Le Rechtbank rejette cet argument portant sur les spécificités de ce mode de transport. Il déclare nulles et inexistantes les clauses contraires au régime CMR au motif que : « un transport combiné effectué par la voie maritime de Hong Kong vers Rotterdam et par la route de Rotterdam à Anvers est, en ce qui concerne le trajet routier international, soumis à la CMR » « Rechtbank Van Koophandel Antwerpen, 23 septembre 1975 », (1976) *Eur. Transp. Law* 279, 280. De même la Cour suprême allemande s'était prononcée en ce sens dans un arrêt de 1987. L'affaire concernait la perte partielle d'un conteneur durant un transport intermodal Neunkirchen à Portadown. Le conteneur a été empoté et transporté par route entre Neunkirchen et Rotterdam d'où il a été expédié, sans la remorque, vers Belfast. Alors que le transport routier devait continuer de Belfast à Portadown, le transporteur a mis fin au transport à cause d'un litige sur le paiement du fret. La BGH a estimé que la CMR ne s'appliquait qu'au transport routier international Neunkirchen-Rotterdam et pas

Cette position a été suivie dans l'affaire Quantum<sup>73</sup>. Les faits concernaient un transport de marchandises de Singapour à Dublin. La compagnie Air France a transporté les marchandises par air de Singapour à Paris et a ensuite sous-traité le transport Paris-Dublin à l'entreprise Plane Trucking. Ce dernier trajet comprenait un tronçon routier français en partant de Paris suivi d'un transport transmanche (Ro-Ro) jusqu'à Manchester et enfin, un dernier tronçon routier jusqu'à la destination finale, Dublin. Les marchandises ont été volées durant cette dernière étape. La *master air waybill* émise par Air France visait un transport en deux étapes, Singapour-Paris et Paris-Dublin avec la possibilité pour le transporteur aérien d'utiliser d'autres moyens de transport que l'aérien pour la seconde étape du déplacement. Dans ce cadre, la Cour a estimé que :

*« Si la lettre de transport principale (master air waybill) couvre le transport depuis son point de départ jusqu'à sa destination finale et mentionne expressément qu'il doit se dérouler en deux étapes, comprenant un transport aérien et un transport routier international subséquent, la CMR régit la responsabilité du transporteur lorsqu'il est établi que la perte ou les dommages aux marchandises se sont produits pendant le transport routier ».*

De son côté le Pr. **Putzeys** va plus loin et considère que lorsque le transporteur routier décide de confier le conteneur à un autre mode de transport, « l'émission d'une lettre de voiture CMR pour un transport de bout en bout rend la CMR applicable par rattachement contractuel, à l'entière du transport combiné par conteneur »<sup>74</sup>. C'est ici une application extensive de la CMR qui est prônée. Cette position n'est cependant pas partagée par l'ensemble des auteurs qui, pourtant sont favorables à l'application de la CMR dans le cadre d'un transport intermodal.

---

au tronçon nord irlandais de Belfast à Portadown. Elle déclare : « The CMR applies to the land stage of the carriage, as ensues from article 1 of the Convention » Bundesgerichtshof, 24 juin 1987 (BGH), « Bundesgerichtshof, 24 juin 1987, I ZR 127/85 », (1987) *Transportrecht* 447 à 454. Il est également intéressant de noter que la BGH devant l'absence de preuve quant au lieu de survenance du dommage a décidé d'appliquer la CMR au contrat entier (intermodal), non pas parce que la Convention devait être interprétée de la sorte, mais parce que les juges ont estimé que dans le cas d'un dommage inconnu, le transporteur intermodal voyait sa responsabilité engagée sur la base du régime unimodal le plus favorable à l'ayant-droit à la marchandise. Pour cela, ils s'appuyent sur le droit commun allemand selon lequel la charge de la preuve du lieu ou du moment de survenance du dommage incombe au transporteur. Voir sur cette question: Marian PASCHKE, « Germany », dans *Multimodal transport: carrier liability and issues related to the bills of lading*, Kiantou-Pampouki, Bruxelles, Bruylant, 2000, p. 113 à la page 115.

<sup>73</sup> *Quantum Corporation Inc. and others. v. Plane Trucking Ltd. and others*, [2002] 2 Lloyd's Rep. 25 (Court of Appeal). COURT OF APPEAL, « Quantum Corporation Inc. and others. v. Plane Trucking Ltd. and others », (2004) 39 *Eur. Transp. Law* 535.

<sup>74</sup> Jacques PUTZEYS, *Le contrat de transport routier de marchandises*, Bruxelles, Bruylant, 1981, p. 104 note 196.

La division doctrinale des pro-CMR, porte sur l'interprétation du *caractère international du contrat*. Il s'agit plus particulièrement de savoir ce qu'il faut entendre par *lieu de prise en charge et lieu de livraison*. Pour une partie de cette doctrine il suffit que le contrat intermodal soit international pour que la CMR s'applique. Ainsi, les lieux de prise en charge et de livraison tiennent au tout début et à la toute fin du parcours intermodal. L'autre partie considère au contraire, que même si l'application de la CMR ne doit pas être exclue de toute chaîne de transport intermodal, le tronçon routier doit lui-même être international. On s'en tiendrait donc à la prise en charge et à la livraison effectuées dans le seul segment routier.

La jurisprudence française s'est prononcée en faveur de la première interprétation. Dans un arrêt de 1995, la **Cour de cassation** française a appliqué la CMR à un transport sous lettre de voiture internationale France-Tunisie. Un dommage est survenu durant le tronçon routier entre Cholet et Marseille et la défenderesse a invoqué l'application du droit interne français. Pour la Cour d'appel de Montpellier le contrat n'était pas régi par un contrat unique répondant aux seules règles de la CMR. Elle relève que la lettre de voiture internationale mentionnait bien la Tunisie comme destination finale, mais que le lieu prévu pour la livraison par le transporteur routier substitué était Marseille. Par conséquent, ce dernier transporteur ne comptait pas s'associer au transport international.

La Cour de cassation casse et annule l'arrêt de la Cour d'appel en ces termes :

*« (...) le lieu de prise en charge des marchandises et le lieu prévu pour leur livraison étant situés dans des pays différents, le transport régi par un contrat unique se trouvait, en toutes ses parties, soumis à la CMR »<sup>75</sup>.*

De même, **deux arrêts néerlandais de 1992**<sup>76</sup> avaient considéré que même si le tronçon routier n'était pas international, la CMR devait s'appliquer, *via* l'article 1<sup>er</sup>, à un contrat dans lequel le lieu de prise en charge et le lieu de livraison étaient situés dans deux Etats différents. Par contre, elle ne s'applique pas aux autres modes de transport composant la chaîne puisque les conditions de l'article 2 (*qui a trait au transport superposé*) n'étaient pas remplies.

---

<sup>75</sup> Cass. com., 21 novembre 1995, *Transport Stefover et autres c. Mutuelle des assurances des commerçants et des cadres salariés de l'industrie et du commerce et autres*, *Bulletin des arrêts de la Cour de cassation*, IV 248.

<sup>76</sup> *Rb Rotterdam*, 24 January 1992, *Schip & Schade (S&S)* 1993, 89; Marian HOEKS, « The Rules of Redemption?: of Multimodal Transport Contracts, the Rotterdam Rules and the EU », (2011) *Transportrecht* 1, 11.*Id.*, 11.

Le premier cas concernait un transport de marchandises du Caire (Egypte) vers Geleen (Pays-Bas). La chaîne de transport consistait en un transport Caire-Alexandrie par route, puis Alexandrie-Anvers par mer, enfin Anvers-Geleen par transport routier international. Le dommage était survenu durant le transport routier Caire-Alexandrie. Le Rechtbank a décidé d'appliquer la CMR en partant d'une interprétation *a contrario* de l'article 2 CMR. Le tribunal a considéré que l'article 2 prévoit que lorsqu'on a affaire à un transport superposé (transroulage route-mer), la CMR s'applique à l'ensemble de la chaîne de transport (même au transport maritime). Mais, lorsqu'un véhicule n'est pas chargé avec sa marchandise sur le navire (donc, en l'absence de transroulage), la CMR ne s'applique simplement pas au tronçon maritime, mais reste applicable au tronçon routier d'un transport intermodal<sup>77</sup>.

Par ailleurs, même si les juges étaient conscients que le contrat n'était pas un contrat de transport routier exclusivement (du début à la fin du voyage), il y avait selon eux contrat international, car les lieux de prise en charge et de livraison de l'ensemble du voyage étaient situés dans deux Etats différents. Pour ne pas restreindre l'application de la CMR et sauvegarder l'uniformité du droit, les juges ont décidé :

*« the facts under consideration concern carriage by road – for at least part of the distance – between places situated in different countries in accordance with the provisions of article 1 CMR, which means that the CMR applies to the road legs of the carriage at hand. When, as is the case here, the prerequisites of article 2 CMR have not been met the only result thereof is that the CMR is not also applicable to the carriage by sea ».*

Dans la seconde affaire<sup>78</sup> les faits concernaient un transport au départ de Gameren (Pays-Bas) vers plusieurs destinations en Italie. La chaîne de transport comportait un transport routier suivi d'un transport ferroviaire, et enfin un autre transport routier. Seul l'un des transports routiers était international. Les juges avaient considéré que le transport par rail entre les deux tronçons routiers n'empêchait pas la CMR de s'appliquer. Comme dans le cas précédent, ils ont estimé que si les marchandises avaient été transportées par rail en restant dans le véhicule routier (*donc un transport superposé route-fer*), la CMR se serait appliquée. Mais, puisque les marchandises avaient été transférées du véhicule routier pour être chargées sur le train, la CMR s'appliquait

---

<sup>77</sup> Cette interprétation de l'article 2 CMR est assez surprenante et sera ultérieurement écartée par l'arrêt: *Rb Rotterdam*, 28 octobre 1999, (S&S) 2000, 35, (*The Resolution Bay*). Cet arrêt fait l'objet d'un exposé dans le cadre de la partie consacrée à l'interprétation de l'article 2 CMR.

<sup>78</sup> Affaire rapportée en anglais par: M. HOEKS, préc., note 76, 5; *Rb Rotterdam*, 5 juin 1992, (S&S) 1993, 107, .

en vertu de l'article 1. Par ailleurs, il n'est pas nécessaire, selon le Rechtbank, que le tronçon routier soit lui-même international puisque les lieux de prise en charge et de livraison mentionnés au contrat étaient situés dans deux Etats différents. Ainsi, la CMR devait s'appliquer à tous les segments routiers (même nationaux) dès lors que le parcours intermodal prévu au contrat est international.

Sous couvert de ne pas restreindre inutilement et excessivement le champ d'application de la CMR, et sous couvert de préserver l'uniformité du droit du transport routier, les *pro-CMR* prônent une application de la Convention à tout transport routier même non international<sup>79</sup>. **Messent** approuve cette idée selon laquelle on peut, grâce à l'article 1, considérer que la CMR s'applique aux tronçons routiers qui, pris individuellement, sont purement internes<sup>80</sup>. Son argumentaire repose sur la nécessité de régir le trafic transmanche.

Partant du constat que l'article 2 CMR ne s'applique pas au transport intermodal conteneurisé (*mais uniquement au transport superposé*) l'auteur estime qu'en l'absence d'une interprétation extensive de l'article 1<sup>er</sup>, la plupart des transports transmanche seraient exclus du régime CMR dès lors que les tronçons routiers de part et d'autres de la Manche sont, séparément, internes. En outre, il met en avant le critère du rattachement contractuel à la CMR pour éviter toute incertitude juridique quant au régime applicable à un transport intermodal composé de segments routiers. Ainsi, le meilleur moyen de s'assurer l'application de la CMR à des tronçons routiers nationaux compris dans une chaîne intermodale internationale est d'insérer une clause qui exprime la volonté claire des parties de s'y soumettre.

En effet, en plus du rattachement matériel, il existe également **un rattachement contractuel** à la CMR. Il s'agit d'un critère de rattachement objectif qui se réfère au contrat<sup>81</sup>. La volonté des parties étant prédominante<sup>82</sup>, il s'agit alors de déterminer l'intention de ces dernières d'effectuer

---

<sup>79</sup> *Rb Rotterdam*, 24 January 1992, *Schip & Schade (S&S) 1993*, 89, préc., note 76. Un arrêt de revirement dit *The Resolution Bay* du 28 octobre 1999 viendra mettre fin à une telle interprétation. Une analyse lui est consacrée dans les pages qui suivent.

<sup>80</sup> Andrew D. MESSENT, *CMR, contracts for the international carriage of goods by road*, 3e éd., London, LLP, 2000, p. 45.

<sup>81</sup> Angelo PESCE, « The contract and carriage under CMR », dans *International carriage of goods by road (CMR)*, Theunis Jan, London; New York, Lloyd's of London Press, 1987, p. 1 à la page 9.

<sup>82</sup> Ludovic BERNARDEAU, « La CMR en tant que règle des transports intérieurs », (1998) 33 *Eur. Transp. Law* 785, 787. En ce qui concerne l'interprétation de ce caractère contractuel, notons qu'en Italie la Corte Suprema di Cassazione estime que, même dans les cas où les conditions de l'art 1 sont remplies, l'application de la CMR n'est



un transport international. Pour ce faire il faut se référer aux lieux de prises en charge et de livraison « *tels qu'ils sont indiqués au contrat* ». Si ceux-ci sont situés dans deux Etats différents dont l'un au moins est partie à la CMR, les tronçons routiers entreraient, *via* l'article 1, dans le giron de la Convention<sup>83</sup>.

Dans un arrêt de 1997, la Cour de cassation française<sup>84</sup> confirme le principe de l'application conventionnelle de la CMR à un transport routier international en ces termes :

*« ayant relevé que, par deux lettres de voiture les parties avaient entendu soumettre le transport litigieux aux règles de la CMR, (...) c'est à bon droit que la cour d'appel a retenu les dispositions de la CMR relatives aux limitations de responsabilité du transporteur ».*

La liberté contractuelle prend ainsi tout son sens. Pour autant, il ne s'agit pas d'une liberté totale car elle peut être limitée par des dispositions nationales d'ordre public. La Cour précise en effet que la CMR peut s'appliquer à un contrat de transport intérieur seulement si :

*« ces dispositions ne sont pas contraires aux règles d'ordre public régissant le contrat de transport national »*<sup>85</sup>

La doctrine et la jurisprudence partisans de l'application de la CMR ont pour objectif de favoriser l'uniformisation des règles applicables au transport routier, même lorsqu'il est inclus dans un transport intermodal.

---

pas automatique. Pour la Cour de cassation italienne, l'art 1 est limité par l'art 6 (1) qui prévoit que la lettre de voiture doit contenir certaines indications dont : « k) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la [CMR] ». Pour la Cour, l'application de la CMR est conditionnée par l'existence d'un accord des parties en ce sens. Cette position est très critiquée tant par la doctrine que par les juridictions du fond italiennes. En effet, une telle interprétation contrevient à l'art. 41 CMR qui prévoit que la Convention est d'application impérative en disposant que : « est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la présente Convention » Claudio PERRELLA, « CMR: Recent Jurisdictional Developments in Italy », *forwarderlaw.com* (juin 2014), en ligne : <[http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article\\_id=946](http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=946)>. En outre comme l'explique le Pr. Putzeys, cette disposition (art 6. 1 (k)) réfère à la clause Paramount qui a pour objet d'éviter que CMR ne soit légalement ignorée par le tribunal d'un l'Etat non contractant. J. PUTZEYS, préc., note 74, p. 88.

<sup>83</sup> Putzeys explique : « le rattachement à la CMR n'est pas exclusivement matériel ; s'y ajoute un élément contractuel : « tels qu'ils sont indiqués au contrat ». (...) il faut donc interpréter la règle d'indication au contrat de manière large et y voir uniquement l'expression de la volonté contractuelle. Autrement dit, pour que la CMR s'applique de plein droit à un contrat de transport de marchandises par route, il faut et il suffit que les parties aient convenu (...) qu'il s'agirait d'un transport international » J. PUTZEYS, préc., note 74, p. 86.

<sup>84</sup> Cass Com, Juillet 1997, *Société Doumen contre Société Navigation et Transports*, *Bulletin des arrêts de la Cour de cassation*, III, 189.

<sup>85</sup> Les dispositions d'ordre public de l'ordre juridique français limitant l'application conventionnelle de la CMR sont analysées par Barthelemy MERCADAL, « La CMR peut-elle devenir la loi du transport intérieur français? », dans *Liber amicorum Jacques Putzeys: études de droit des transports*, Bruxelles, Bruylant, 1996, p. 245.

Pour appliquer la CMR dans les cas où le transport routier est inclus dans un transport intermodal, il suffit que le contrat intermodal soit international. Peu importe donc que le segment routier soit en réalité purement interne dès lors que la chaîne intermodale à laquelle il appartient est internationale. Dans ce cadre, le « lieu de prise en charge » et le « lieu de la livraison » sont le « tout début » et « la toute fin » du transport intermodal international tel qu'exécuté, ou bien tel qu'ils ont été mentionnés par les parties dans leur contrat.

N'ayant plus besoin de déterminer le caractère national ou international de chaque tronçon routier inclus dans une chaîne intermodale pour pouvoir appliquer la CMR, on réduit la complexité du droit en matière de transport intermodal. Malgré cet avantage, une telle interprétation est critiquable à plusieurs égards.

Amener le transport routier interne dans le giron de la CMR reviendrait à appliquer la Convention à tout transport routier inclus dans un transport intermodal international. Or, l'interprétation ainsi faite de l'article 1 a également des implications sur celle de l'article 17 qui dispose que :

*« Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie, qui se produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison »*  
[Nous soulignons]

Si l'on considère que la prise en charge commence *au début du voyage intermodal* et que la livraison se situe à *la fin de ce dernier*, l'application de l'article 17 CMR aurait pour effet de soumettre le transporteur intermodal au régime de responsabilité CMR pour tout le voyage et non pas seulement pour le segment routier<sup>86</sup>.

Par ailleurs, si la chaîne de transport est analysée sur la base de ses tronçons pris individuellement (segmentation), la logique voudrait que le tronçon routier soit également subdivisé entre ses parties internes (soumises au droit national) et ses parties internationales (soumises à la CMR). En revanche, si l'on adopte une perspective globale dans le cadre de laquelle on estime qu'il faut s'attacher au transport intermodal dans son entièreté (depuis la prise en charge au point A à la livraison au point Z), la chaîne devrait être analysée comme un tout

---

<sup>86</sup> M. HOEKS, préc., note 76, 14.

indépendant des segments qui la composent. Par conséquent, l'on ne saurait privilégier l'application d'un régime modal au détriment d'un autre. Une telle approche étant fondée sur « la chaîne » (le système) et non pas sur « ses maillons » (le mode).

Même s'ils ne rejettent pas l'idée selon laquelle la CMR peut s'appliquer dans le cadre d'une chaîne de transport intermodal, certains préfèrent s'en tenir à l'application de la Convention aux seuls tronçons routiers internationaux. Ainsi, la prise en charge et la livraison ne sont considérées que dans le cadre du segment « routier » et ne concernent que le « transporteur routier » tel qu'il est visé par les autres articles de la Convention. Il ne faut donc pas se référer au contexte intermodal pour interpréter « *la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat* »<sup>87</sup>.

De plus, en ce qui concerne le transport transmanche, **Hill** estime qu'en dehors d'un transport *Ro-Ro*, la CMR ne peut s'appliquer qu'à un segment *routier transfrontalier*<sup>88</sup>. Dans le même sens, **R. Loewe** précise, dans sa note explicative sur la CMR, que :

*« Si, en fait un autre moyen de transport est utilisé ensuite sur une partie du trajet, la CMR gouverne le transport jusqu'au transbordement entre le véhicule routier et cet autre moyen de transport, opération qui met fin au transport routier. Si plus tard, la marchandise est à nouveau chargée sur un véhicule routier, la CMR ne pourra s'appliquer à ce deuxième trajet routier que s'il est également international au sens de la Convention. Une telle situation risque de nuire à l'ayant droit, qui cessera d'être protégé par la CMR [pour les parties non régies par la CMR]. Toutefois, le transporteur qui, par l'emploi de l'autre moyen de transport n'aurait pas respecté les conditions du contrat, devra en répondre selon les dispositions de la loi nationale applicable »*<sup>89</sup> [Nos parenthèses].

La jurisprudence allemande a opté pour cette dernière analyse dans un arrêt du **16 juin 2004 du OLG Düsseldorf**. Il a été décidé que la CMR ne pouvait régir un transport routier interne qui fait partie d'un transport intermodal international<sup>90</sup>. La jurisprudence néerlandaise a également

---

<sup>87</sup> P. FITZPATRICK, préc., note 70, 314.

<sup>88</sup> D.J. HILL, « The infrastructure of combined transport », (1975) 10 *Eur. Transp. Law* 600, 600.

<sup>89</sup> Roland LOEWE, « Note explicative sur la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) du 19 mai 1956 », (1976) 11 *Eur. Transp. Law* 407, 415 ss. par.26.

<sup>90</sup> La décision comporte le dispositif suivant: « in contrast to the opinion of the Landesgericht the CMR does not cover these carriage contracts because no border-crossing carriage by road has taken place. Rather these cases concern multimodal transport, because the defendant carried the packages to Köln airport, in order to carry them by air from thereon to either Rome or Madrid », cité et traduit de l'allemand par: M. HOEKS, préc., note 76, 15.

suivi ce type d'interprétation opérant ainsi un revirement par rapport à la position adoptée dans les arrêts de 1992 susmentionnés<sup>91</sup>.

**Dans l'affaire Resolution Bay**<sup>92</sup>, un transport conteneurisé de marchandises a été effectué par contrat intermodal de Nouvelle-Zélande (Lorneville vers Port Chalmers) vers les Pays-Bas (Rotterdam) par voie maritime. Le *CT-document*<sup>93</sup> émis ne mentionnait pas quel mode de transport devait être utilisé entre Rotterdam et Anvers. Les marchandises ont été finalement transportées par route jusqu'à la destination finale. À Anvers on constate la décongélation de la viande transportée au cours du voyage. Dans sa décision en date du 28 octobre 1999, le Rechtbank de Rotterdam a estimé que la CMR ne pouvait s'appliquer que si le demandeur à l'action apportait la preuve que le dommage était survenu durant le tronçon routier entre Rotterdam-Anvers. Ainsi, contrairement aux décisions rendues en 1992, le *moment de prise en charge* de la marchandise correspond au début du seul segment routier (et non pas au début du transport intermodal entier), et le segment routier doit être transfrontalier.

Cette décision a ensuite été confirmée par un autre jugement en date du 11 avril 2007 dit **The Godafoss**. Le Rechtbank de Rotterdam a estimé que puisque le transport routier était international, la CMR devait s'appliquer même dans le cas d'un transport routier faisant partie d'un transport plus large qui incluait un transport maritime de Reykjavik à Naples. De plus, le fait que les moyens de transport à utiliser entre Rotterdam et Naples n'aient pas spécifiquement fait l'objet d'un accord entre les parties ne constituait pas un obstacle à l'application de la CMR en vertu de l'article 1<sup>er</sup> CMR<sup>94</sup>.

## *2. Les tenants d'une interprétation stricte de la CMR : retour vers son essence unimodale*

Une évolution semble se dessiner ces dernières années en Allemagne où l'on s'oppose à toute application de la CMR à un transport comprenant un autre mode en plus du mode routier en dehors des conditions fixées par l'article 2 CMR.

---

<sup>91</sup> *Rb Rotterdam, 24 January 1992, Schip & Schade (S&S) 1993, 89, préc., note 76. Rb Rotterdam, 5 juin 1992, (S&S) 1993, 107, préc., note 78.*

<sup>92</sup> *Rb Rotterdam, 28 octobre 1999, (S&S) 2000, 35, préc., note 77.*

<sup>93</sup> CT-Document signifie Combined Transport Document.

<sup>94</sup> *Rb Rotterdam, 11 avril 2007, (S&S) 2009, 55, (The Godafoss).*

Dans son arrêt en date du 17 juillet 2008, la BGH considère que le tronçon routier international d'un contrat de transport intermodal ne peut être régi par la CMR si le véhicule routier n'accompagne pas les marchandises dont il était chargé.

Les faits se présentent comme suit<sup>95</sup> : un fabricant japonais de photocopieuses conclut un contrat avec un intermédiaire de transport (*freight forwarder*) considéré comme transporteur pour le déplacement de 24 conteneurs en partance de Tokyo (Japon) vers Mönchengladbach (Allemagne). Les conteneurs ont été transportés par voie maritime sous *seawaybill* de Tokyo jusqu'au port de Rotterdam. Au port de Rotterdam ils ont été transférés vers des remorques routières sous lettre de voiture CMR pour être transportés à Mönchengladbach. Cependant, lors du transfert, et donc, avant même de quitter le port, un accident est survenu sur l'un des conteneurs et 50 photocopieuses ont été endommagées.

Alors que l'OLG Düsseldorf avait appliqué la CMR au tronçon routier international d'un contrat de transport intermodal, la BGH renverse ce jugement et écarte l'application de la CMR au motif que l'article 1<sup>er</sup> vise un contrat de transport exclusivement routier. Elle déclare que :

*« sauf stipulation contraire en droit national, l'application directe des dispositions de la CMR se limite au contrat de transport routier unimodal transfrontalier »*<sup>96</sup>

La Cour estime d'une part que le seul objectif d'harmonisation de la CMR est l'harmonisation des conditions d'un *transport unimodal routier* et, d'autre part, la CMR ne s'applique à une *combinaison de modes de transport différents* que dans la mesure où un tel transport remplit *les conditions de l'article 2*. C'est, selon elle, la seule chose qu'il faut déduire de l'existence de l'article 2. Enfin, elle s'appuie sur le *Protocole de signature de la CMR* et en déduit que, conscients du fait que des travaux devaient être entamés pour élaborer un traité dédié au contrat de transport multimodal, les rédacteurs de la Convention se sont abstenus d'en entraver le contenu.

---

<sup>95</sup> Les faits sont rapportés en anglais par: Peter LAURIJSEN, « Quantum Corporation Inc. v. Plane Trucking Ltd. revisited by German supreme court: Considerations on the german federal high court's decision of 17 july 2008 », (2009) 44 *Eur. Transp. Law* 143, 143 et 144.

<sup>96</sup> BUDESGERICHTSHOF, « (BGH), 17 juillet 2008, I ZR 181/05 », (2009) *Eur. Transp. Law* 196, 196.

**En résumé**, l'applicabilité de la CMR à une chaîne de transport intermodal conteneurisé est loin de faire l'unanimité. Les opinions sont partagées entre les partisans d'une application littérale de la Convention (application au seul transport routier international unimodal) et les partisans d'une application extensive. Qui plus est, ces derniers ne s'entendent pas sur le degré d'extension de son champ d'application. Pour les uns, la CMR ne s'appliquerait à un transport intermodal que si le transport routier est lui-même international. Pour les autres, il suffit que le contrat de transport intermodal soit international et il n'est donc pas nécessaire que le transport routier soit transfrontalier.

Néanmoins, vouloir étendre le champ d'application d'une Convention dédiée au transport routier transfrontalier et, par ricochet, étendre également la période de responsabilité du transporteur à un autre type de transport sous couvert d'uniformité, de rattachement contractuel ou encore de nécessité de régir une nouvelle technique de transport, nous semble *déroutant*.

Par ailleurs, en plus de respecter la volonté des rédacteurs de la CMR de ne pas entraver des travaux futurs portant sur le transport intermodal, la position de la jurisprudence allemande consistant à distinguer les deux types de transport concorde également avec le fait que la technique de transport intermodal, et notamment la conteneurisation, ne s'est véritablement implantée sur le marché que bien après les années 1950 (et donc après l'élaboration du régime CMR qui date de 1956). À l'époque de la rédaction de la CMR, les techniques de transport ne revêtaient pas le degré « d'intégration » qui caractérise fondamentalement le transport intermodal (conteneurisé)<sup>97</sup>.

Enfin, il semblerait qu'il règne surtout une confusion quant à l'approche à adopter dans le cas de l'intermodal. On oscille entre une approche segmentée et une approche globale, sans se positionner véritablement, car l'objectif est avant tout de veiller à l'application uniforme de la CMR et non pas à déterminer le régime applicable à la combinaison de transport.

Les difficultés juridiques concernant le champ d'application de la CMR se posent même lorsque le texte prévoit expressément l'application de la Convention à un transport combinant le routier à d'autres modes de transport. Nous référons au cas du transport superposé.

---

<sup>97</sup> Sur ce sujet voir les développements : Partie 2, Chapitre 2, Section 1, II), de la présente thèse.

B. *L'indigeste*<sup>98</sup> article 2 : l'application de la CMR au transport superposé

L'article 2 fut introduit dans la Convention à la demande de la délégation britannique puisqu'aucun transport routier international n'aurait pu avoir lieu avec cet Etat sans avoir recours à un autre mode de transport<sup>99</sup>. Il s'énonce comme suit :

*« 1. Si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, sans rupture de charge sauf, éventuellement, pour l'application des dispositions de l'article 14, la présente Convention s'applique, néanmoins, pour l'ensemble du transport. Cependant, dans la mesure où il est prouvé qu'une perte, une avarie ou un retard à la livraison de la marchandise qui est survenu au cours du transport par l'un des modes de transport autre que la route n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier et qu'il provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier, la responsabilité du transporteur routier est déterminée non par la présente Convention, mais de la façon dont la responsabilité du transporteur non routier eût été déterminée si un contrat de transport avait été conclu entre l'expéditeur et le transporteur non routier pour le seul transport de la marchandise conformément aux dispositions impératives de la loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la route. Toutefois, en l'absence de telles dispositions, la responsabilité du transporteur par route sera déterminée par la présente Convention.*

*2. Si le transporteur routier est en même temps le transporteur non routier, sa responsabilité est également déterminée par le paragraphe 1 comme si sa fonction de transporteur routier et sa fonction de transporteur non routier étaient exercées par deux personnes différentes ». [Nous soulignons]*

Cet article traite du transport superposé (rail-route, fleuve-route, mer-route et air-route) qui se caractérise par une superposition de véhicules et une juxtaposition de transporteurs. Il y a transport superposé « *lorsqu'en vue de l'exécution d'un contrat de transport de marchandises, un véhicule déjà chargé de ces marchandises est à son tour transporté, sans rupture de charge, sur ou dans un autre véhicule* »<sup>100</sup>. Le transport est ainsi effectué sur la base d'un contrat unique pour l'ensemble du déplacement qui est réalisé par plusieurs transporteurs et par différents modes soumis à des régimes juridiques différents.

L'article 2 prévoit trois éléments de qualification d'un transport superposé :

<sup>98</sup> Le terme est emprunté au Pr. Putzeys, J. PUTZEYS, préc., note 74, p. 97.

<sup>99</sup> M. BOMBEECK, P. HAMER et B. VERHAEGEN, préc., note 66, 119.

<sup>100</sup> J. PUTZEYS, préc., note 74, p. 94.

- le chargement du véhicule routier sur un moyen de transport non routier,
- pour effectuer une partie du parcours,
- sans qu'intervienne une rupture de charge (c'est à dire, qu'il n'y ait pas eu transbordement volontaire de la marchandise d'un véhicule sur un autre, ou encore que le camion n'ait pas été vidé de la marchandise pour la charger sur le navire<sup>101</sup>)

L'article repose également sur **un système réseau** censé protéger à la fois l'ayant-droit à la marchandise et le transporteur routier. Il s'agit, d'une part, de veiller à ce que l'ayant-droit (dont l'intention était de conclure un contrat de transport par route) puisse agir contre son cocontractant direct (le transporteur routier). D'autre part, il s'agit de sauvegarder les intérêts de transporteur routier en lui permettant de récupérer les indemnités qu'il aurait payées à l'ayant-droit en se retournant contre le transporteur sous-jacent qui serait à l'origine du dommage. Ce faisant, l'on réduit le fossé entre les régimes de responsabilité des deux transporteurs impliqués dans l'opération<sup>102</sup>.

Cependant, il faut dire que formulation de ce *système réseau* au paragraphe 1<sup>er</sup> est si alambiquée qu'on en perdrait notre latin. Mais concrètement, le régime de *responsabilité est double*. Le principe fondamental posé par cet article est que le transporteur routier international répond de l'ensemble du parcours (de bout en bout) en application des *dispositions de la CMR*. Ainsi, en *l'absence de localisation du dommage* sur un tronçon particulier du voyage, c'est la CMR qui s'applique.

Ce principe souffre tout de même une exception, car si le dommage est survenu sur une partie du trajet non routier (*dommage localisé*), le transporteur routier qui a émis la lettre de voiture verra sa responsabilité engagée sur la base, non pas de la CMR, mais des règles propres au mode de transport sur lequel le dommage s'est produit. Autrement dit, le transporteur routier sera soumis à un régime calqué sur celui du transporteur sous-traitant (non routier). Cependant, ce *régime de substitution* ne sera appliqué que si trois conditions sont réunies :

---

<sup>101</sup> Marie TILCHE, « Ro/Ro. Démêler l'écheveau. », (2012) 3427 *Bull. Transp. Logistique* 548, 548.

<sup>102</sup> R. Loewe explique que : « le but de cet article est que l'ayant-droit à la marchandise dispose toujours d'un responsable en la personne de celui qui conclut le contrat de transport par route. Toutefois, ce responsable doit pouvoir, par voie de recours, récupérer l'indemnité payée par lui, dans tous les cas où le dommage n'est pas de son fait. Sa possibilité de recours doit aller jusqu'à la limite de ce qu'il a payé lui-même » R. LOEWE, préc., note 89, 427, par. 56. Voir également : M. BOMBEECK, P. HAMER et B. VERHAEGEN, préc., note 66, 119.



- la perte, l’avarie ou le retard à la livraison de la marchandise est survenu au cours du transport non routier,
- l’incident n’a pu trouver sa cause dans un acte ou une omission du transporteur routier,  
*et*
- il provient d’un fait qui n’a pu se produire qu’au cours et en raison du transport non routier.

Mais, ce n’est pas tout puisque le transporteur routier ne pourra invoquer l’application du régime de substitution que si ses règles sont *impératives*. En l’absence de telles règles, on retourne au principe, c’est-à-dire que les dispositions CMR retrouvent leur empire.

Ce schéma relativement simple pose plusieurs difficultés d’interprétations en pratique.

La première difficulté est de délimiter le début et la fin des deux tronçons de transport puisque la CMR ne fixe pas les contours du transport routier. C’est la jurisprudence anglaise qui a été invitée à résoudre ce problème dans l’affaire *Thermo Engineers v. Ferrymasters*<sup>103</sup>. En l’espèce, une remorque chargée a heurté les barrots surplombant le pont de charge inférieur du navire qui devait la transporter, sous connaissance maritime, de Felixstowe jusqu’à Copenhague. Le dommage est ainsi survenu au moment de l’embarquement de la remorque dans le navire, c’est-à-dire, entre les tronçons routier et maritime sans qu’il y ait eu rupture de charge. Pour circonscrire les deux tronçons de transport, the Commercial court décide de se référer à la Convention de transport maritime en considérant que :

*« Compte tenu du fait que la CMR est censée être compatible avec d’autres Conventions internationales, la première condition à l’application de la CMR posée à l’article 2.1, à savoir que la perte, l’avarie ou le retard soit survenu au cours du transport par un mode de transport autre que la route, est en règle générale remplie lorsqu’il est prouvé que le transport par mer au sens des Règles de La Haye a commencé, comme par exemple en l’espèce, au moment pertinent où le chargement de la remorque et de son contenu était très avancé, et où la remorque avait déjà traversé la rampe de chargement extérieure à l’arrière et franchi la lisse ».*

---

<sup>103</sup> *Thermo Engineers Ltd. and Anhydro A/S v. Ferrymasters Ltd.*, (1981) Lloyd’s Rep. 200. Commercial Court QUEEN’S BENCH DIVISION, « *Thermo Engineers Ltd. and Anhydro A/S v. Ferrymasters Ltd.* », (1990) 25 *Eur. Transp. Law* 194. QUEEN’S BENCH DIVISION, « *Thermo Engineers Ltd. and Anhydro A/S v. Ferrymasters Ltd.* », (1982) II *Rev. Droit Unif.* 174, 174 à 178.

La seconde difficulté, plus épineuse cette fois, est de déterminer la teneur des trois concepts clés auxquels réfère l'article 2 : le contrat fictif, le contrat réel et les dispositions impératives.

**Le contrat fictif** ou hypothétique est le « *contrat de transport [qui aurait] été conclu entre l'expéditeur et le transporteur non routier pour le seul transport de la marchandise* ». La fiction est double. Elle porte sur les parties à ce contrat hypothétique (expéditeur-transporteur non routier) et sur la marchandise qui n'est plus le « véhicule routier » mais la marchandise seule<sup>104</sup>.

**Le contrat réel** est, quant à lui, celui qui est conclu entre les deux transporteurs (le transporteur routier et le transporteur non routier).

Enfin, le concept de **dispositions impératives** réfère aux dispositions du texte (loi nationale ou Convention internationale) applicable au mode de transport, autre que le routier, et qui seront amenées à déterminer la responsabilité du transporteur routier. Cependant, seules les dispositions impératives de ce texte se substitueront au régime CMR. Or, les textes existants peuvent ne contenir des dispositions impératives que pour certains aspects de la responsabilité et peuvent en plus accorder aux parties la possibilité d'y déroger (par ex : ces dispositions sont susceptibles d'offrir aux parties la possibilité d'augmenter les limitations de responsabilité du transporteur)<sup>105</sup>.

La question qui préoccupe tant la jurisprudence que la doctrine est de déterminer le droit qui s'applique au contrat fictif (entre l'ayant droit à la marchandise et le transporteur non routier). Pour ce faire, il s'agit de savoir ce qu'il faudrait entendre par « dispositions impératives ». Faut-il se référer aux modalités du contrat réel (contrat entre les transporteurs) pour garantir une identité de régime entre les deux contrats ou bien doit-on considérer que ceux-ci sont indépendants et se référer de préférence aux circonstances objectives du transport superposé telles qu'elles se présentent en l'espèce ? Pour illustrer ces deux types d'approches référons nous à deux arrêts de principe rendus en la matière.

---

<sup>104</sup> M. BOMBEECK, P. HAMER et B. VERHAEGEN, préc., note 66, 143.

<sup>105</sup> Andrée CHAO, « Transport combiné route/mer. Comment régler la responsabilité en cas de dommage dû à la tempête? », (1989) 2346 *Bull. Transp. Logistique* 439, 441.

Dans un arrêt du 5 juillet 1988<sup>106</sup> relatif au transroulage, la Cour de cassation française penche en faveur d'une interprétation littérale de ce que sont les « *dispositions impératives* ». Ce faisant, elle se limite au seul contrat réel pour déterminer le droit applicable en vertu de l'article 2 CMR. En l'espèce un transport entre la Suède et la France est confié à un voiturier qui charge en pontée deux camions remplis de marchandises sur un car-ferry. Le transport est donc effectué sans rupture de charge. Une tempête survient durant la traversée maritime et cause des avaries. Le transporteur routier est assigné en réparation du dommage par l'ayant-droit aux marchandises. Pour s'exonérer de toute responsabilité, le transporteur routier invoque le cas excepté « périls de mer » des Règles de la Haye-Visby (régime maritime) qui, selon lui, sont applicables au litige.

La Cour d'appel de Paris<sup>107</sup> fait droit à la demande du transporteur routier en relevant qu'une clause Paramount était prévue dans le connaissement. Elle estime que certes, le transport en pontée est exclu du champ d'application des Règles de la Haye-Visby, mais l'article 10 de cette dernière permet aux parties de stipuler, par une clause Paramount, que le transport y sera soumis. Elle conclut que le transport est donc, en vertu de l'article 2(1) CMR, régi par le régime maritime. Invitée à se prononcer sur l'affaire, la Cour de cassation casse l'arrêt de la Cour d'appel en estimant que :

*« La clause Paramount figurant au connaissement qui autorise l'application au transport en pontée des Règles de la Haye relatives au transport maritime n'est opposable au destinataire que dans la mesure où il l'avait accepté.*

*Aux termes de l'art 2 par. 1 CMR cette Convention est applicable au transport maritime en l'absence de dispositions impératives de la loi maritime.*

*Les Règles de la Haye-Visby excluent le transport en pontée de leur application. L'article 10 des Règles de la Haye n'ayant pas de caractère impératif concernant le transport sur le pont du navire, la responsabilité y afférente du transporteur doit être régie par la Convention CMR » [Nous soulignons]*

---

<sup>106</sup> ARRET DE LA COUR DE CASSATION DE FRANCE, « Cass. Com, 5 juillet 1988, Société Chaussures Jean Biotteau S.A. c. AB Scandia Transport », (1989) 2346 *Bull. Transp.* 449, 449. Le dispositif de l'arrêt est disponible en plusieurs langues dans COUR DE CASSATION, « Société Chaussures Jean Biotteau S.A. c. AB Scandia Transport, 5 juillet 1988 », (1989) 24 *Eur. Transp. Law* 49.

<sup>107</sup> Cour d'appel de Paris, *CA Paris*, 13 octobre 1986, (1989) *Bulletin des Transports*, 689, 689.

En se prononçant ainsi, la Cour de cassation considère que le régime propre au mode de transport non routier ne peut être appliqué au transporteur routier que s'il est de droit impératif. Pour déterminer ce qu'est un droit impératif, la Cour refuse de recourir à la méthode de projection et s'attache à analyser uniquement le contrat réellement conclu (le contrat entre le transporteur routier et le transporteur maritime). Dans ce cadre, elle écarte toute interprétation basée sur la volonté des parties. Elle estime en effet que c'est ajouter au texte de l'article 2(1) CMR que de considérer que la Convention maritime était devenue impérative par la volonté des parties. En somme, il faut entendre par « dispositions impératives », les seules dispositions qui existent dans la loi ou la Convention, en dehors de toute volonté contractuelle des parties<sup>108</sup>.

De son côté, la jurisprudence néerlandaise a opté pour une toute autre approche dans le cadre d'un litige ayant également trait au transroulage et à l'interprétation des conditions de l'article 2(1) CMR. L'affaire Gabriel Wehr<sup>109</sup> concernait un transport en pontée de quatre semi-remorques lors d'un transport *Ro-Ro* sur le navire Gabriel Wehr sous contrat de transport routier CMR depuis la Suède jusqu'aux Pays-Bas. Une *non-negotiable waybill* a été délivrée par le transporteur maritime au transporteur routier. Durant le parcours maritime, le navire a été pris dans un ouragan causant des avaries aux marchandises. L'ayant-droit à la marchandise a agi en réparation contre le transporteur routier sur la base du régime de responsabilité CMR. De son côté le transporteur routier a invoqué le cas excepté « périls de mer » tel que prévu par la Convention maritime.

La question de l'applicabilité de la Convention maritime est double. D'une part, les Règles de la Haye-Visby ne sont impératives que lorsqu'un connaissance négociable est émis. D'autre part, elle ne s'appliquent pas impérativement au transport en pontée<sup>110</sup>. Le tribunal d'Amsterdam avait rejeté l'application des Règles la Haye-Visby en ces termes :

*« La CMR est applicable à l'ensemble du transport. L'exception visée à l'article 2 CMR selon laquelle, la responsabilité du transporteur routier relative au transport maritime est organisée par les Règles de La Haye-*

---

<sup>108</sup> A. CHAO, préc., note 105, 441.

<sup>109</sup> HR 29 juin 1990, (S&S) 1990, 110, (*The Gabriel Wehr*). La traduction de l'arrêt et les conclusion du procureur général en français sont disponibles dans: « Cour Suprême des Pays-Bas, 29 juin 1990 », (1990) 25 *Eur. Transp. Law* 601, 601 à 631.

<sup>110</sup> Aux termes de l'article 1 c), la notion de marchandises sur lequel repose l'application de la Convention ne comprend pas « (...) la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée ».

*Visby, ne trouve pas à s'appliquer en l'espèce. Un connaissement ou un document comparable n'est en effet pas délivré et est inhabituel en cas de transport roll-on/ roll-off. Les règles de La Haye-Visby déclarées applicables dans le « way bill » ne valent que comme dispositions contractuelles entre parties. Même s'il s'agissait en l'espèce d'un transport sur connaissement, les règles de La Haye-Visby ne sont pas impératives dès lors qu'il s'agit d'un transport sur pont »<sup>111</sup>.*

Mais, c'est une toute autre analyse qui sera faite par la Cour Suprême des Pays-Bas. La Hoge Raad devait répondre à deux principales interrogations :

- Que faut-il entendre par « dispositions impératives » et comment déterminer le degré d'impérativité requis ?
- Comment doit-on déterminer les modalités du contrat fictif entre l'ayant-droit et le transporteur *Ro-Ro* ?

La Cour fonde tout d'abord son raisonnement sur l'objectif d'équilibre et d'uniformité poursuivi par les rédacteurs de la CMR. Elle rappelle le souci de ces derniers de maintenir de manière objective et uniforme l'équilibre entre les intérêts des expéditeurs et ceux des transporteurs ainsi que la sécurité juridique dans le transport routier international. Les rédacteurs de 1956 n'auraient donc pas pu occulter les Conventions internationales dédiées aux autres modes de transport et qui étaient en vigueur à l'époque de l'élaboration de la CMR. De ce fait, la Cour considère que :

*« par les termes "dispositions impératives", l'on entend un régime légal de responsabilité qui repose sur ou est emprunté au droit des transports uniforme convenu internationalement »<sup>112</sup>.*

Ainsi, à la première question, la Hoge Raad répond qu'il faut se référer aux autres régimes unimodaux, c'est-à-dire au droit objectif uniforme déjà existant. Par droit objectivement applicable, elle entend les règles applicables au trajet de transport concerné, dans le pays du port d'embarquement (et donc en l'espèce, les Règles la Haye-Visby). En outre, le degré d'impérativité de ces régimes n'a pas à être similaire à celui de la CMR. Une position contraire, ferait en sorte que la CMR serait toujours applicable aux transports superposés puisque

---

<sup>111</sup> *District Court of Amsterdam, 18 novembre 1987 (The Gabriel Wehr)*, European Transport Law (1990) 251.

<sup>112</sup> Attendu 3.6 note 109, 628.

(contrairement à la CMR) les dispositions des Conventions existantes ne sont pas toutes impératives notamment lorsqu'on a affaire aux circonstances particulières du transroulage<sup>113</sup>.

Pour répondre à la seconde question qui consiste à déterminer le contenu objectif du contrat fictif, la Cour estime que l'on ne peut tenir compte du contrat réel étant donné que l'ayant droit n'a pu prendre part à celui-ci pour préserver ses intérêts. L'on ne peut ainsi faire référence au contrat réel entre les deux transporteurs pour en déduire que l'expéditeur aurait renoncé à la protection qui lui est offerte par les Règles La Haye-Visby en omettant de demander un connaissement conforme aux exigences de ces dernières<sup>114</sup>. De même, l'on ne peut exclure l'application du régime maritime du fait de la pontée car on ne peut présumer que l'expéditeur aurait consenti à un tel chargement s'il avait conclu le contrat directement avec le transporteur maritime<sup>115</sup>. Elle rejette ainsi la méthode de projection du contrat réel sur le contrat fictif en lui préférant une approche *objectivante*<sup>116</sup> (*objectifying construction approach*)<sup>117</sup>.

La décision a le mérite de sauvegarder les intérêts de l'ayant-droit aux marchandises contre tout éventuel arrangement abusif de la part des deux transporteurs<sup>118</sup>. Ceux-ci pourraient en effet prévoir un transport en pontée ou se mettre d'accord sur l'absence de connaissement pour éviter l'application des Règles La Haye-Visby. En plus de préserver l'équilibre des intérêts, cette décision est conforme à l'esprit de la Convention. Elle tend à préserver la sécurité juridique ainsi que l'uniformité du régime de responsabilité du transporteur routier international, tant voulues par les rédacteurs de la CMR<sup>119</sup>. Enfin, il faut ajouter qu'elle évite d'étendre abusivement

---

<sup>113</sup> En plus de l'article 1 c) excluant l'application de la Convention maritime au transport en pontée, on peut dénombrer d'autres dispositions non impératives, comme par exemple l'article 5 qui prévoit la possibilité d'alourdir la responsabilité du transporteur maritime ou encore l'article 6 qui vise le transport de certaines marchandises particulières sous un document non négociable.

<sup>114</sup> Attendu 3.9. note 109, 630.

<sup>115</sup> Attendu 3.11. *Id.*, 631.

<sup>116</sup> Jacques PUTZEYS, « Cour Suprême des Pays-Bas, 29 juin 1990 », (1990) 25 *Eur. Transp. Law* 631, 633. L'arrêt *The Duke of York* a suivi la méthode objectivante de la Hoge Raad en considérant que le contrat réel entre les deux transporteurs ne doit pas déterminer les modalités du contrat fictif. Cependant, elle va encore plus loin en imposant au transporteur routier d'apporter la preuve que l'ayant-droit à la marchandise aurait exigé la délivrance d'un connaissement et aurait refusé la pontée. District Court of Rotterdam, 1 July 1994, *Schip & Schade* (S&S) 1995, 99. Sur cet arrêt voir: Krijn HAAK, « Ro-Ro Transport under CMR, Art 2: the Dutch Solution », (2005) 3 *Lloyds Marit. Commer. Law Q.* 308, 313.

<sup>117</sup> K. HAAK, préc., note 116, 612.

<sup>118</sup> L'intérêt du chargeur est, en théorie, préservé grâce à cette approche. Cependant, en l'espèce l'application des Règles la Haye-Visby avait permis au transporteur routier d'invoquer le cas d'exonération « périls de mer ».

<sup>119</sup> K. HAAK, préc., note 116, 313. J. PUTZEYS, préc., note 116, 634.

l'application de la CMR à une bonne partie du transport superposé que cela soit dans le cas du transroulage ou encore dans celui du ferroutage<sup>120</sup>.

Alors que dans la pratique du transport car-ferry, un connaissance n'est que très rarement délivré, même à la demande des transporteurs routiers<sup>121</sup>, dans le cas du *ferroutage*, la lettre de voiture n'est jamais émise. Il n'existe en effet aucun lien contractuel entre la compagnie de chemin de fer et le transporteur routier puisque s'interpose une compagnie de ferroutage<sup>122</sup>.

Cette dernière (appelée *le ferrouteur*) a l'obligation d'acheminer le véhicule routier par voie ferrée sur le lieu convenu, de procéder au chargement sur le wagon et de conclure un contrat de transport avec le transporteur ferroviaire<sup>123</sup>. N'étant considéré ni comme commissionnaire (puisqu'il ne choisit pas les voies et les moyens), ni comme transporteur (puisqu'il expédie la marchandise), le ferrouteur n'est soumis à aucune disposition impérative<sup>124</sup>. Ainsi, une interprétation littérale et/ou une interprétation consistant à soumettre les deux contrats à un même régime pour préserver les finalités du système réseau<sup>125</sup> ferait en sorte d'écarter dès le départ le régime de responsabilité ferroviaire tel que prévu par la Convention COTIF-CIM<sup>126</sup>.

Comme cela a été résumé par Czapski, une telle approche ferait en sorte que : « *la règle prévue par l'article 2 paragraphe 1, deviendrait une exception dans le cadre du transroulage et superflue dans le cadre du ferroutage* »<sup>127</sup>. Notons par ailleurs, que la jurisprudence belge suit également cette approche objective quant à la détermination des modalités du contrat fictif, elle a en effet considéré que :

---

<sup>120</sup> « Ferroutage (ou piggy-backing) : ce transport bimodal rail-route consiste à transporter sur des plateaux de wagons des semi-remorques routières sans leurs tracteurs ou des camions monoblocs acheminés sur des wagons plats (trailer flat car). On parle aussi de piggy-back rail-road transport ou piggy-back trafic (transport rail-route, kangourou) et piggy-back service (service train-camion) », Marie-Madeleine DAMIEN, *Dictionnaire du transport et de la logistique*, 3e éd., Paris, Dunod, 2010, p. 241.

<sup>121</sup> Waldemar CZAPSKI, « Responsabilité du transporteur routier lors du transroulage et du ferroutage », (1990) 25-2 *Eur. Transp. Law* 172, 176.

<sup>122</sup> *Id.*

<sup>123</sup> Philippe DELEBECQUE, « La Convention CMR, les transports superposés et multimodaux », (2006) 11 *Rev. Droit Unif.* 569, 575.

<sup>124</sup> Marie TILCHE, « Transport Fer-Terre, Statut juridique », (2006) 3116 *Bull. Transp. Logistique* 88, 88.

<sup>125</sup> M. BOMBEECK, P. HAMER et B. VERHAEGEN, préc., note 66, 137.

<sup>126</sup> Convention relative aux transports ferroviaires internationaux et son Appendice B « Règles Uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises.

<sup>127</sup> W. CZAPSKI, préc., note 121, 176.

« En matière de transport superposé, la responsabilité du transporteur CMR doit s'apprécier selon le droit uniforme qui régit in abstracto le mode de transport autre que la route ; ainsi la responsabilité pour les dommages provoqués pendant le trajet maritime doit être jugée d'après les Règles de La Haye-Visby »<sup>128</sup>.

La critique souvent avancée à l'encontre de cette approche a trait au droit de recours et plus particulièrement à la nécessité d'aligner les régimes des deux contrats pour que, tant faire se peut, le transporteur routier puisse recouvrir les montants des dommages qu'il aurait payés à l'ayant-droit à la marchandise. Les auteurs favorables à la soumission des deux contrats au même régime de responsabilité visent ainsi à préserver l'objectif du système réseau établi par la CMR<sup>129</sup>. Cela étant dit, il faut également reconnaître que l'approche objective permet de s'assurer que le segment exécuté par un autre mode de transport soit régi par le droit élaboré pour ce mode. En outre, cette approche préserve les intérêts de l'ayant-droit contre tout abus éventuel de la part des deux transporteurs.

Pour conclure, l'on peut dire que la question de savoir quel est le droit applicable à un *transport superposé* tel que visé par l'article 2 CMR n'est pas tranchée. Pas plus d'ailleurs, celle de savoir si la CMR s'applique à un transport international intermodal *non superposé*, en vertu de son article 1<sup>er</sup>. Cela va sans dire que l'incertitude juridique dans le cadre d'un transport effectué par plus d'un mode de transport s'en trouve renforcée. Mais puisque les juridictions des Etats membres de l'Union ne semblent pas s'accorder sur l'étendue de l'application de la CMR lorsqu'il s'agit d'une chaîne de transport intermodal, il serait opportun que la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) tranche elle-même la question. Un tel espoir doit être vite balayé puisqu'à l'occasion d'une demande de décision préjudicielle introduite par le Hoge Raad der Nederlanden (Pays-Bas) portant, entre autres, sur l'interprétation de l'article 31 CMR<sup>130</sup>, la Cour s'est déclarée incompétente pour interpréter les dispositions de la CMR.

---

<sup>128</sup> « Rechtbank Van Koophandel Te Antwerpen (9e kamer), 25 février 2000 », (2000) 35 *Eur. Transp. Law* 527.

<sup>129</sup> Les nombreuses et diverses opinions doctrinales ont été résumées dans M. BOMBEECK, P. HAMER et B. VERHAEGEN, préc., note 66.

<sup>130</sup> Cour de justice de l'Union européenne, 4 mai 2010, *TNT Express Nederland BV contre AXA Versicherung AG*, C-533/08, en ligne : <<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9ea7d2dc30d6960313e2fe2f42529875ddc59a9fbec.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxuOax90?text=&docid=81174&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&oc c=first&part=1&cid=49210>> (consulté le 14 août 2014).



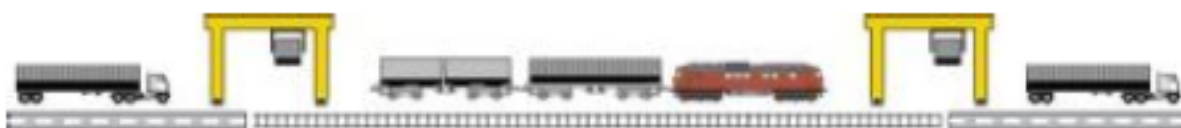
Selon nous, la question sous-jacente à ces divergences d'interprétation est de savoir si la CMR est véritablement adaptée à un transport intermodal. Pour répondre à cette question, référons nous par exemple à la pratique du *ferroutage* en Europe, puisque la CMR est une Convention essentiellement européenne.

Dans la pratique du ferroutage, le transport « combiné rail-route » se subdivise en transport *combiné non-accompagné* et en *transport combiné accompagné*. Ces deux techniques sont définies par l'Union internationale pour le transport combiné rail-route (IURR) comme suit :

« Dans le concept de **TC non-accompagné**, les marchandises sont acheminées par caisses mobiles, conteneurs normalisés ou semi-remorques, seules ces unités de chargement étant transbordées dans des chantiers conçus à cet effet, - on les appelle aussi terminaux -, et qui constituent les interfaces entre les modes de transport concernés.  
Dans le concept de **TC accompagné**, c'est le véhicule routier complet, c'est-à-dire aussi la cabine de traction, qui prend place, par ses propres moyens sur un wagon spécial, le conducteur accompagnant dans un wagon-couchette spécialement aménagé »<sup>131</sup>.

Les deux techniques ont également été schématisées par l'IURR<sup>132</sup> :

### Les différentes étapes du transport non accompagné



### Les différentes étapes du transport accompagné (Route Roulante)



Figure 2. "TC Rail-Route". Source: UIRR (2014)

<sup>131</sup> UNION INTERNATIONALE POUR LE TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE (UIRR), « TC Rail-Route », en ligne : <<http://www.uirr.com/fr/road-rail-ct.html>> (consulté le 14 août 2014).

<sup>132</sup> *Id.*

Partant de cette donnée technique ainsi que des divers éléments mentionnés dans le cadre de notre exposé relatif à la CMR, nous pouvons dire que trois critères fondamentaux devraient permettre de distinguer le transport *superposé* du transport *intermodal* :

- 1) « *Mode on mode* » c. « *mode to mode* » : dans le cadre du transport superposé (*TC accompagné*), le véhicule routier chargé des marchandises est transporté, sans rupture de charge, par un autre mode de transport d'où il est débarqué encore chargé. Dans le cadre d'un transport intermodal (*TC non accompagné*), l'unité de transport intermodale (conteneurs, semi-remorques et caisses mobiles<sup>133</sup>) chargée des marchandises est transférée d'un mode de transport vers un autre. Il s'agit donc de deux opérations différentes puisque l'une s'effectue « *mode on mode* » (le transport superposé) et l'autre se fait « *mode to mode* » (le transport intermodal). L'article 2 CMR peut continuer à s'appliquer même lorsqu'il y a transbordement, mais uniquement si les circonstances de l'article 14 sont remplies<sup>134</sup>.
  
- 2) *Le recours à des modes distincts* : le transport superposé vise le déplacement du véhicule avec ses marchandises, il n'y a donc pas de véritable changement de mode de transport. En effet, lorsqu'il est à bord de l'autre mode de transport, le véhicule routier reste passif et n'effectue aucune propulsion (ou déplacement). Il ne sert que de contenant aux marchandises. Autrement dit, nous avons affaire sur le tronçon de transport superposé à *un moyen de transport pris en charge par un mode* de transport et donc à une seule « structure ». Or, dans le cas de l'intermodal la traction des marchandises est réalisée par plus d'un mode de transport. Ces différents modes se succèdent et sont intégrés en une

---

<sup>133</sup> UNITED NATIONS, ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT et EUROPEAN COMMISSION, préc., note 65, p. 43.

<sup>134</sup> L'article 14 CMR dispose : « **(1)** Si, pour un motif quelconque, l'exécution du contrat dans les conditions prévues à la lettre de voiture est ou devient impossible avant l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le transporteur est tenu de demander des instructions à la personne qui a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 12. **(2)**. Toutefois, si les circonstances permettent l'exécution du transport dans des conditions différentes de celles prévues à la lettre de voiture et si le transporteur n'a pu obtenir en temps utile les instructions de la personne qui a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 12, il prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de la personne ayant le droit de disposer de la marchandise »

même opération de transport<sup>135</sup>. Par contre, on aurait affaire à une même « structure » de transport lorsque par exemple le conteneur est transporté sur un véhicule routier et effectue le voyage routier et maritime sur ce même véhicule sans être déchargé. Dans ce cas, la CMR continue à s'appliquer en vertu de l'article 2<sup>136</sup>.

- 3) *Le document de transport* : dans le cas du transport intermodal, le transporteur principal ou l'organisateur de transport accepte de transporter ou de faire transporter les marchandises porte à porte sur la base d'un contrat de transport multimodal<sup>137</sup> (ex : document de transport combiné). Par contre, dans le cas du transport superposé, le contrat garde sa nature de contrat de transport routier. Ainsi dans le cadre d'une opération de transport *combiné accompagné* rail-route ou mer-route, le document de transport qui sera émis est la Lettre de Voiture CMR (CMR Consignment Note) répondant aux exigences de l'article 2. Par contre, dans le cas d'une opération de *transport combiné non accompagné* comme, par exemple, dans le cas d'une opération de transport conteneurisé rail-route, c'est la Lettre de voiture CIM transport combiné (CIM Consignment Note for Combined Transport) qui sera délivrée<sup>138</sup>.

Finalement, à la question de savoir si la CMR est vouée à régir le transport intermodal, nous penchons en faveur d'une réponse négative. Nous rejoignons ainsi la doctrine qui distingue les deux techniques de transport<sup>139</sup> et affirmons, par ailleurs, que seul le transport superposé (*ou TC accompagné*) est régi par la CMR en son article 2 et non pas le transport intermodal (*TC non accompagné dont le transport conteneurisé*).

---

<sup>135</sup> Aliko KIANTOU-PAMBOUKI, *Multimodal transport: carrier liability and issues related to the bills of lading*, XVème Congrès International de Droit Comparé, Bristol 1998 de l'Académie internationale de droit comparé, Bruxelles, Bruylant, 2000, p. 10.

<sup>136</sup> Samir MANKABADY, « The Multimodal Transport of Goods Convention. A challenge to Unimodal Transport Conventions », (1983) 32-1 *Int. Comp. Law Q.* 120, 136.

<sup>137</sup> J. PUTZEYS, préc., note 74, p. 102 et 103.

<sup>138</sup> Vlad CIOAREC, « When is CMR road consignment note acceptable as Combined Transport Document? », *forwarderlaw.com* (20 juin 2007), en ligne : <[http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article\\_id=454](http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=454)> (consulté le 14 août 2014).

<sup>139</sup> A. D. MESSENT, préc., note 80, p. 43; Laurent PEYREFITTE, « Le régime juridique des transports combinés de marchandises », (1973) 25 *Droit Marit. Fr.* 643, 646.

En ce qui concerne l'application de la CMR à un transport intermodal international par l'entremise d'une interprétation extensive de son article 1<sup>er</sup>, nous répondons qu'il nous paraît assez invraisemblable que les rédacteurs de la CMR aient pu prévoir dans les années 1950 (et donc régir à l'avance) une technique de transport qui a été introduite et qui a connu sa véritable ascension internationale qu'à partir des années 1960. Même si historiquement le conteneur avait d'abord été utilisé depuis les années 1920, il ne s'est imposé dans l'industrie et n'a constitué une véritable révolution qu'au début des années 1960 aux Etats-Unis avec l'entreprise Sea-Land qui a ouvert un premier service de Puerto Rico à Baltimore<sup>140</sup>.

Par ailleurs, le Protocole de signature de la CMR dispose que : « *Les soussignés s'engagent à négocier les conventions sur le contrat de déménagement et le contrat de transport combiné* » et qu'en outre, de son côté le texte de la Convention sur le transport multimodal international de marchandises de 1980 (**ci-après CTM**) disposait en son article 30 § 4 :

*« Le transport de marchandises comme, par exemple le transport de marchandises effectué conformément à l'article 2 de la Convention de Genève du 19 mai 1956, relative au contrat de transport international de marchandises par route, ou à l'article 2 de la Convention de Berne du 7 février 1970, concernant le transport de marchandises par chemins de fer, n'est pas considéré pour les Etats parties aux conventions régissant ces formes de transport, comme un transport multimodal international au sens du paragraphe 1 de l'article premier de la présente Convention, dans la mesure où lesdits Etats sont tenus d'appliquer les dispositions de ces conventions à ces formes de transport de marchandises »* [Nous soulignons]

Ainsi, les rédacteurs de la CMR n'avaient pas pour intention d'entraver tous travaux futurs consacrés au transport intermodal. De leur côté les rédacteurs de la CTM, visaient à éviter tout conflit entre la CTM et les Conventions existantes en matière terrestre, dont la CMR. En effet, l'une des spécificités de la CMR comparé aux autres Conventions de transport est qu'elle a un caractère *impératif bilatéral* en ce sens que toute clause dérogatoire est considérée comme nulle, peu importe qu'elle soit favorable à l'ayant-droit ou au transporteur<sup>141</sup>. Cet empirisme de la CMR

---

<sup>140</sup> Voir les détails de l'introduction du conteneur et ses caractéristiques techniques propres dans : Partie 2, chapitre 2, section 1, (II) de cette thèse. Voir plus généralement: *Multimodal transport handbook for officials and practitioners*, New York; Geneva, UN, 1996, p. 18.

<sup>141</sup> J. PUTZEYS, préc., note 74, p. 90. R. Loewe explique en effet qu'« A la différence d'autres conventions en matière de droit privé des transports qui permettent au transporteur d'offrir à ses clients des conditions meilleures que celles prévues par lesdites conventions, les dispositions de la CMR sont impératives pour toutes les parties. Les motifs en sont que, d'un côté, on ne pouvait nullement prévoir quelle partie à un contrat de transport de

n'est d'ailleurs pas sans poser de difficultés à toute réforme du droit du transport international de marchandises.

Avant de nous intéresser aux autres conventions terrestres et notamment à la COTIF-CIM (II), gardons à l'esprit que malgré les divergences, il existe une certitude sur le fait qu'une technique de transport effectué par plus d'un mode de transport différent est régie par la CMR : le transport superposé.

## II. *Le transport ferroviaire international de marchandises : la COTIF-CIM et les autres modes de transport*

Les Conventions internationales concernant le transport par chemin de fer de marchandises (CIM) et de voyageurs et des bagages (CIV) ont été élaborées pour mettre un terme aux difficultés juridiques liées aux divergences des réglementations nationales des transports ferroviaires.

La première *Convention internationale sur le transport de marchandises par chemin de fer* (dite CIM) a été signée à Berne le 14 octobre 1890 et est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1893. La Convention de Berne prévoyait une révision périodique pour répondre aux besoins de modifications et d'améliorations du texte en fonction des évolutions techniques. C'est suite à la 8<sup>ème</sup> révision que naît la *Convention relative aux transports ferroviaires internationaux* (dite COTIF) qui remplace la CIM et la CIV à partir du 1<sup>er</sup> mai 1985, et en fait des parties intégrantes de son texte<sup>142</sup>. Ainsi, la CIM est devenue « Appendice B : "Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises" (dite RU-CIM)<sup>143</sup>.

---

marchandises serait la plus forte d'un point de vue économique, et donc en mesure d'exercer une pression sur son cocontractant, et que, de l'autre côté, il a semblé utile d'éviter une trop grande concurrence entre les entreprises de transport qui voudraient chacune attirer des clients en leur offrant des conditions effectivement ou prétendument meilleures » R. LOEWE, préc., note 89, 498.

<sup>142</sup> Pour plus d'informations sur l'historique du droit du transport international ferroviaire et les différentes révisions qui se sont succédées : Marc ALLEGRET et Christine SALQUE, « Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Historique et considérations générales », dans JurisClasseur Transport, coll. JurisClasseur, Fasc. 680, LexisNexis, France.

<sup>143</sup> Cet appendice comprend 66 articles et quatre annexes. *Annexe I* : Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) ; *Annexe II* : Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP) ; *Annexe III* : Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RICO) ; *Annexe IV* : Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx).

Quelques années après, la Communauté économique européenne (devenue Union européenne) avait amorcé une importante mutation économique, politique et juridique des chemins de fer. La directive du Conseil des Communautés européennes du 29 juillet 1991 *relative au développement des chemins de fer communautaires* a posé plusieurs principes novateurs dont celui de la séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et de l'exploitation des services de transport<sup>144</sup> ainsi que la garantie du droit d'accès aux réseaux ferroviaires des Etats membres pour les regroupements internationaux et les entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux de marchandises. Il était donc apparu nécessaire d'entreprendre la révision de la COTIF de 1980.

Dès 1995, l'Office central des transports internationaux ferroviaires (organe de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires - OTIF) a soumis plusieurs projets modificatifs dont celui des RU-CIM. Ces projets et la procédure de révision vont aboutir à l'adoption le 3 juin 1999 du *Protocole de Vilnius portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980*<sup>145</sup>, en vigueur depuis 1<sup>er</sup> juillet 2006<sup>146</sup>. Le droit uniforme actuellement applicable aux transports internationaux ferroviaires est compris dans les sept Appendices à la COTIF<sup>147</sup>. En outre, l'adhésion de l'Union européenne à

---

<sup>144</sup> Directive N° 91/440 du 29 juillet 1991 *relative au développement des chemins de fer communautaires*, JOCE du 24 août 1991, N° L 237/25, en ligne : <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:31991L0440&from=FR>>.

<sup>145</sup> Le texte de la Convention est disponible sur le site internet officiel du COMITE INTERNATIONAL DES TRANSPORTS FERROVIAIRES, *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)*, en ligne : <<http://www.cit-rail.org/fr/droit-du-transport/cotif/>> (consulté le 14 août 2014). L'état des ratification de la COTIF et de ses appendices est mis à disposition par COMITE INTERNATIONAL DES TRANSPORTS FERROVIAIRES, *Summary of the scope of application of COTIF and its Appendices*, 2014, en ligne : <[file:///Users/kamelia/Desktop/CORIF%20CIM%20textes/Table\\_Status-of-the-application-of-COTIF\\_EN\\_2014-03-04.pdf](file:///Users/kamelia/Desktop/CORIF%20CIM%20textes/Table_Status-of-the-application-of-COTIF_EN_2014-03-04.pdf)> (consulté le 24 août 2014).

<sup>146</sup> Une révision de la CIM devait être entamée durant l'été 2014, mais elle a été reportée: « La modernisation proposée de certains articles des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), appendice B à la Convention, visait à introduire un nouvel article 6a dans les CIM, pour donner la priorité à la lettre de voiture électronique. Elle n'a malheureusement pas pu être menée à bien, l'Union européenne craignant que l'adoption de cette modification puisse avoir « des conséquences intempestives », étant donné que les dispositions du Code des douanes de l'Union concernant les documents électroniques de transport n'entreraient pas en vigueur avant mai 2016. La Commission de révision a donc décidé de reporter l'ensemble des propositions de modifications aux CIM et de mettre en place un groupe de travail de la Commission de révision qui sera chargé de préparer lesdites propositions en coopération avec l'UE afin qu'elles puissent être soumises à la prochaine Assemblée générale » Carlos DEL OLMO, « 25e Commission de révision (Berne, 25 et 26 juin 2014) », *Bull. Transp. Int. Ferrov.* 2.22, 23.

<sup>147</sup> A la Convention de base fixant les structures et les compétences des organes de l'OTIF et au Protocole sur les privilèges et immunités de l'OTIF, s'ajoutent les sept appendices suivants : *Appendice A* Règles uniformes

la COTIF approuvée le 23 juin 2011 a permis de fixer les conditions de la prééminence du droit européen sur le droit international de la COTIF. En vertu de l'article 2 de l'accord d'adhésion<sup>148</sup>, les Etats membres de l'UE appliquent en principe la COTIF sauf « sujet particulier concerné » régi par les règles du droit de l'UE. Dans ce dernier cas, c'est le droit de l'UE qui s'applique avec l'exigence que cela ne remette pas en question les objectifs poursuivis par la COTIF, ni son application à l'égard des autres Etats contractants. Quant aux autres Etats parties à la COTIF, ils appliquent le droit international ferroviaire uniforme dans son intégralité.

Comme dans la version de 1980 de la COTIF, les nouvelles RU-CIM<sup>149</sup> concernant le transport international ferroviaire des marchandises sont reprises dans l'Appendice B à la Convention de base. La Convention est de droit impératif puisque toute stipulation contraire à ses dispositions est nulle. En revanche, rien n'empêche les parties d'augmenter la réparation fixée et d'alourdir

---

concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs, RU-CIV ; *Appendice B* Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises, RU-CIM ; *Appendice C* Règlement concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, RID ; *Appendice D* Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire, CUV ; *Appendice E* Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire, CUI ; *Appendice F* Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, APTU ; *Appendice G* Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international, ATMF.

<sup>148</sup> L'article 2 de l'accord d'adhésion de l'UE dispose : « Sans préjudice de l'objet et de la finalité de la convention, à savoir promouvoir, améliorer et faciliter le trafic international ferroviaire, et sans préjudice de sa pleine application à l'égard d'autres parties à la convention, dans leurs relations mutuelles, les parties à la convention qui sont des États membres de l'Union européenne appliquent donc les règles découlant de ladite convention que dans la mesure où il n'existe pas de règle de l'Union européenne régissant le sujet particulier concerné » [Nous soulignons]. *Accord entre l'organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires et l'union européenne concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, 23 juin 2011, en ligne : <[http://www.otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/04\\_recht/02\\_COTIF/AG\\_10-5\\_ad1\\_f.pdf](http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/02_COTIF/AG_10-5_ad1_f.pdf)> (consulté le 14 août 2014).*

<sup>149</sup> Le texte des RU-CIM est disponible sur le site internet du COMITE INTERNATIONAL DES TRANSPORTS FERROVIAIRES, *Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)*, 1 juillet 2006, en ligne : <<http://www.cit-rail.org/fr/droit-du-transport/cotif/>> (consulté le 14 août 2014). La liste des Etats Contractants est disponible sur le site internet de l'OTIF ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES, *Etat des signatures, ratifications, acceptations, approbations, adhésions et entrée en vigueur*, OTIF, 18 juin 2014, en ligne : <<http://www.otif.org/fr/publications/conventions/cotif-361999.html>> (consulté le 17 août 2014).

les obligations du transporteur<sup>150</sup>. Elle a donc un degré d'impérativité moins important que celui de la CMR.

La nouvelle CIM est d'application plus large. Elle étend son champ d'application au-delà du transport ferroviaire en se déclarant applicable aux autres modes de transport lorsque des conditions sont réunies (A). Malgré cette précision, certaines interrogations similaires à celles soulevées dans le cadre de la CMR se posent également pour la CIM. Cette dernière s'est en effet inspirée de la Convention routière (B), mais les rédacteurs n'ont pas pris la peine d'apporter les précisions nécessaires pour dissiper toute confusion quant à son interprétation.

*A. Les conditions d'annexion des autres modes de transport au régime de la COTIF-CIM : article 1er*

Même si les rédacteurs de la COTIF-CIM (**ci-après CIM**) se sont inspirés des autres Conventions unimodales dont la CMR, ils ont fait preuve de plus d'audace et de largesse en ce qui concerne son champ d'application.

L'article 1<sup>er</sup> prévoit deux possibilités d'extension du champ d'application de la CIM aux autres modes de transport qui sont *complémentaires* à un transport ferroviaire. Une telle opération suppose, toutefois, *un contrat unique*. En l'absence d'un tel contrat, la réparation en cas de dommage sera déterminée selon les règles propres à chaque mode de transport. On recourt là encore à une approche réseau<sup>151</sup>.

**La première possibilité d'extension est visée à l'article 1(3) CIM qui dispose :**

*« Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent » [Nous soulignons]*

---

<sup>150</sup> L'article 5 RU-CIM dispose : « Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes »

<sup>151</sup> Marie TILCHE, « Le charme discret de la CIM », (2007) 3163 *Bull. Transp. Logistique* 92, 92.



Pour éviter tout conflit avec les Conventions applicables en transport routier international (CMR) et toute Convention internationale à venir en transport par voie de navigation intérieure (à savoir la CMNI adoptée en 2000<sup>152</sup>), l'extension du régime CIM n'intervient que sur les tronçons internes effectués par ces deux autres modes de transport. Autrement dit, seuls les transports initiaux et finaux par route ou par voie de navigation intérieure, qui eux ne sont pas transfrontaliers, ont été annexés à la CIM<sup>153</sup>.

Mais, encore faut-il que ces deux modes de transport soient utilisés en « complément » du transport ferroviaire international. Le rapport explicatif de l'OTIF précise que :

*« La formule “en complément” doit exprimer l'idée que l'objet principal du contrat de transport est le transport transfrontalier ferroviaire. Cela signifie que dans le cas des transports complémentaires conformément au § 3, le transport ferroviaire doit en principe être transfrontalier, sans quoi les RU CIM ne sont pas applicables »*<sup>154</sup> [Nous soulignons].

En somme, les combinaisons de transport auxquelles la CIM s'applique en vertu de l'article 1(3) consistent en :

- un tronçon ferroviaire international complété par un tronçon routier exclusivement national ;
- un tronçon ferroviaire international complété par un tronçon par voie de navigation intérieure exclusivement national, sauf si une telle combinaison présente les caractéristiques visées à l'article 1(4) dont nous traiterons plus loin.

La jurisprudence allemande s'est récemment prononcée sur la notion de « en complément » en ces termes :

*« L'élément constitutif « en complément au [...] » à l'article premier, § 3, des CIM ne requiert pas que la société de chemins de fer ne puisse pas atteindre par le rail, faute d'embranchement par exemple, le lieu de prise en charge ou de livraison. Le critère déterminant est plutôt que le transport*

<sup>152</sup> Notons qu'à l'époque de la rédaction des nouvelles RU-CIM, la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (dite CMNI) n'était pas encore adoptée. Cette dernière a en effet été adoptée le 3 octobre 2000 et est entrée en vigueur 1er avril 2005.

<sup>153</sup> ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES (OTIF), *Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises (CIM). Rapport explicatif*, p. 12, en ligne : <[http://www.otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/07\\_veroeff/03\\_erlaeut/rpex99-ru-cim-f.pdf](http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/03_erlaeut/rpex99-ru-cim-f.pdf)> (consulté le 14 août 2014).

<sup>154</sup> ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES (OTIF), *préc.*, note 153.

par la route revêt une importance moindre que le transport par le rail »<sup>155</sup>  
[Nous soulignons].

L'OTIF a manifesté son soutien à une telle interprétation estimant qu'elle va dans le sens du législateur puisqu'elle met l'accent sur le fait que l'objet principal du contrat est le transport transfrontalier *ferroviaire*<sup>156</sup>.

Dans le cas d'un transport routier complémentaire notons que le voiturier ne sera considéré ni comme un transporteur successif, ni comme un transporteur subséquent mais comme un auxiliaire dont le transporteur ferroviaire répond en vertu de l'article 40 qui dispose :

*« Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectuée le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution des transports ».*

Selon nous, l'avantage majeur de l'article 1(3) est qu'il permet l'application d'un seul régime de responsabilité à l'ensemble des opérations (pré et post-acheminement) nécessaires et tombant dans la sphère du ferroviaire, et ce, peu importe la localisation du dommage. La double difficulté du système réseau liée d'une part à la séparation de chaque opération sur la base des modes, (même lorsque l'on a affaire à un transport principal) et, d'autre part, à la nécessité de prouver le moment de survenance du dommage, est maîtrisée. Elle n'est maintenue que dans les cas d'un transport segmenté effectué en vertu d'une pluralité de contrats.

**La seconde possibilité d'extension du régime de la CIM est prévue par l'article 1(4) qui dispose :**

*« Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention »* [Nous soulignons].

---

<sup>155</sup> Les faits exacts de l'arrêt n'ont malheureusement pas été rapportés dans une langue qui nous est accessible. Le dispositif de l'arrêt cité provient d'un article de la revue éditée par l'OTIF Eva HAMMERSCHMIEDOVA, « Bundesgerichtshof (Allemagne) Arrêt du 9 octobre 2013 », *Bull. Transp. Int. Ferrov.* 2013.4.20, 21. L'arrêt est disponible en langue allemande dans « Bundesgerichtshof, 9 octobre 2013, I ZR 115/12 », (2014) 49-2 *Eur. Transp. Law* 228.

<sup>156</sup> E. HAMMERSCHMIEDOVA, préc., note 155, 20.

Le système de lignes inscrites<sup>157</sup> a été maintenu uniquement dans le cas des transports incluant un transport *maritime national* ou *international* ou un transport *transfrontalier sur des voies d'eau intérieures*<sup>158</sup>. Un tel système a pour objet, en ce qui concerne le transport fluvial international, d'éviter tout conflit avec la CMNI. Pour cela, les Etats parties aux deux Conventions peuvent 1) s'abstenir d'inscrire dans la liste CIM certaines voies de navigation intérieure, ou encore 2) recourir à l'article 30 CMNI<sup>159</sup> pour exclure du champ d'application de cette Convention, les voies de navigation déjà inscrites dans la liste CIM<sup>160</sup>. En revanche, en matière maritime, ce système est toujours requis pour l'application de la CIM à tout le voyage, que l'on soit en présence d'un transport maritime interne ou international.

Par ailleurs, contrairement à l'article 1 (3), l'article 1 (4) ne précise pas si le transport ferroviaire doit être *transfrontalier*. Par conséquent, dans le cas de combinaisons de transport composées d'un segment ferroviaire complété par des segments maritimes ou par voie de navigation intérieure sur des lignes inscrites, le régime CIM s'applique dans deux hypothèses :

- le transport ferroviaire est un transport en *trafic intérieur*, et le transport complémentaire

---

<sup>157</sup> Dans l'article premier RU-CIM 1980, il était prévu que les envois de marchandises devaient emprunter les territoires d'au moins deux Etats membres de l'OTIF et le parcours devait comprendre exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention. La révision de 1999 a supprimé la notion de lignes inscrites. Cette suppression est liée à la prise en considération de la libéralisation du marché ferroviaire notamment dans les Etats membres de l'Union européenne parties à l'OTIF. Auparavant la notion de ligne découlait de l'obligation de prendre en charge la marchandise et de l'obligation de transporter qui pesaient sur les chemins de fer (liaisons ferroviaires fixes et entreprises exploitantes) inscrits sur les listes CIM. Les principaux changements impulsés par la révision de 1999 sont décrits par : B. KERGUELEN-NEYROLLES et al., préc., note 67, p. 570; Gerfried MUTZ, « La révision 1999 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) », dans *Études offertes à Barthélémy Mercadal*, Levallois, Éditions Francis Lefebvre, 2002, p. 477; Marc ALLEGRET, « Les nouvelles Règles uniformes CIM (transports internationaux ferroviaires de marchandises) adoptées à Vilnius (Lituanie) le 2 juin 1999 », dans *Études offertes à Barthélémy Mercadal*, Francis Lefebvre, Paris, 2002, p. 397.

<sup>158</sup> Des cartographies des lignes inscrites est disponible sur ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES (OTIF), *Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure*, OTIF, 20 décembre 2013, en ligne : <[http://www.otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/07\\_veroeff/07\\_liste\\_CIM/07\\_01\\_carte\\_mar\\_navi\\_CIM/Cartes\\_finales\\_CIM\\_20.12.2013\\_mar\\_navi.pdf](http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/07_liste_CIM/07_01_carte_mar_navi_CIM/Cartes_finales_CIM_20.12.2013_mar_navi.pdf)> (consulté le 14 août 2014).

<sup>159</sup> L'article 30 CMNI dispose : « 1. Tout Etat peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation ou de son adhésion, déclarer qu'il n'appliquera pas la présente Convention aux contrats relatifs à des transports dont le trajet emprunte certaines voies navigables situées sur son territoire, non soumises à un régime international relatif à la navigation et ne constituant pas une liaison entre de telles voies navigables internationales. Toutefois, une telle déclaration ne peut mentionner la totalité des voies navigables principales de cet Etat ». Il offre ainsi la possibilité d'exclure du champ d'application de la CMNI les contrats de transport de marchandises entre des ports situés sur certaines voies navigables de son territoire. Gérard AUCHTER, « La Convention de Budapest (CMNI) », (2002) 37 *Eur. Transp. Law* 546, 598.

<sup>160</sup> MARIAN HOEKS, *Multimodal transport law : the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, Alphen aan den Rijn, Kluwer Law International, 2010, p. 274.

maritime ou par voie de navigation intérieure est transfrontalier ;

- le transport ferroviaire est *transfrontalier*, et le transport complémentaire maritime est également transfrontalier ou bien intérieur (par ex : cabotage maritime ou transport maritime courte distance)<sup>161</sup>.

Notons dans ce cadre qu'en matière de responsabilité, la COTIF-CIM innove puisqu'elle prend en compte la spécificité maritime pour ce qui a trait aux cas d'exonération du transporteur ferrier. Avant d'aborder ce point, il faut au préalable exposer les grandes lignes du système d'exonération de la CIM.

Imitant le système **institué par la CMR**<sup>162</sup>, la CIM prévoit deux catégories de causes d'exonération du transporteur ferroviaire : des « causes générales ou normales » et des causes

---

<sup>161</sup> ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES (OTIF), préc., note 153, p. 12; Gerfried MUTZ, « transport multimodal. Le défi », (2005) 3070 *Bull. Transp. Logistique* 133, 133.

<sup>162</sup> Pour fins de comparaisons mentionnons l'originalité du système CMR qui a inspiré les rédacteurs de la CIM. L'article 17 (2) CMR fixe, de manière très similaire à l'article 23(2) CIM, les causes « normales » d'exonération du transport. Il est rédigé comme suit : « *Le transporteur est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise, ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier* ».

Mais, la CMR énumère également six « causes privilégiées » d'exonération du transporteur routier à son article 17 (4) : « Compte tenu de l'article 18, paragraphes 2 à 5, le transporteur est déchargé de sa responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux: a) Emploi de véhicules ouverts et non bâchés, lorsque cet emploi a été convenu d'une manière expresse et mentionné dans la lettre de voiture; b) Absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées; c) Manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire; d) Nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne et spontanée, dessiccation, coulage, déchet normal ou action de la vermine et des rongeurs; e) Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis; f) Transport d'animaux vivants ». De même l'article 23(3) de la CIM mentionnent des causes d'exonérations fondées sur les risques inhérents au transport ferroviaire international.

Enfin, le cœur du système d'exonération CMR se trouve dans l'article 18(2) et 5 rédigés ainsi : « **2)** Lorsque le transporteur établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 17, paragraphe 4, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit peut toutefois faire la preuve que le dommage n'a pas eu l'un de ces risques pour cause totale ou partielle. **5)** Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'article 17, paragraphe 4 f, que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant normalement, compte tenu des circonstances, ont été prises et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données ». En somme, le transporteur doit d'abord établir que le transport réalisé entre dans l'un des 6 cas d'exonération privilégiés mentionnés à l'article 17. Ensuite, il devra établir la vraisemblance de l'origine du dommage (la présomption), c'est-à-dire que les circonstances dans lesquelles s'est déroulé le transport et dans lesquelles est survenu le dommage rendent vraisemblables que le dommage soit dû à l'un des cas d'exonérations privilégiés.

« particulières ou privilégiées ».

L'article 23 (2) fixe d'abord, les « causes générales » d'exonération en disposant que :

*« Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet de route, etc.) ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier ».*

Le transporteur ferroviaire est déchargé de sa responsabilité dès lors qu'il *apporte la preuve* que le dommage, la perte ou le dépassement du délai de livraison est dû à l'un des trois cas susmentionnés. Par contre, il dispose également de la possibilité d'invoquer des risques inhérents au trafic ferroviaire international. Ces causes d'exonération, dites « privilégiées », sont énumérées à l'article 23 (3) et concernent : le risque inhérent au transport effectué en wagon découvert ; le risque résultant de l'absence ou de la défectuosité de l'emballage ; le risque inhérent aux opérations de chargement ou de déchargement ; le risque inhérent à la nature de la marchandise ; le risque résultant de la désignation irrégulière, inexacte ou incomplète de colis ; le risque inhérent au transport d'animaux vivants ; et le risque résultant de l'absence d'escorte<sup>163</sup>. Dans le cadre de cet article 23(3), le transporteur n'aura qu'à établir que le dommage *a pu résulter* de l'un des cas énumérés, à charge pour l'ayant-droit d'apporter la preuve contraire (article 25 (2)). Par conséquent le transporteur bénéficie d'un privilège quant à la preuve ; le doute lui profite. Pour être plus précis, il bénéficie d'une présomption de non responsabilité dès lors qu'il établit que le dommage a vraisemblablement pour cause l'un des risques inhérents énumérés. Il y a alors renversement de la charge de la preuve sur l'ayant-droit qui devra prouver que le dommage n'a pas pour origine, totalement ou partiellement, l'événement en question ou, encore, qu'il provient d'une autre cause imputable au transporteur.

Notons au passage que le retard est visé parmi les chefs de responsabilité soumis à exonération dans le cadre des « causes normales », mais n'est pas mentionné dans le cadre des « causes privilégiées » d'exonération. La responsabilité du transporteur ferroviaire en cas de dépassement du délai de livraison relève exclusivement du paragraphe 2 de l'article 23.

---

<sup>163</sup> Sur les conditions d'application de chacun de ces risques particuliers voir B. KERGUELEN-NEYROLLES et al., préc., note 67, p. 594 à 597.

A ces causes d'exonération propres au transport ferroviaire s'ajoutent des causes « spéciales liées au transport maritime » dans le cas d'une combinaison fer-mer. La CIM se réfère directement aux régimes maritimes existants. Ainsi, avant la révision de 1999, ces causes spéciales reprenaient, à la demande du Royaume-Uni, les cas exceptés visés par la Convention de Bruxelles de 1924<sup>164</sup>. Mais depuis 1999 l'article 38 des RU-CIM reprend les cas exceptés prévus par les Règles de Hambourg.

L'article 38 (1) prévoit que dans les transports fer-mer empruntant les lignes maritimes visées à l'article 24 (1) de la COTIF, chaque État membre peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes CIM, ajouter différentes causes d'exonération liées au transport maritime en plus de celles de l'article 23, à savoir :

- « a) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, des marins, du pilote ou de ses préposés ;*
- b) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;*
- c) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné sur la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon ;*
- d) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ».*

Dans l'éventualité où la ligne maritime a été inscrite par un Etat membre avec le bénéfice de l'article 38, le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il apporte la preuve que : « la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu *sur le parcours maritime*, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire » (article 38, §2). A charge pour l'ayant-droit d'apporter la preuve que la faute du transporteur, du capitaine, des marins, du pilote ou des préposés du transporteur est à l'origine de la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison (§3).

Enfin, rappelons que comme dans le cas de l'article 1(3), les RU-CIM s'appliquent dès lors que le transport ferroviaire constitue le transport principal et non pas le transport complémentaire d'une combinaison de plusieurs modes de transport. Ce critère de « complémentarité » limite en principe l'applicabilité de la CIM en matière intermodale. Toutefois, la possibilité de son

---

<sup>164</sup> Marc ALLEGRET et Christine SALQUE, « Transports internationaux ferroviaires. Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Appendice B : règles uniformes CIM. Titre III : responsabilité (art. 23 à 41) », dans JurisClasseur Transport, coll. JurisClasseur, Fasc. 685, LexisNexis, France, JurisClasseur, p. 34.

applicabilité aux transports intermodaux au-delà des seules combinaisons prévues par l'article 1(3) et (4) a été soulevée. Cette interrogation repose sur la reprise du modèle CMR par les rédacteurs des RU-CIM sans y apporter les clarifications utiles pour éviter d'importer au ferroviaire le prégnant débat du transport routier international.

*B. Champ d'application de la COTIF-CIM : clarifications nécessaires en matière de transport intermodal*

Les RU-CIM antérieures ne s'appliquaient de plein droit qu'aux envois remis au transport avec une lettre de voiture directe établie pour un parcours international empruntant les territoires d'au moins deux Etats membres de l'OTIF et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste des lignes CIM prévue aux article 3 et 10 de la Convention. S'inspirant de la CMR, les nouvelles RU-CIM s'appliquent désormais à :

*« à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat de transport<sup>165</sup> ».*

En outre, comme cela a été précisé précédemment, la notion de lignes inscrites a été supprimée sauf pour les transports maritimes et les transports transfrontaliers par voie de navigation intérieure (article 1(4)).

Par ailleurs, même si les rédacteurs des RU-CIM se sont largement inspirés de la CMR, ils ont opté pour un champ d'application géographique plus restrictif que celui de la Convention routière. Les RU-CIM ne s'appliquent, en principe, que lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans *deux Etats membres différents*. Cependant, les parties peuvent en vertu de l'article 1(2) convenir de son application lorsque le lieu de prise en charge et le lieu de livraison prévus au contrat sont situés dans deux Etats mais

---

<sup>165</sup> Article 1(1) RU-CIM dans la teneur du Protocole de Vilnius du 3 juin 1999. Rappelons que la CMR s'applique, en vertu de son article 1(1), à : « *tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties* ».

dont un seul est membre de l'OTIF<sup>166</sup>.

Même si les RU-CIM ne font pas preuve du même empirisme que la CMR, leur similitude avec cette dernière a pour conséquence de soulever la question de leur applicabilité aux tronçons ferroviaires d'une chaîne de transport intermodal. Autrement dit, la question est : est-ce que les RU-CIM s'appliquent aux parties ferroviaires d'un contrat de transport multimodal en dehors des conditions prévues à l'article 1(3) et (4) ?

Les juridictions des Etats membres n'ont pas encore été invitées à trancher la question. De son côté la doctrine<sup>167</sup> se limite à décrire les grandes lignes des modifications apportées par le Protocole de Vilnius et ne traite de l'aspect intermodal des RU-CIM que sur la base de l'article 1(3) et (4). Seule Marian Hoeks<sup>168</sup> soulève la question et avance divers arguments en faveur d'une extension du régime RU-CIM.

Le premier argument de cet auteur, qui ne peut être réfuté, consiste à dire que les rédacteurs de la Convention ferroviaire, étant au courant des débats portant sur l'article 1<sup>er</sup> de la CMR lors de son élaboration, auraient pu préciser qu'elle s'applique au contrat de transport de marchandises effectué « exclusivement » ou « strictement » par voie ferrée. Ceci aurait, en effet, eu le mérite d'éviter d'importer la problématique d'interprétation de la CMR. Cependant, le fait est qu'ils ont fait l'économie d'une telle précision.

En second lieu, l'auteur se rapporte à l'article 1(3) RU-CIM qui, pour éviter tout conflit avec la CMNI et la CMR, ne vise que les tronçons fluviaux ou routiers internes. Limiter l'application des RU-CIM aux transports non-internationaux routiers supposerait que les rédacteurs aient considéré qu'il serait possible que la CMR soit applicable aux tronçons routiers d'un contrat impliquant un transport routier international et un transport ferroviaire international. Cependant,

---

<sup>166</sup> L'objectif de cette extension conventionnelle est de permettre aux parties de conclure, sur la base des RU-CIM, des contrats de transport directs en trafic en direction ou en provenance d'Etats du SMGS (sigle en langue russe correspondant à Accord concernant le transport international de marchandises par chemin de fer) qui réunit, notamment, des Etats de l'Europe Orientale et de l'Asie (ex : Pologne, République islamique d'Iran, Mongolie, Fédération de Russie, Chine). Sur cet accord voir: SANDIE CALME, *L'évolution du droit des transports ferroviaires en Europe*, Aix-en-Provence, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2008, p. 139; M. ALLEGRET et C. SALQUE, préc., note 142, p. 6.

<sup>167</sup> Précisons que par doctrine nous référons à celle qui nous est accessible, c'est-à-dire les écrits en langue française et en langue anglaise.

<sup>168</sup> MARIAN HOEKS, préc., note 160, p. 264 à 270.



selon nous, ils tendaient plutôt à éviter soigneusement de prendre position sur la question. Eu égard aux divergences d'interprétation jurisprudentielles concernant l'applicabilité de la CMR à une telle combinaison de transport, il serait plus plausible d'envisager que les rédacteurs de la CIM évitaient d'ajouter au débat en prenant position via les dispositions RU-CIM. Leur objectif était d'harmoniser le droit ferroviaire avec le droit applicable aux autres modes de transport et d'éviter ainsi tout conflit potentiel. Pour ce faire, les rédacteurs se devaient de tenir compte des conventions existantes, telle qu'interprétées, pour délimiter le champ d'application des RU-CIM, ce d'autant plus que parmi les Etats membres de l'OTIF, l'on compte également des Etats parties à la CMR. Dans le rapport de l'Office central relatif à la révision de la COTIF, il est précisé qu'en matière de droit international de transport des marchandises :

*« Une harmonisation avec le droit de transport applicable à d'autres modes de transport, notamment avec la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) a été, dans une large mesure atteinte »<sup>169</sup>.*

La décision de ne viser que le transport routier interne ne suppose donc pas forcément que les rédacteurs aient estimé la CMR applicable à un transport intermodal, mais plutôt, que c'était le meilleur moyen d'éviter tout conflit avec non seulement son texte mais également l'interprétation extensive de son champ d'application adoptée par certaines juridictions nationales.

L'auteur s'appuie également sur deux autres indices : l'introduction en 2006 de la Lettre de Voiture CIM transport combiné<sup>170</sup> et la référence faite aux « unités de transport intermodales » (UTI) par les articles 3<sup>171</sup> et 7<sup>172</sup> CIM.

---

<sup>169</sup> ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES (OTIF), *Rapport de l'Office central relatif à la révision de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et Rapports explicatifs relatifs aux textes adoptés par la 5ème Assemblée générale*, Berne, OTIF, 2011, p. 18, en ligne : <<http://www.cit-rail.org/fr/droit-du-transport/cotif/>> (consulté le 24 août 2014).

<sup>170</sup> COMITE INTERNATIONAL DES TRANSPORTS FERROVIAIRES, *Guide lettre de voiture CIM (GLV-CIM)*, CIT, 10 janvier 2009, en ligne : <[http://www.cargo.trenitalia.it/cms-file/allegati/cargo/GLV\\_TC\\_ed\\_2009\\_fr.pdf](http://www.cargo.trenitalia.it/cms-file/allegati/cargo/GLV_TC_ed_2009_fr.pdf)> (consulté le 14 août 2014).

<sup>171</sup> L'article 3 dispose : « Aux fins des présentes Règles uniformes (...) « unité de transport intermodal » désigne les conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques ou autres unités de chargement similaires utilisées en transport intermodal ».

<sup>172</sup> L'article 7 traite de la teneur de la lettre de voiture et vise par conséquent les mentions obligatoires pour les UTI à savoir : « dans le cas d'unités de transport intermodal, la catégorie, le numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à leur identification » (article 7 §1 (l))

Avant l'introduction en 2006 de la *Lettre de Voiture CIM transport combiné*, l'Union internationale pour le transport combiné Rail-Route (UIRR) avait adopté ses propres conditions de transport dites *CIM/UIRR*. Mais à partir de 2006, le Comité international des transports ferroviaires (CIT) a introduit la *Lettre de Voiture CIM transport combiné*. Celle-ci présente l'avantage d'être utilisée pour le transport rail-mer lorsque les lignes maritimes sont inscrites sur la liste CIM. L'indice ainsi mentionné par l'auteur semble concerner le transport combiné visé à l'article 1(4) CIM et non pas une extension éventuelle du régime CIM en vertu de l'article 1(1). En ce qui concerne, la mention des unités de transport intermodales, l'auteur estime que cela suggère que la CIM ne se cantonne pas uniquement au contrat de transport ferroviaire ou au contrat de transport impliquant un autre mode de transport complémentaire au ferroviaire. Cependant, comme elle le précise, les UTI sont utilisées également dans l'unimodal du fait de leurs nombreux avantages (sécurité, facilitation des transferts, entreposage etc.). Selon nous, une telle référence a pour but, non seulement de tenir compte des techniques de transport dans l'unimodal, mais également de préciser la teneur des articles mentionnant explicitement les UTI. Dans le rapport explicatif il est en effet dit :

*« La définition "unité de transport intermodal" a été introduite pour des raisons de simplification rédactionnelle et facilite notamment la rédaction de l'article 7, § 1, lettre l), de l'article 23, § 3, lettre a), de l'article 30, § 3 et de l'article 32, § 3 (procès-verbal de la 20<sup>ème</sup> session, p. 6) »<sup>173</sup>.*

Une extension au-delà de ces deux dispositions et du transport unimodal ferroviaire serait susceptible d'entraver l'élaboration d'un instrument dédié au transport intermodal. C'est ce qu'avaient évité de faire les rédacteurs de la CMR.

Le modèle CIM s'inspire largement du régime CMR, sans doute un peu trop puisque les rédacteurs n'ont pas pris soin de s'en distancier pour éviter d'importer les interrogations relatives à l'étendue de l'application de la CMR en matière intermodale. Nonobstant cette lacune, la CIM a le mérite de fixer des conditions bien précises quant à l'application de son régime à d'autres modes de transport. Pour ce faire, elle ne vise expressément que les opérations

---

<sup>173</sup> ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES (OTIF), préc., note 153, p. 16; Marc ALLEGRET et Christine SALQUE, « Transports internationaux Ferroviaires. Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Appendice B : Règles Uniformes CIM. Titre Ier. Généralités (art. 1er à 5) », dans JurisClasseur Transport, coll. JurisClasseur, Fasc.683, LexisNexis, France, p. 7.

effectuées par d'autres modes en complément du ferroviaire et lorsque celles-ci sont prévues par un seul et même contrat dont l'objet est le transport ferroviaire. Elle facilite ainsi l'application du système réseau en le cantonnant au transport segmenté. En outre, les autres conditions prévues pour différents types de combinaisons de modes de transport permettent en même temps d'éviter tout conflit avec d'autres Conventions unimodales éventuellement applicables.

### III. *Transport par voie de navigation intérieure : la CMNI*

Le transport fluvial international sera le dernier mode de transport à se voir accorder un régime de responsabilité spécifique. Le transport par voie de navigation intérieure a longtemps été négligé et son régime juridique était ballotté entre conception terrestre et conception maritime<sup>174</sup>. La *Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure* (CMNI) a été adoptée par la Conférence diplomatique organisée conjointement par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR), la Commission du Danube et la Commission Economique pour l'Europe des Nations-Unies (CEE-ONU) qui s'est tenue à Budapest du 25 septembre au 3 octobre 2000. Entrée en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 2005<sup>175</sup>, la CMNI est parvenue à établir un équilibre entre les diverses approches en s'inspirant tantôt des principes des Règles de La Haye-Visby et des Règles de Hambourg, tantôt des principes de la CMR. Mais, contrairement à ces dernières, elle n'établit pas clairement le degré d'impérativité de ses dispositions.

La CMNI ne se contente pas de régir le seul transport fluvial international, elle prévoit expressément les conditions de son application à un transport fluvio-maritime (**A**). Cependant, la question de l'extension de son champ d'application s'est posée du fait de sa parenté avec la CMR (**B**).

---

<sup>174</sup> Rolf HERBER, « Inland Navigation », dans *International encyclopedia of comparative law*, 12, International association of legal science, New York, Oceana, p. 14; Les deux approches ont été exposées dans Kamélia KOLLI, *Le droit Rhéan interne: la responsabilité du transporteur rhéan de marchandises*, Aix-en-Provence, Université d'Aix Marseille III, Centre de Droit Maritime et des Transports, 2009, p.12 ss. , en ligne : <<http://www.cdmr.droit.univ-cezanne.fr/>> (consulté le 19 août 2014).

<sup>175</sup> Pour un historique des travaux consacrés à la Convention voir G. AUCHTER, préc., note 159, 547 à 550; les Etats parties à la CMNI sont au nombre de quinze. Voir l'état des ratifications sur le site internet de la COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN, « Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) », *Dépôt des instruments de ratification*, en ligne : <[http://www.ccr-zkr.org/files/conventions/etatRatifications\\_fr.pdf](http://www.ccr-zkr.org/files/conventions/etatRatifications_fr.pdf)>.

### A. Les conditions d'application de la CMNI à un transport fluvio-maritime

L'article 2 de la CMNI délimite le champ d'application de la Convention et son paragraphe 2 s'intéresse particulièrement et « uniquement » au fluvio-maritime. La CMNI ne s'applique dans ce cadre que :

« Si le contrat de transport a pour objet un transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies d'eau intérieures et sur des eaux soumises à une réglementation maritime, la présente Convention est également applicable à ce contrat dans les conditions visées au paragraphe 1, sauf si  
a) un connaissance maritime a été établi conformément au droit maritime applicable, ou si  
b) la distance à parcourir sur les eaux soumises à une réglementation maritime est la plus longue » [Nous soulignons].

L'absence de transbordement, telle qu'exigée, exclut l'application de la CMNI à un contrat de transport prévoyant un transfert de marchandises entre les deux modes de transport<sup>176</sup>. En effet, l'une des caractéristiques du transport fluvio-maritime est le recours à un seul et même navire<sup>177</sup>. Il présente ainsi un avantage technique duquel découle un avantage commercial. Le navire peut emprunter toute voie navigable (maritime ou fluviale) et le voyage « en droiture » permet de supprimer une opération complexe et coûteuse, la rupture de charge. Il faut donc distinguer cette opération de celle qui consiste en un parcours maritime, suivi d'un transbordement puis d'un parcours fluvial continental<sup>178</sup>. Cette dernière n'est pas visée par la CMNI.

---

<sup>176</sup> Francesco BERLINGIERI, « Door-to-door transport of goods? Can uniformity be achieved? », dans *Liber amicorum Roger Roland*, Larcier, Bruxelles, 2003, p. 37 à la page 44.

<sup>177</sup> Le fluvio-maritime a été défini comme suit: « Schématiquement, on peut dire qu'il s'agit là d'un transport effectué au départ d'un port fluvial et à destination d'un autre port fluvial ou maritime du même pays ou d'un pays étranger, empruntant un trajet mixte fleuve-mer sans que la marchandise ait à subir la moindre rupture de charge » Franck HAMONIER, *Le transport fluvio-maritime en France*, Aix-en-Provence, Aix-Marseille III, Centre de droit maritime et des transports, 1999, p. 5, en ligne : <<http://www.cdmt.droit.univ-cezanne.fr/>> (consulté le 19 août 2014).

<sup>178</sup> Sur les points techniques et commerciaux voir Jean-Pierre RISSOAN, « Le transport fluvio-maritime et ses conséquences géographiques dans le bassin Rhône-Saône », (1983) 58-2 *Rev. Géographie Lyon* 143, 143 à 145; autre définition: « mode de transport pratiqué par des navires de mer ou par des caboteurs (...) conçus particulièrement pour naviguer à l'intérieur des terres suivant les grandes voies navigables (Rhin, Seine, Rhône, Saône, lacs suédois et finlandais). Le fluvio-maritime assure aussi des liaisons directes sans rupture de charge entre les producteurs, les distributeurs, minimisant les coûts, les démarches administratives et les risques. Ce mode de transport est largement pratiqué aux Etats-Unis, au Japon (...). Il ne faut pas le confondre avec une opération de transport comprenant un parcours maritime auquel s'ajouteraient un pré ou post-acheminement fluvial avec une rupture de charge, même s'il s'agit d'un transbordement direct de navire à barge-chaland. Ce dernier type de transport n'est pas un transport fluvio-maritime » M.-M. DAMIEN, préc., note 120, p. 253.

Par ailleurs, notons qu'il est fait mention dans cette disposition du « connaissance maritime » dont la délivrance écarte l'application de la CMNI en faveur du régime maritime. Il importerait donc de distinguer les deux types de connaissance : le connaissance maritime et le connaissance fluvial.

Même s'il est visé par leurs articles 3 respectifs, le connaissance n'a été défini ni par les Règles de La Haye, ni par les Règles de La Haye-Visby, alors même qu'elles ont vocation à unifier « certaines règles en matière de connaissance ».

En revanche, les Règles de Hambourg le définissent à leur article 1(7) comme suit :

*« Le terme "connaissance" désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur »* [Nous soulignons].

Cette définition met en exergue les trois principales caractéristiques du connaissance maritime :

- *il constitue la preuve du contrat de transport* : le connaissance ne fait pas le contrat mais le preuve du contrat conclu entre le chargeur et le transporteur ;
- *il est un reçu des marchandises* : il atteste ainsi que la marchandise a soit, été prise en charge par le transporteur pour être chargée à bord du navire (connaissance reçu pour embarquement) soit, qu'elle a été effectivement chargée à bord du navire (connaissance embarqué) ;
- *il est le titre représentatif des marchandises qui y sont mentionnées* : le connaissance est un titre qui représente la même valeur que la marchandise. Cette fonction du connaissance a été imaginée par les praticiens pour pourvoir aux besoins des partenaires commerciaux de pouvoir vendre et revendre la marchandise au cours du voyage maritime sans attendre leur arrivée au port de destination. Ainsi, l'acheteur se voit transférer les droits rattachés aux marchandises puisque la transmission du connaissance par endossement ou simple délivrance entraîne transmission des droits sur la marchandise. Selon le mode de transfert des droits rattachés à la cargaison, le connaissance peut être *nominatif* (ou à personne dénommée. Dans ce cas, le nom et

l'adresse du destinataire sont précisées), à *ordre du chargeur ou du réceptionnaire* (le transfert des droits se fait par endossement) ou *au porteur* (le transfert des droits se fait par remise du connaissement à destination)<sup>179</sup>.

Contrairement au transport maritime, le document de transport par excellence dans le transport fluvial est la « lettre de voiture »<sup>180</sup>. La CMNI envisage donc ces deux possibilités et en règlemente le contenu dans ses articles 11 et 12. En outre, elle prévoit dans son article 13 relatif au connaissement que :

- « 1. Les exemplaires originaux d'un connaissement constituent des titres de valeur émis au nom du destinataire, à ordre ou au porteur.
2. Au lieu de livraison, les marchandises ne sont livrées que contre remise de l'exemplaire original du connaissement présenté en premier lieu; par la suite, la livraison ne peut plus être exigée contre remise des autres exemplaires originaux.
3. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur, la remise du connaissement à une personne habilitée en vertu de celui-ci à recevoir les marchandises, produit les mêmes effets que la remise des marchandises pour ce qui concerne l'acquisition de droits sur celles-ci.
4. Lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises contenue dans le connaissement, il ne peut lui être opposé la preuve contraire à la présomption de l'article 11 paragraphe 3 et de l'article 12 paragraphe 2 ».

En comparant les caractéristiques des deux types de connaissement, on remarque qu'il n'y a pas de différence entre eux. Le connaissement fluvial, présente en effet les mêmes fonctions (preuve du contrat de transport, constatation de la prise en charge ou de la mise à bord des marchandises) et engendre les mêmes conséquences qu'un connaissement maritime (titre de valeur, droit de disposition, remise à la livraison)<sup>181</sup>. Ce faisant, un risque de conflit entre la CMNI et les régimes

---

<sup>179</sup> B. KERGUELEN-NEYROLLES et al., préc., note 67, p. 341 et suiv ; Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Droit maritime*, Paris, L.G.D.J., 2010, p. 637 et suiv; Un arrêt de la House of Lords résume ces caractéristiques en ces termes: « [i]t signifies that in addition to its other characteristics as a receipt for the goods and as evidence of the contract of carriage between shipper and shipowner, the bill of lading fulfills two distinct functions. 1. It is a symbol of constructive possession of the goods which (unlike many such symbols) can transfer constructive possession by endorsement and transfer: it is a transferable « key to the warehouse ». 2. It is a document which, although not itself capable of directly transferring the property in the goods which it represents, merely by endorsement and delivery, nevertheless is capable of being part of the mechanism by which property is passed » *Enichem Anic Spa v Ampelos Shipping Co Ltd (The Delfini)*, [1990] 1 Lloyd's Rep 252 (House of Lord).

<sup>180</sup> R. HERBER, préc., note 174, p. 26.

<sup>181</sup> B. KERGUELEN-NEYROLLES et al., préc., note 67, p. 706.

maritimes pourrait exister, même si, *a priori*, les rédacteurs de la CMNI tentaient au contraire d'éviter cette éventualité.

Les Règles de La Haye et de la Haye Visby exigent l'émission d'un connaissement maritime ou tout document similaire pour leur application. Mais, le risque de conflit est dans ce cadre mineur puisque la CMNI donne préséance au régime maritime. Par contre, les Règles de Hambourg ne prévoient pas une telle condition, elles seraient donc applicables à un transport fluvio-maritime, même en l'absence de délivrance d'un connaissement. Cependant, ce risque est relatif puisque les Etats Parties, en même temps, aux Règles de Hambourg et à la CMNI sont principalement des Etats enclavés (Hormis la Roumanie, la Hongrie et la République Tchèque).

La technique du transport fluvio-maritime ne consiste pas en une combinaison de modes de transport. Il s'agit d'un même mode qui emprunte deux eaux différentes (mer et fleuve). La combinaison n'est donc pas technique mais juridique, puisque les rédacteurs de la CMNI ont veillé à délimiter les conditions d'application du régime fluvial face au régime maritime. Pourtant, la question de son applicabilité à une combinaison de modes de transport différents s'est tout de même posée. Elle repose sur l'interprétation de son article 2(1) qui en fixe les champ *ratione loci* et *ratione materiae*.

#### B. *L'éventuelle extension du régime CMNI à une chaîne de transport comprenant des modes différents*

Le champ d'application *ratione loci* et *ratione materiae* de la CMNI est visé par l'article 2(1)<sup>182</sup>. Il prévoit que la Convention ne s'applique qu'aux transports internationaux. Le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison doivent, en effet, être situés dans des Etats différents, dont un au moins est partie à la Convention. Ce champ d'application peut être restreint ou étendu par les Etats contractants

---

<sup>182</sup> L'article 2(1) CMNI dispose : « La présente Convention est applicable à tout contrat de transport selon lequel le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés dans deux Etats différents dont au moins l'un est un Etat Partie à la présente Convention. Si le contrat prévoit un choix de plusieurs ports de déchargement ou de lieux de livraison, le port de déchargement ou le lieu de livraison dans lequel les marchandises ont été effectivement livrées sera déterminant ».

puisque les articles 30<sup>183</sup> et 31<sup>184</sup> leurs offrent la possibilité de soustraire du régime CMNI certaines voies navigables non soumises à un régime international<sup>185</sup> situées sur leur territoire, ou bien, d'étendre l'application de la Convention aux transports internes.

En outre, il faut que le transport soit effectué en vertu d'un contrat de transport. Il s'agit de « *tout contrat, quelle que soit sa dénomination, par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par voies d'eau intérieures* »<sup>186</sup>. La similitude de ce libellé avec celui de la CMR permettrait pour certains d'envisager la possibilité que la CMNI puisse s'appliquer à un transport par voie de navigation intérieure inclus dans une combinaison de transport intermodal<sup>187</sup>.

Malheureusement, depuis son entrée en vigueur, la CMNI n'a pas donné lieu à une jurisprudence qui aurait pu nous éclairer sur l'interprétation à avoir de ses dispositions relatives au transport intermodal. Selon nous, cependant, l'importation de la problématique d'interprétation de la CMR au transport fluvial, n'est pas soutenable.

Pour faciliter la comparaison, reprenons côte à côte les dispositions des deux Conventions :

CMR	CMNI
<p><b>Article 1(1)</b> : « La présente Convention s'applique à <b>tout contrat de transport</b> de marchandises <b>par route</b> à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le <b>lieu de la prise en charge</b> de la marchandise et le <b>lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat</b>, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays</p>	<p><b>Article 1(1)</b> : «<b>contrat de transport</b>» désigne <b>tout contrat, quelle que soit sa dénomination</b>, par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises <b>par voies d'eau intérieures</b>.</p> <p><b>Article 2(1)</b>: La présente Convention est applicable à <b>tout contrat de transport</b> selon lequel <b>le port de chargement ou le lieu de</b></p>

<sup>183</sup> L'article 30 (1) CMNI prévoit que : « Tout Etat peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation ou de son adhésion, déclarer qu'il n'appliquera pas la présente Convention aux contrats relatifs à des transports dont le trajet emprunte certaines voies navigables situées sur son territoire, non soumises à un régime international relatif à la navigation et ne constituant pas une liaison entre de telles voies navigables internationales. Toutefois, une telle déclaration ne peut mentionner la totalité des voies navigables principales de cet Etat »

<sup>184</sup> L'article 31 CMNI indique que : « Tout Etat peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation, de son adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer qu'il appliquera également la présente Convention : a) aux contrats de transport selon lesquels le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés sur son propre territoire; b) en dérogation à l'article 1 paragraphe 1, à des transports gratuits »

<sup>185</sup> Les voies navigables soumises à un régime international dans le contexte CMNI sont : le Rhin, le Danube et la Moselle.

<sup>186</sup> Article 1 (1) de la CMNI.

<sup>187</sup> MARIAN HOEKS, préc., note 160, p. 282.



contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties ».	<b>prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés dans deux États différents dont au moins l'un est un État Partie à la présente Convention.</b> Si le contrat prévoit un choix de plusieurs ports de déchargement ou de lieux de livraison, le port de déchargement ou le lieu de livraison dans lequel les marchandises ont été effectivement livrées sera déterminant.
--	---

La CMR précise le mode (routier) et le contrat de transport (par route) devant être employés. De son côté, la CMNI régit les contrats qui prévoient de manière expresse ou tacite, un transport par voie de navigation intérieure (mode)<sup>188</sup>.

Pour autant, il paraît évident que le contrat de transport intermodal ne constitue pas un *engagement du transporteur de transporter les marchandises par voie de navigation intérieure*. Autrement dit, un tel contrat n'est pas envisagé par l'article 1(1) CMNI<sup>189</sup>. En somme, l'article 1<sup>er</sup> de la CMNI pose le principe selon lequel la Convention est vouée à s'appliquer « uniquement »<sup>190</sup> aux contrats de transport de marchandises par voies de navigation intérieure, exception faite de l'hypothèse du transport fluvio-maritime prévue par l'article 2(2), relatif à l'emprunt d'une voie de navigation intérieure et d'une voie de navigation maritime.

Par ailleurs, l'expression « le lieu de prise en charge ou de chargement et le lieu de livraison ou de déchargement des marchandises » délimite également la sphère d'application de la Convention. L'interprétation large des notions de « prise en charge » et de « lieu de livraison » pour les situer au tout début et à la toute fin du parcours intermodal permettrait, peut être, d'envisager une application de la CMNI dans le cadre du transport intermodal<sup>191</sup>. Cela serait susceptible du moins d'amener dans l'orbite de la CMNI les transports pré et post-acheminement. Dans ce cas, on se baserait sur l'article 16(1) et l'article 3(2).

L'article 16(1) prévoit que :

<sup>188</sup> Christophe PAULIN, « La Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure », (2008) 5 *Rev. Droit Transp.* 1, 2.

<sup>189</sup> Dans le même sens F. BERLINGIERI, préc., note 176 à la page 44.

<sup>190</sup> Christian HÜBNER, « La Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure », (2000) 52-609 *Droit Marit. Fr.* 972, 974; Christian HÜBNER, « Fluvial. Convention de Budapest », (2000) 2867 *Bull. Transp. Logistique* 755, 755; F. BERLINGIERI, préc., note 176 à la page 44.

<sup>191</sup> MARIAN HOEKS, préc., note 160, p. 284.

*« Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge en vue du transport jusqu'à leur livraison ou résultant d'un dépassement du délai de livraison (...) ».*

De son côté, l'article 3(2) indique que :

*« Sauf s'il en a été convenu autrement, la prise en charge des marchandises et leur livraison ont lieu à bord du bateau ».*

Ce faisant, les parties pourraient convenir que la prise en charge se situerait dans les locaux du chargeur et la livraison aux locaux du destinataire, combinant ainsi le transport fluvial avec un autre mode comme par exemple le routier pour le pré et post-acheminement. Le résultat serait la soumission du transport routier au régime CMNI. Cependant, l'extension de la CMNI au-delà du tronçon fluvial international semble peu logique puisque l'article 16 prévoit que :

*« 2. La responsabilité du transporteur pour préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises causés pendant la période avant leur chargement à bord du bateau ou après leur déchargement est régie par la loi de l'Etat applicable au contrat de transport ».*

Ceci écarte l'éventualité d'une application au-delà du palan à palan et donc exclut toute extension aux opérations pré et post-acheminement, qui sont au contraire soumises aux régimes de responsabilité prévues par les lois nationales.

La similitude a davantage trait au droit maritime qui a également fortement inspiré les rédacteurs de la CMNI. Rappelons que la Convention de Bruxelles s'applique également « palan/palan ». Finalement, l'hypothèse consistant à étendre l'application de la CMNI au delà du transport fluvial international reste improbable<sup>192</sup>. A l'instar des autres conventions unimodales terrestres, l'objectif de la CMNI est de couvrir les techniques et les méthodes d'exploitation d'un seul et unique mode avec la nécessité d'éviter d'entrer en conflit avec d'autres Conventions. Ainsi, une tentative d'extension conventionnelle de son régime serait dangereuse<sup>193</sup>.

---

<sup>192</sup> L'auteur rappelle elle-même la dangerosité d'une extension de l'application de la CMNI au-delà du transport fluvial international et du fluvio-maritime Marian HOEKS, « Maritime plus and the european status quo. The current framework of international transport law, maritime plus and the EU », (2010) *Scand. Inst. Marit. Law Yearb.* 161, 197.

<sup>193</sup> L'auteur rappelle elle-même la dangerosité d'une extension de l'application de la CMNI au-delà du transport fluvial international et du fluvio-maritime *Id.*

En conséquence, l'on est en mesure de dire sans équivoques que les notions de « prise en charge » et « de livraison » se rattachent uniquement au transport international par voie de navigation intérieure et l'on ne saurait s'appuyer sur le manque de clarté des autres Conventions terrestres (notamment la CMR) pour s'en prévaloir en matière fluviale dans le but d'invoquer l'application de la CMNI à un contrat de transport intermodal.

On est donc à même de conclure que la Convention CMNI est d'essence unimodale : elle n'est applicable qu'au seul transport par voie de navigation intérieure. Quant au transport fluvio-maritime tel que prévu par l'article 2(2), il se fonde sur une réalité technique : l'existence de navires capables d'emprunter toute voie navigable (maritime ou intérieure) pour effectuer un voyage en droiture. Cette technique n'est donc pas liée à une chaîne de transport intermodal dont l'un des principes de base est l'intégration de plusieurs modes de transport différents et le transfert d'une unité de transport intermodal d'un mode de transport vers un autre.

### *Conclusion sur l'applicabilité des Conventions terrestres*

La nécessité de régir le transport conteneurisé qui ne cesse de se développer a donné lieu à plusieurs tentatives d'extension des régimes terrestres existants. Ce besoin a en outre été accentué par l'absence de régime juridique propre au transport intermodal. Cela a eu pour conséquence de semer la confusion sur le champ d'application des différentes conventions terrestres.

Les rédacteurs de la *Convention relative au contrat de transport internationale par route* (CMR), ont tenu compte de l'évolution des techniques de transport de leur époque (années 1950) en visant le transport superposé à l'article 2. L'on a ainsi voulu assurer une uniformité du droit du transport routier international puisque le transport routier se trouve au cœur de cette nouvelle technique. Parallèlement, les rédacteurs de la CMR ont invité les Etats parties à participer à l'élaboration d'une convention dédiée au transport, dit à l'époque, « combiné ».

Les précautions ainsi prises n'ont pas permis d'éviter l'incertitude juridique quant à l'applicabilité de la CMR à une chaîne de transport intermodal international. Certains considèrent qu'elle est applicable dès lors qu'un tronçon routier international est intégré à la chaîne ; pour d'autres, elle le serait même si le tronçon routier est interne dès lors que la chaîne dans sa globalité est internationale ; pour d'autres enfin, la CMR est d'essence unimodale et ne saurait s'appliquer en dehors d'un tronçon routier international. Il règne, en outre, une autre confusion dans ce débat, qui est cette fois liée aux techniques de transport régies par la CMR elle-même. Celle-ci repose sur l'existence de l'article 2 qui traite du transport superposé.

Concernant l'article 2, la difficulté tient à l'existence de deux niveaux de relations contractuelles dans un transport superposé. L'approche réseau qui y est proposée, dont l'ambition est de préserver les intérêts des deux parties au contrat de transport routier international, souffre d'antagonismes. L'on tente soit de préserver les intérêts du transporteur en le soumettant à un seul et même régime, soit de préserver ceux de l'ayant-droit qui n'a pas pris part à l'accord conclu entre les transporteurs. Finalement, il n'existe aucune certitude juridique quant au droit applicable à un *transport superposé*. Pire encore, l'existence d'une disposition relative à cette technique de transport a créé la confusion sur l'applicabilité de la CMR au transport conteneurisé (*non superposé*).

Ces difficultés d'interprétation se sont ensuite répandues aux autres conventions terrestres puisque leurs rédacteurs se sont inspirés de la CMR.

Les *Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises*" (ci-après CIM) ont le mérite de prévoir des dispositions relatives à son application à d'autres modes de transport complémentaires au transport ferroviaires. Une telle application repose sur l'existence d'un contrat unique dont l'objet principal est le déplacement des marchandises par voie ferroviaire. Les rédacteurs ont en outre veillé à éviter tout conflit potentiel avec les autres conventions en vigueur. Pour autant, le risque d'importer les problématiques de la CMR existe puisqu'elle a inspiré la CIM. Selon nous, pourtant, le régime ferroviaire circonscrit clairement son champ d'application en le limitant au transport unimodal ferroviaire comprenant un post et pré-acheminement par un autre mode de transport. Comme nous allons le démontrer, l'intermodal va au-delà de cette simple combinaison tant au niveau opérationnel qu'organisationnel. L'opérationnel a trait au niveau d'intégration des opérations requis et l'organisationnel tient à la gestion de la chaîne et des opérateurs de transport de bout en bout. Ces deux caractéristiques sont exposées dans la Partie 2 dédiée à ce système de transport.

De son côté la CMNI veille à ne traiter que du transport par voie de navigation intérieure. En ce sens, elle prévoit également la technique du fluvio-maritime qui consiste en un seul et même navire pouvant emprunter diverses voies navigables. Celle-ci ne reposant pas sur l'utilisation d'au moins deux modes de transport différents exclut toute tentative d'extension du régime CMNI à un transport intermodal. De plus, s'étant inspirée du régime maritime, elle se limite au palan/palan excluant même de son champ les opérations de pré et post-acheminement.

Dans le cadre d'un système de transport unimodal, le recours à plusieurs modes de transport est une nécessité pour les modes constituant le tronçon principal d'un transport international, c'est le cas du ferroviaire, mais également du maritime et de l'aérien. Cette possibilité est clairement prévue par les Conventions de transport aérien mais étonnamment omise dans le cas des conventions maritimes.

## **Section 2. Le recours à d'autres modes de transport en plus du tronçon principal aérien ou maritime**

Les transports aérien et maritime sont utilisés pour les plus longues distances d'une expédition internationale de marchandises. A l'instar du transport ferroviaire, ils requièrent un certain nombre d'opérations supplémentaires : le pré et post-acheminement. Celles-ci doivent être distinguées de l'intermodal en ce qu'elles constituent des composantes normales du système unimodal. Les régimes aériens ont le mérite de prévoir dans leurs conditions les différentes hypothèses de connexion du transport aérien avec d'autres modes (I). L'on ne peut, par contre, pas dire la même chose des régimes maritimes en vigueur. Les rédacteurs des Règles de Rotterdam ont toutefois tenté quelques améliorations (II).

### *I. Les conditions d'application des régimes aériens aux autres modes de transport*

Les transports aériens internationaux sont soumis à deux régimes principaux. La Convention de Varsovie du 12 octobre 1929<sup>194</sup> et la Convention de Montréal du 28 mai 1999<sup>195</sup>. Ces deux Conventions traitent du transport de passagers, de bagages et de marchandises.

La Convention de Varsovie est à la base de toute la réglementation du contrat de transport aérien et a fait l'objet de plusieurs protocoles modificatifs, à savoir :

- Le Protocole de La Haye de 1955<sup>196</sup> ;

---

<sup>194</sup> Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, entrée en vigueur le 13 février 1933.

<sup>195</sup> La Convention est en vigueur depuis le 4 novembre 2003, voir ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Faite à Montréal le 28 mai 1999*, Etat des ratifications, Organisation de l'aviation civile internationale, en ligne : <[http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_FR.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf)> (consulté le 18 août 2014).

<sup>196</sup> Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, signé à La Haye le 28 septembre 1955. Le Canada a signé le Protocole le 16 août 1956, l'a ratifié le 18 avril 1964, et il est en vigueur depuis le 17 juillet 1964. Sur l'état des ratification de la Convention de Varsovie et du Protocole de La Haye voir: ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, *Les parties contractantes de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et du protocole portant modification de celle-ci signée à La Haye le 28 setembre 1955*, Organisation de l'aviation civile internationale, en ligne : <[http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP\\_FR.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_FR.pdf)> (consulté le 18 août 2014). Les modifications portent sur la responsabilité du transporteur (par exemple, en ce qui concerne le transport de marchandises : suppression de la faute nautique comme cas d'exonération ; augmentation des délais de protestation

- Le Protocole de Guatemala City de 1971, essentiellement consacrée au transport de passagers, n'est jamais entré en vigueur<sup>197</sup> ;
- Les Protocoles additionnels de Montréal n° 1, 2 et 3<sup>198</sup> qui ont fixé des limitations de responsabilité en DTS (*Droit de tirage spécial*) au lieu du franc-or, chaque Etat pouvaient adopter le Protocole additionnel qui correspondait à la version de la Convention qu'il avait ratifiée<sup>199</sup>. Ces protocoles ont, en outre, incorporé les dispositions du Protocole de Guatemala ; et
- Le Protocole de Montréal n° 4 qui a modernisé les dispositions de la Convention de Varsovie, telle qu'amendée par le Protocole de La Haye, en matière de transport de marchandises<sup>200</sup>.

contre le transporteur en cas d'avarie aux marchandises ou en cas de retard) et sur la Lettre de transport aérien (par exemple en matière de transport de marchandises : simplification de la délivrance et réduction des mentions obligatoires) .

<sup>197</sup> ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, signé à La Haye le 28 septembre 1955. Signé à Guatemala le 8 mars 1971*, en ligne : <[http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guatemala\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guatemala_EN.pdf)> (consulté le 18 août 2014).

<sup>198</sup> Protocole additionnel n°1 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, signé à Montréal le 25 septembre 1975 ; Protocole additionnel n°2 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955. Signé à Montréal le 25 septembre 1975 ; Protocole additionnel n°3 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955 et par le Protocole fait à Guatemala le 8 mars 1971, signé à Montréal le 25 septembre 1975 (pas entré en vigueur).

<sup>199</sup> Pour voir l'état des ratifications de chacun des Protocoles se référer à: ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, *Protocole additionnel n°1 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, signé à Montréal le 25 septembre 1975*, en ligne : <[http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP1\\_FR.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP1_FR.pdf)> (consulté le 18 août 2014); ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, *Protocole additionnel n°2 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955. Signé à Montréal le 25 septembre 1975*, en ligne : <[http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP2\\_FR.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP2_FR.pdf)> (consulté le 18 août 2014); ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, *Protocole additionnel n°3 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955 et par le Protocole fait à Guatemala le 8 mars 1971, signé à Montréal le 25 septembre 1975 (pas entré en vigueur)*, en ligne : <[http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP3\\_FR.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP3_FR.pdf)> (consulté le 18 août 2014).

<sup>200</sup> Protocole de Montréal No 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signé à Montréal le 25 septembre 1975. Avec ce Protocole, on passe d'une responsabilité pour faute présumée vers une responsabilité objective (le transporteur se libère de toute responsabilité lorsqu'il établit que le dommage est dû à la nature ou au vice propre de la marchandise, à un emballage défectueux, d'un fait de guerre ou d'un conflit armé, ou bien encore, à un acte de l'autorité publique. Par ailleurs, le seuil de limitation est

Le régime aérien n'a cessé de se morceler et de se complexifier au fur et à mesure de ces modifications. De plus, l'unification n'a pas été atteinte puisque les différents textes ne regroupent pas les mêmes Etats parties. Ceci a donné lieu à une application diversifiée qui a favorisé le « forum shopping »<sup>201</sup>. La nécessité d'élaborer un régime homogène s'est donc très vite imposée. Cette ambition a été incarnée par la Convention de Montréal de 1999.

La Convention de Montréal (ci-après **CM**) ne modifie pas la Convention de Varsovie (ci-après **CV**), bien au contraire, elle se superpose à cette dernière ainsi qu'à ses protocoles<sup>202</sup>, et apporte quelques innovations nécessaires suite au développement de cette branche du transport<sup>203</sup>. Cette superposition est également due au fait que la Convention de Montréal n'a pas exigé la dénonciation de la Convention de Varsovie.

Le transport aérien international de marchandises est par conséquent caractérisé par deux régimes juridiques distincts qui s'enchevêtrent<sup>204</sup>. En présence d'un litige portant sur un transport international aérien, il faut déterminer si l'on doit appliquer la Convention de Montréal ou bien le système varsovien. Dans ce dernier cas, il faut en plus déterminer si c'est la Convention de Varsovie dans sa version originale qui s'applique ou bien sa version amendée. Etant en présence d'un conflit de Convention, il s'agit de se référer aux règles de droit international public. Une telle problématique dépasse largement le cadre de la présente étude et a, en plus, longuement été abordée par la doctrine<sup>205</sup>.

---

de 17 DTS et celui-ci ne peut être dépassé qu'en cas de déclaration d'intérêt spécial à la livraison (on supprime ainsi la faute inexcusable)

<sup>201</sup> Frédéric LETACQ, « Transport aérien. Sources du droit applicable. Champ d'application. », dans JurisClasseur Transport, coll. JurisClasseur, Fasc. 920, LexisNexis, France, p. 10.

<sup>202</sup> UNION DES AVOCATS EUROPEENS. DELEGATION MEDITERRANEE, « L'évolution du droit des transports en Europe: propos conclusifs », dans *L'évolution du droit des transports en Europe. Marseille, 12 octobre 2007*, Bruxelles, Bruylant, 2008, p. 161 à la page 168.

<sup>203</sup> Sur la question voir: Baarn DIEDERIKS-VERSCHOOR, « Current practice and developments in air cargo. Comparison of the Warsaw Convention 1929 and the Montreal Convention 1999 », (2004) 39 *Eur. Transp. Law* 739.

<sup>204</sup> Une « Table de concordance des dispositions des Conventions de Montréal du 28 mai 1999 et de Varsovie du 12 octobre 1929 (amendée par le Protocole de La Haye 1955) » est disponible dans: F. LETACQ, préc., note 201, p. 24.

<sup>205</sup> PAUL STEPHEN DEMPSEY, *Aviation Liability Law*, Second edition, Markham, Ontario, LexisNexis, 2013, p. 299; Barthelemy MERCADAL, « Transports aériens », (2014) *Répert. Droit Commer.*, 29.



En ce qui concerne le transport intermodal, les deux Conventions y réfèrent expressément à l'article 38 CM et à l'article 31 CV. Cependant, elles prévoient également la possibilité de leur application à d'autres types d'opérations effectuées par d'autres modes de transport. En conséquence, pour délimiter l'étendue de l'application des régimes aériens à une combinaison de transport comprenant, en plus du tronçon aérien, des composantes non-aériennes, il nous est nécessaire d'analyser les conditions d'extension de la période de responsabilité du transporteur aérien aux opérations non-aériennes (2). S'en suivra l'analyse du cas spécifique du transport intermodal tel que visé par les deux Conventions (3). Mais, avant toute chose, il est de rigueur de traiter du champ d'application des deux textes, ce d'autant plus que, les conditions fondamentales qui y sont posées ont un impact direct sur le transport intermodal (1).

Précisons également que puisque notre analyse porte sur le transport intermodal international de marchandises et non pas sur le transport aérien de passagers ou de bagages, la référence à la Convention de Varsovie ne concerne que ses versions amendées par le Protocole de La Haye de 1955 et par le Protocole de Montréal n°4.

*A. Les conditions fondamentales d'application des régimes aériens : article 1er des Conventions de Montréal et de Varsovie*

Le champ d'application des régimes aériens est prévu par les articles 1 de la Convention de Montréal et de la Convention de Varsovie. Ils sont rédigées comme suit :

CONVENTION DE MONTREAL	CONVENTION DE VARSOVIE
<p><b>Article 1<sup>er</sup> :</b></p> <p>1. La présente convention s'applique à tout <b>transport international</b> de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.</p> <p>2. Au sens de la présente convention, l'expression <b>transport international</b> s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le <b>point de départ et le point de destination</b>, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.</p> <p>3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application de la présente convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même État.</p> <p>4. La présente convention s'applique aussi aux transports visés au Chapitre V [<i>transport aérien effectué par une personne autre que le transporteur contractuel</i>], sous réserve des dispositions dudit chapitre. [Nous surlignons et Nous ajoutons en italique]</p>	<p><b>Article 1<sup>er</sup> :</b></p> <p>1. La présente Convention s'applique à tout <b>transport international</b> de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.</p> <p>2. Est qualifié "<b>transport international</b>", au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le <b>point de départ et le point de destination</b>, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Puissance même non Contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.</p> <p>3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même Haute Partie Contractante. [Nous surlignons]</p>

Les articles 1 sont similaires et visent un transport revêtant les caractéristiques fondamentales suivantes :

- un transport international ;
- existence d'un accord préalable entre les parties ;
- un transport effectué par aéronef ;

*La notion de transport international* est définie au §2 de l'article 1<sup>er</sup> en référence à la volonté des parties au moment de la conclusion du contrat : est international le transport qui, d'après les

stipulations des parties, a pour points de départ et de destination les territoires de deux Etats. Ainsi, la nationalité ou le domicile des cocontractants ne sont pas pertinents pour déterminer le caractère international du transport<sup>206</sup>. Peu importe également la nationalité de l'appareil ou encore le lieu de conclusion du contrat<sup>207</sup>.

De cette définition découle la seconde caractéristique, à savoir, qu'un *accord ait été préalablement conclu entre les parties*. Celui-ci est matérialisé et constaté par la « lettre de transport aérien » (dite LTA ou *airway bill*).

Par contre, la notion d'*aéronef* n'a pas été définie (par aucune des deux Conventions), mais la doctrine réfère à l'annexe 7 de la Convention de Chicago de 1944<sup>208</sup> qui le définit comme : « *tout appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réaction de l'air autres que les réactions de l'air contre la surface du sol* »<sup>209</sup>.

Etant donné notre intérêt pour le transport intermodal et eu égard aux débats soulevés dans le cadre terrestre, il nous paraît important de nous poser la question de savoir ce qu'il faudrait entendre par « *point de départ et point de destination* » lorsque le transport aérien est inclus dans un contrat de transport intermodal international. Faut-il s'en tenir au début et à la fin du seul tronçon aérien ou bien les interpréter à l'aune du transport intermodal en entier (point de départ et point de destination du contrat de transport intermodal) ?

M. de Juglart et al. précisent dans leur traité de droit aérien que : « *le point de départ et le point de destination sont, non pas ceux qui pourront être en fait le point de départ et surtout le point de destination dans l'opération de transport mais ceux qui auront été prévus comme tels par le contrat* »<sup>210</sup>. Ceci pourrait prêter à confusion, d'où la nécessité de rappeler que les deux Conventions visent un transport « *par aéroplane* ». Les « points de départ et de destination » sont rattachés au seul tronçon aérien et non pas aux autres composantes d'une chaîne intermodale. Ils ont pour fonction de déterminer le caractère international du transport aérien et non pas

---

<sup>206</sup> PAUL STEPHEN DEMPSEY, préc., note 205, p. 366.

<sup>207</sup> F. LETACQ, préc., note 201, p. 18.

<sup>208</sup> Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

<sup>209</sup> PAUL STEPHEN DEMPSEY, préc., note 205, p. 384; PAUL STEPHEN DEMPSEY, *International air carrier liability : the Montreal Convention of 1999*, Montreal, McGill University, Centre for Research in Air & Space Law, 2005, p. 68; MICHEL DE JUGLART, *Traité de droit aérien*, 2e éd. / par Emmanuel du Pontavice, Jacqueline Dutheil de la Rochère, Georgette M. Miller, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1989, p. 1008.

<sup>210</sup> MICHEL DE JUGLART, préc., note 209, p. 1012.

d'étendre le champ d'application des Conventions. Ainsi, dans le cadre d'un transport intermodal, ce sont les lieux de départ et de destination de l'aéronef (les aéroports) qui sont à prendre en considération et non pas les lieux de début et de fin d'un voyage intermodal. Une telle interprétation est confortée par l'existence, dans les deux Conventions, de dispositions prévoyant spécifiquement le cas du transport intermodal et sur lesquelles nous nous concentrerons dans les développements qui suivent<sup>211</sup>.

En effet, outre le transport aérien international, les deux Conventions prévoient une extension de l'application de leur régime. Les conditions d'une telle extension sont clairement délimitées contrairement aux conventions (terrestres) antérieurement analysées.

*B. L'extension de la période de responsabilité du transporteur aérien aux opérations effectuées au moyen d'autres modes de transport que l'aérien*

L'extension de la période de responsabilité du transporteur aérien est prévue à l'article 18 CM et CV rapportés ci-dessous :

---

<sup>211</sup> Dans le même sens, voir M. Hoeks et la doctrine allemande citée: MARIAN HOEKS, préc., note 160, p. 222 ss. .

CONVENTION DE MONTREAL	CONVENTION DE VARSOVIE
<p><b>Article 18 : Dommage causé à la marchandise</b></p> <p>1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.</p> <p>2. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) la nature ou le vice propre de la marchandise ;</li> <li>b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires ;</li> <li>c) un fait de guerre ou un conflit armé ;</li> <li>d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.</li> </ul> <p>3. Le transport aérien, au sens du paragraphe 1 du présent article, comprend la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.</p> <p>4. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.</p>	<p><b>Article 18</b></p> <p>1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'évènement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.</p> <p>2. Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.</p> <p>3. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un évènement survenu pendant le transport aérien</p>

Les articles 18 des deux Convention sont assez similaires. Ils posent le principe de la responsabilité de plein droit du transporteur aérien. Celui-ci engage sa responsabilité dès lors que le fait générateur du dommage survient pendant le « transport aérien ». L'expéditeur ou le destinataire n'ont pas à apporter la preuve de la cause de l'évènement ou de sa relation avec le

transport ou encore de la faute qui serait à l'origine du dommage<sup>212</sup>. Le transporteur peut se libérer en apportant la preuve que le dommage est dû à l'un des cas d'exonération prévus par les articles 18 à 20 de la Convention de Montréal<sup>213</sup>.

Cet article présente un intérêt en matière intermodale puisqu'il étend « la période de responsabilité » du transporteur au-delà du seul tronçon de transport effectué par voie aérienne. Concrètement, le transporteur aérien peut, dans certains cas, être tenu pour responsable alors que les marchandises sont dans un entrepôt, en dehors d'un aéroport<sup>214</sup>, ou encore, sont transportées par d'autres modes. Cette extension est rattachée à différentes notions sur lesquelles nous allons porter notre attention. Il s'agit de :

- la notion de garde (art 18§2 CV et article 18§3 CM) ;
- des opérations de pré et post-acheminement aérien (art 18§3, 2<sup>ème</sup> phrase CV et article 18§4, 2<sup>ème</sup> phrase CM) ;
- de la substitution totale ou partielle de mode de transport, communément appelée « vol camionné » (article 18§4, 3<sup>ème</sup> phrase CM)

#### *1. Extension de la période de transport aérien via la notion de garde de la marchandise*

L'extension de la période de responsabilité du transporteur repose sur le rattachement de la période de « transport aérien » à la notion de garde. L'article 18 §3 CM et l'article 18 §2 CV disposent, en effet, que : « *Le transport aérien, (...) comprend la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur* ». Cependant, en plus de la notion de garde, la Convention de Varsovie, réfère au lieu où la garde s'exerce<sup>215</sup>, à savoir : « *dans un aérodrome ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aérodrome* ».

---

<sup>212</sup> B. KERGUELEN-NEYROLLES et al., préc., note 67, p. 1172.

<sup>213</sup> L'article 18 prévoit quatre cas d'exonération : la nature ou le vice propre de la marchandise, l'emballage défectueux de l'expéditeur, fait de guerre ou conflit armé, acte de l'autorité publique en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise. A ces quatre cas d'exonération s'ajoutent : dans le cas du retard, la prise des mesures nécessaires pour l'éviter ou bien l'impossibilité de prendre de telles mesures (article 19 CM) ; et la faute de l'ayant droit (article 20 CM).

<sup>214</sup> Thomas J. WHALEN, « The New Warsaw Convention: The Montreal Convention », (2000) 25-1 *Air Space Law* 12, 18.

<sup>215</sup> Frédéric LETACQ, « Titre de transport. Responsabilité. Actions en réparation », dans *JurisClasseur Transport*, coll. *JurisClasseur*, Fasc. 925, France, LexisNexis, p. 18.



Dans le cadre de la Convention de Montréal, la période du transport aérien est plus longue puisqu'elle l'élargit au champ d'action du transporteur aérien au moment de la survenance du fait dommageable, peu important que celui-ci soit survenu à bord de l'aéronef ou dans les aéroports de départ ou de destination. Cela ramène également, dans le giron du transport aérien, un certain nombre d'opérations, et notamment, l'entreposage des marchandises dans l'enceinte de l'aéroport ou bien en dehors de celle-ci.

L'interprétation de la notion de garde ne semble pourtant pas claire. Un arrêt de la Cour de cassation française sème, quelque peu, la confusion. Dans sa décision en date du 13 mars 2007, la Cour a en effet estimé que :

*« (...) celui qui s'est engagé à exécuter un transport aérien (...) n'est redevable (...) en cas de destruction, perte ou avarie de marchandises lorsque l'évènement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien, comprenant la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous sa garde pour avoir été matériellement appréhendée par lui »*

<sup>216</sup>.

L'espèce avait trait à un oubli par le magasinier ou le manutentionnaire, d'une partie des marchandises (5 colis sur 6) **dans l'aérogare de départ**. La Cour a écarté l'application du droit aérien considérant que l'exigence « d'une appréhension matérielle » des marchandises par le transporteur n'était pas remplie. Il semblerait donc que la Cour ait décidé de circonscrire la période du transport aérien et son régime juridique à une « appréhension physique et effective »<sup>217</sup> des marchandises par le transporteur. Pourtant, dans un autre **arrêt du 17 octobre 2000** la Cour<sup>218</sup> avait été plus claire et ne référait pas à l'appréhension matérielle des marchandises. En l'espèce, il s'agissait d'un transport de marchandises sous LTA, Osaka-Roissy. Les marchandises avaient été transportées par air de Osaka à Amsterdam, puis par route d'Amsterdam à Roissy. Les marchandises avaient disparu à Roissy dans les locaux du préposé du transporteur aérien (*agent de handling*). La Cour avait considéré que :

*« Le vol s'étant produit alors que la marchandise se trouvait sous la garde du transporteur aérien et en dehors de la phase terrestre de l'expédition, le*

---

<sup>216</sup> *Cass. com*, 13 mars 2007 (Kuehne et Nagel, SA GMD-Handlair et Sté Mea c/ Sté Best kid disques, SARL Promotri et Mme Chantal Guerre, épouse Debout, dite Chantal Goya); Philippe DELEBECQUE, « Quelle responsabilité pour le transporteur aérien lorsque l'évènement dommageable ne s'est pas réalisé pendant le transport? », (2007) 4 *Rev. Transp. Mobilité*.

<sup>217</sup> P. DELEBECQUE, préc., note 216, 4.

<sup>218</sup> « Cour de cassation de France. Helvetia v. Société de fret et de services (SFS) S.A. e.a., 17 octobre 2000. Arrêt n° 1729 FS-P », (2000) 35 *Eur. Transp. Law* 803.

*juge du fond a décidé à bon droit que l'indemnisation de la victime est affectée des limitations de responsabilité de la Convention de Varsovie ».*

Par contre, un arrêt de la **Cour Fédérale allemande, en date du 24 février 2011**<sup>219</sup>, pose une solution plus tranchée et plus claire. Les faits concernaient des colis transportés de l'aéroport de Cologne vers l'aéroport de Miami. Les colis ont ensuite été acheminés, par un véhicule terrestre, de l'aéroport vers un **entrepôt transitoire situé à 800 mètres de l'aéroport de Miami**. A partir de là, l'un des colis avait disparu et n'a pu être retracé.

La demanderesse considérait qu'il s'agissait d'un *transport multimodal* non soumis au régime aérien puisque la perte avait été localisée au niveau terrestre. De son côté le transporteur invoquait l'application de la Convention de Montréal estimant que la perte était intervenue durant le *transport aérien* tel que visé par l'article 18.

La Cour a qualifié l'ensemble des opérations de « transport aérien » et a, par conséquent, appliqué les règles de la Convention de Montréal. Elle s'est fondée sur le concept de droit allemand dit *Obhutshaftung*<sup>220</sup> (*la mainmise ou la garde*). Ainsi, la mainmise du transporteur sur la marchandise concernait non seulement la période du transport aérien proprement dit, mais également la période durant laquelle la marchandise avait été entreposée dans les locaux du transporteur situés en dehors de l'aéroport. **L'entreposage transitoire en dehors de l'aéroport qui précède ou suit un transport aérien fait donc partie de la période de transport aérien** telle que visée par l'article 18. En outre, la garde (ou mainmise) n'est pas commandée par une quelconque « appréhension matérielle » des marchandises par le transporteur.

L'extension de la période de transport aérien, est également visée par l'article 18 §4 CM et 18 §3 CV. Les Conventions visent à régir deux situations existantes dans la pratique du transport aérien : celle des opérations de pré et post-acheminement effectuées par un autre mode de transport, et celle de la substitution total ou partielle de mode de transport (dite vol camionné).

---

<sup>219</sup> *Cour de justice fédérale allemande, 24 février 2011, n° I ZR 91/10*, dans ; Sandie CALME, « La définition juridique du transport international aérien de marchandises dans la Convention de Montréal selon le droit allemand », *Rev. Transp. Mobilité* 2011.12.199.

<sup>220</sup> S. CALME, préc., note 219, 4.



## *2. Les opérations de pré et post-acheminement aérien : chargement, livraison ou transbordement*

Avant de s'intéresser aux opérations de pré et post-acheminement, les deux Conventions veillent à rappeler au préalable (§1) le principe selon lequel elles ne s'appliquent qu'au seul transport aérien. Elles excluent expressément (*par la première phrase des articles 18 §3 CV et §4 CM*) les transports effectués, en dehors d'un aéroport (ou aérodrome) par voie terrestre, maritime ou par voie de navigation intérieure (ou fluviale). Les dommages survenant durant ces tronçons de transport doivent être réglés suivant les lois ou Conventions qui leurs sont propres. Mais, la formulation de la 2<sup>ème</sup> phrase peut prêter à confusion puisqu'elle prévoit que :

*« lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien ».*

En premier lieu, l'article 18 §3 CV a parfois été interprété uniquement au travers sa première phrase excluant ainsi toute extension de la période de responsabilité en dehors des limites de la zone aéroportuaire. Dans l'affaire *Victoria Sales Corp. v. Emery Air Freight, Inc* <sup>221</sup>la Cour américaine a opté pour une interprétation restrictive de cette disposition. L'espèce avait trait à un transport de marchandises en partance de Frankfort vers New-York. Les marchandises ont d'abord été transportées de Frankfort à Amsterdam par un premier transporteur aérien, puis de l'aéroport Schiphol jusqu'à N-Y par Emery Air Freight. Arrivée à l'aéroport JFK, les marchandises ont ensuite été amenées par camion vers **l'entrepôt de Emery qui était situé à environ 400m de l'aéroport**. Les marchandises ont finalement été perdues. La Cour écarte l'application de la Convention de Varsovie en se prononçant comme suit :

*« All the parties agree that the loss of the coumadin shipment occurred at Emery's warehouse, located near but nonetheless outside the boundaries of Kennedy Airport. It would appear, therefore, that the plain language of Article 18 would exclude the loss from the scope of the Warsaw Convention »*

La Cour s'en est ainsi tenue à la délimitation de la zone aéroportuaire, sans prendre en considération un certain nombre de réalités commerciales<sup>222</sup>, à savoir : que les marchandises ont

---

<sup>221</sup> *Victoria Sales Corp. v. Emery Air Freight, Inc.*, 917 F.2d 705 (2d. Cir. 1990).

<sup>222</sup> George Carl PEZOLD et William J AUGELLO, *Freight claims in plain english*, Huntington, N.Y., Transportation & Logistics Council, 2008, p. 374.

été transportées par les camions de la compagnie aérienne et entreposées dans les locaux de cette dernière jusqu'à la livraison<sup>223</sup> et que l'ensemble des opérations ont été effectuées sous une seule LTA<sup>224</sup>. La présomption que le dommage est survenu durant le transport aérien prévue par la seconde phrase de l'article 18 §3 CV a été écartée. Une telle interprétation est à remettre en question dans le cadre de la Convention de Montréal puisqu'elle élargit la garde au-delà de l'aéronef ou de la zone aéroportuaire.

En second lieu, certains estiment que dans le cadre d'un transport intermodal aérien, l'autre mode de transport est de toute façon toujours utilisé pour « le chargement, la livraison ou le transbordement ». Par conséquent, le dommage est présumé être survenu durant le transport aérien en l'absence de preuve contraire. Ce qui finalement permet de couvrir les situations de dommage non localisé dans un transport intermodal<sup>225</sup>.

Cependant, le pré et le post-acheminement consistent en des opérations effectuées par d'autres modes de transport dans l'exécution d'un contrat de transport *unimodal*. Les Conventions précisent bien : « dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement ». Ces opérations effectuées sous couvert d'une LTA sont *accessoires* au transport aérien<sup>226</sup> et n'entraînent pas transport intermodal. Il s'agit de « services feeder » qui sont effectuées en lien avec le contrat de transport aérien. Ceux-ci ont d'ailleurs été

---

<sup>223</sup> Dans une affaire similaire où les marchandises avaient été transportées sous une unique LTA jusqu'au point de livraison, il avait été considéré sur la base des clauses de la LTA que : « So long as the goods remain in the air carrier's actual or constructive possession pursuant to the term of the carriage contract, the period of transportation by air does not end », *Magnus Electronics, Inc. v. Royal Bank of Canada*, 611 F. Supp. 436 à 440 (N.D. III. 1985).

<sup>224</sup> En revanche dans une affaire antérieure dite *Jaycees, Inc. v. Pier Air International, Ltd.*, la Cour avait pris en considération le fait que le transport entier avait été effectué sous une unique LTA. En l'espèce un freight forwarder était chargé de transporter les marchandises de Paris à New York. Il confie les marchandises à la compagnie aérienne pour le trajet Paris-NY, puis à Pier international pour la livraison finale dans les locaux du destinataire à Manhattan par transport terrestre. Les dommages ont été constatés lors de la livraison. La Cour applique le régime varsovien estimant : « the single air waybill in this case serves to extend the presumptive liability period of transportation by air through delivery to Patou's premises in Manhattan » *Jaycees, Inc. v. Pier Air International, Ltd.*, 714 F. Supp. 81 (S.D.N.Y. 1989).

<sup>225</sup> Saul SORKIN, *Goods in transit*, New York, M. Bender, 1976, p. 304.

<sup>226</sup> B. KERGUELEN-NEYROLLES et al., préc., note 67, p. 640; S. Calme précise: « Il ne pourra y avoir service d'acheminement au sens de l'article 18 alinéa 4, deuxième phrase, de la Convention de Montréal, que si le transport en surface ne remplit qu'un rôle purement accessoire au transport aérien. Si, sur une partie du trajet, le transport aérien fait défaut alors qu'un tel transport aérien serait possible techniquement et du fait de l'existence d'une liaison aérienne correspondante, alors le transport en surface ne remplit plus de rôle accessoire mais revêt un caractère indépendant de substitution au transport aérien », Sandie CALME, « La Cour de justice fédérale allemande entre transport international unimodal et transport international multimodal de marchandises. Cour de de justice fédérale allemande, 13 juin 2012, I ZR 161/10 », (2013) 1 *Rev. Droit Transp. Mobilité* 1, 4.

expressément exclus de la définition de transport multimodal par la *Convention sur le transport multimodal international de marchandises* de 1980 (non en vigueur), dont l'article 1 dispose que :

*« Les opérations de ramassages et de livraison des marchandises qui sont effectuées en exécution d'un contrat prévoyant un transport par un seul mode de transport, telles qu'elles sont définies dans ce contrat, ne sont pas considérées comme un transport multimodal international ».*

Ainsi, les parties conviennent dans ce cadre d'un transport aérien et non pas d'un transport effectués par différents modes de transport.

Par ailleurs, l'extension du régime aérien est étroitement délimitée par trois conditions :

- le transport effectué par un autre mode se déroule « en exécution du contrat de transport aérien ». Autrement dit, il est utilisé pour « appuyer » le transport aérien ce qui le distingue du transport intermodal ou combiné visé aux articles 38 CM et 31 CV ;
- ce transport concerne le chargement, la livraison ou le transbordement en dehors de l'aéroport ; et
- le lieu ou moment de survenance du dommage n'a pas été localisé. La présomption ne joue qu'en cas de doute ou en l'absence de données sur le moment exacte de l'évènement dommageable. La présomption est simple puisque le régime aérien est écarté dès lors que la preuve (par tous moyens) est rapportée que le dommage résulte d'un évènement survenu au cours du transport non aérien. Le régime normalement applicable à ce dernier retrouvera alors son empire.

Enfin, l'objet de ces dispositions est de prendre en considération la difficulté de déterminer avec précision le moment ou le lieu de survenance d'un dommage. Dans ce sens, citons un arrêt Néo-Zélandais qui explique :

*« The first sentence of art 18(3) makes it clear the period of carriage by air is not extended to any carriage by land, sea or river performed outside an aerodrome. The second sentence to art 18(3) creates a rebuttable presumption to resolve any difficulties that may arise as to proof of when damage occurred, so that any damage that has occurred outside the aerodrome but is incidental to the performance of that contract is presumed*

*to have been the result of an event during the carriage by air, so that the convention would apply* »<sup>227</sup>.

La facilitation de la preuve bénéficie tant à l'ayant-droit qu'au transporteur. La Cour Fédérale allemande avait estimé, dans l'arrêt précédemment mentionné<sup>228</sup>, que :

*« la règle de présomption de l'article 18§4, deuxième phrase, de la Convention de Montréal, peut être invoquée non seulement par la victime, mais aussi par le transporteur aérien mis en cause en raison de l'avarie ou de la perte des marchandises transportées »*<sup>229</sup>.

De plus, la même Cour a précisé dans un arrêt du 10 mai 2012 que :

*« (...) lorsqu'il ne demeure pas clair dans quelle partie du voyage la perte de la marchandise est intervenue, il appartient à celui qui nie que cette perte est intervenue lors du transport aérien, de prouver qu'elle a eu lieu lors du transport routier »*<sup>230</sup>.

Hormis, le recours à d'autres modes pour effectuer les opérations de pré et post-acheminement en exécution d'un contrat transport aérien, la Convention de Montréal prévoit également le cas de la substitution de mode de transport.

### *3. La substitution (totale ou partielle) de mode de transport : quel régime appliqué au vol camionné ?*

Dans certains cas, le transporteur aérien décide de manière unilatérale d'employer un autre mode de transport pour exécuter le contrat de transport qui prévoyait *initialement un transport par air* entre les parties. En général, on recourt au transport routier, d'où l'expression vol camionné<sup>231</sup> (dit également *road-feeder-service* ou simplement *trucking*<sup>232</sup>)

---

<sup>227</sup> International Cargo Express Ltd v. U-Jin Enterprises Inc., [1997] 2 N.Z.L.R. 712 (N.Z.H.C), tel que cité par: PAUL STEPHEN DEMPSEY, préc., note 205, p. 455.

<sup>228</sup> Cour de justice fédérale allemande, 24 février 2011, n° I ZR 91/10, préc., note 219.

<sup>229</sup> S. CALME, préc., note 219, 3.

<sup>230</sup> « Bundesgerichtshof, 10 mai 2012, I ZR 109/11 », (2013) 48-1 Eur. Transp. Law 90.

<sup>231</sup> L'envoi de marchandises par camion mais sous LTA peut avoir différentes raisons: empêchement au transport (par ex. grève) ou encore volonté délibérée du transport (par ex. intérêt commercial) F. LETACQ, préc., note 215, p. 19; B. KERGUELEN-NEYROLLES et al., préc., note 67, p. 641; Marie TILCHE, « L'air et la route », (2005) 3070 Bull. Transp. Logistique 134, 134.

<sup>232</sup> « « Another aspect in air cargo operations are surface transportation of air cargo shipments between two airports, called "road-feeder-service" or "trucking" backed by IATA-Resolution 507b. Some reasons for this ever increasing partly substitution of air cargo transport by surface operations are (1) insufficient air cargo capacity on flight destinations from/to smaller airports, (2) pooling of air cargo at central hubs by airlines as well as freight forwarders or (3) a general restriction of night flight operations on many airports. Further, there is a tendency to a full substitution of air freight operations by road haulage especially in Europe up to a distance of 1,000 km, because of

Les lettres de transport aérien (LTA) comportent, en effet, souvent au verso une « *clauses de substituabilité* » qui autorisent la compagnie à changer les moyens et le mode de transport. Cette pratique existait également avant l'élaboration de la Convention de Montréal et posait plusieurs difficultés. Se posait la question de savoir quel régime juridique appliquer lorsqu'un dommage survient durant le parcours effectué par l'autre mode de transport. Fallait-il appliquer la Convention de Varsovie ou bien le régime juridique dédié à l'autre mode de transport ?

En France, il avait été considéré que lorsque le transporteur aérien recourait à la substitution de mode, sa responsabilité était régie par la Convention de Varsovie même lorsque le dommage était survenu durant le transport routier. Cependant, certaines conditions devaient être réunies<sup>233</sup> :

- démontrer que la clause de substituabilité avait été connue et acceptée par l'expéditeur lors de la conclusion du contrat<sup>234</sup> ;
- que cette clause avait été utilisée dans l'intérêt de l'expéditeur, autrement dit, que l'interruption du transport initialement convenu était justifiée<sup>235</sup> ;
- et qu'évidemment, le transport routier ne revêtait pas les caractéristiques d'un transport accessoire au transport aérien tel que prévu par l'article 18§4, deuxième phrase (opération d'acheminement, de transbordement, livraison).

La Convention de Montréal (article 18 §4, troisième phrase) est plus explicite. Elle prévoit que lorsqu'il y a substitution (totale ou partielle) de mode de transport, sans le consentement de l'expéditeur, le trajet sera considéré comme faisant partie de la période de transport, et comme

---

transit time and cost reasons » Hans-Joachim SCHRAMM, *Freight forwarder's intermediary role in multimodal transport chains a social network approach*, Heidelberg; New York, Physica-Verlag, 2012, p. 54.

<sup>233</sup> Ces conditions sont rappelées en ces termes dans le dispositif suivant: « Considérant que le transport routier litigieux de l'aéroport de Paris à ceux de Lyon ou d'Annecy ne peut être assimilé à un transport en vue de la livraison qui s'entend de l'acheminement de la marchandise du lieu de déchargement de l'aéronef à l'aéroport de destination au lieu de la remise effective de la marchandise à destination, sauf nécessité d'interrompre le transport aérien convenu ; Que la Cie Air France ne justifie pas d'une telle nécessité ; Qu'elle n'est pas davantage fondée à se prévaloir de l'article 8b de ses conditions générales de vente qui figure au verso de ses titres de transport aux termes duquel elle se réserve la faculté d'acheminer la marchandise par d'autres moyens de transport ; Qu'en effet, les titres de transport ne sont pas signés par l'expéditeur et que la Cie Air France ne rapporte pas la preuve que celui-ci connaissait cette clause et l'a acceptée lors de la conclusion du contrat de transport ; Que c'est donc à bon droit que le tribunal a jugé que le parcours terminal routier n'était pas soumis à la Convention de Varsovie ; Que la Cie Air France ne peut donc exciper des articles 20 et 22 de cette Convention pour s'exonérer de sa responsabilité ou pour en limiter le montant », « Vol camionné: exclusion du droit aérien. Arrêt de la Cour d'appel de Paris (5ème Ch.A) du 30 avril 1997, Cie Air France c. Cie Helvetia et autre », (1997) 2707 *Bull. Transp. Logistique* 386, 386.

<sup>234</sup> F. LETACQ, préc., note 215, p. 19.

<sup>235</sup> M. TILCHE, préc., note 231, 134; B. KERGUELEN-NEYROLLES et al., préc., note 67, p. 641.

tel, il sera régi par le droit aérien. Le contenu du contrat est décisif pour déterminer les obligations des cocontractants ainsi que les règles qui leur sont applicables<sup>236</sup>. Une telle disposition a donc le mérite de préserver les intérêts de l'ayant-droit à la marchandise en lui procurant la certitude juridique nécessaire quant à ses relations contractuelles et les conséquences qui peuvent en découler. Il est, par ailleurs, normal qu'un transporteur qui recourt à une substitution de mode pour des raisons commerciales en assume également les risques.

Finalement, lorsque le transporteur aérien recourt à une substitution de mode (le plus souvent, routier), on aura affaire à une situation bidimensionnelle<sup>237</sup> :

- la relation de l'expéditeur avec les transporteurs (le routier étant considéré comme préposé du transporteur) sera régie par les régimes aériens ;
- la relation des transporteurs entre eux (la compagnie aérienne jouant le rôle de commissionnaire de fait) sera soumise au régime de l'autre mode de transport (et notamment, à la CMR du fait de son caractère impérialiste<sup>238</sup>).

Le recours à d'autres modes de transport pour le pré et post-acheminement ou encore à travers la substitution de mode de transport doivent être distingués du transport intermodal expressément visé par l'article 38 CM ou du transport combiné mentionné par l'article 31 CV.

*C. Le cas particulier du transport intermodal prévu par les régimes aériens*

Les deux conventions visent le transport effectué partiellement par voie aérienne et partiellement par un autre mode de transport et prévoient ce qui suit :

<b>CONVENTION DE MONTREAL</b>	<b>CONVENTION DE VARSOVIE</b>
<p><b>Article 38 relatif au transport intermodal et inclus dans le Chapitre IV « transport intermodal »</b></p> <p>1. Dans le cas de transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la présente convention ne s'appliquent, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 18, qu'au</p>	<p><b>Article 31 inclus dans le Chapitre IV « Dispositions relatives aux transports combinés »</b></p> <p>1. Dans le 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'au</p>

<sup>236</sup> MARIAN HOEKS, préc., note 160, p. 203.

<sup>237</sup> T. J. WHALEN, préc., note 214, 18.

<sup>238</sup> Marie TILCHE, « Vol camionné. Quel régime? », (2000) 2866 *Bull. Transp. Logistique* 744, 744.

transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1er. 2. Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transport intermodal, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.	transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier. 2. Rien dans la présente Convention n'empêche les 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 stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.
--	---

Le transport aérien inclus dans une chaîne de transport intermodal ou un contrat de transport multimodal/combiné doit nécessairement remplir les exigences fixées par l'article 1<sup>er</sup>, pour que les régimes aériens s'appliquent. Dit autrement, les Conventions ne sont pas applicables *ex proprio vigore* à un contrat de transport intermodal.

L'article pose le principe d'une application distributive du régime aérien (dit également système réseau). Le tronçon international aérien inclus dans un contrat de transport multimodal ou combiné qui revêt les caractéristiques décrites à l'article 1, est régi par les régimes aériens. Les autres tronçons de transport non aériens sont quant à eux régis par les régimes juridiques qui leur sont propres. De ce fait, lorsque le dommage est survenu au cours du tronçon aérien de la combinaison intermodale, le document de transport combiné sera considéré comme une LTA et les conventions aériennes s'appliquent<sup>239</sup>. Mais, lorsque celui-ci est survenu durant le voyage effectué par un autre mode, les Conventions s'effacent au profit du régime unimodal dédié à cet autre mode de transport.

Cependant, l'article 38 ne peut exclure tous les transports non-aériens du fait de l'article 18, d'où une exception au principe. Le régime aérien peut également s'appliquer aux transports effectués par d'autres modes de transport, à savoir : dans le cas du régime varsovien, les opérations de pré et post-acheminement (en l'absence de localisation du dommage) ; et dans le cas du régime montréalais, ces dernières opérations ainsi que les situations de substitution de mode de transport (vol camionné effectué sans le consentement du chargeur).

<sup>239</sup> Vlad CIOAREC, « Combined Air and Sea Transport Documents », *forwarderlaw.com* (16 juin 2007), en ligne : <[http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article\\_id=462&highlight=Rail](http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=462&highlight=Rail)> (consulté le 28 août 2014).

Enfin, les parties sont libres d'insérer dans leur document de transport aérien des clauses traitant des autres modes de transport utilisés. De toute façon, chaque transporteur demeure soumis au régime unimodal qui lui est propre et seul le tronçon aérien intéresse les deux Conventions.

**En conclusion**, nous pouvons dire que l'essence unimodale des Conventions aériennes ne fait pas de doute. Elles sont uniquement dédiées au « système de transport aérien ». Ce système revêt un certain nombre de réalités commerciales qui dépassent l'exploitation du seul aéronef.

Les Conventions de Montréal et de Varsovie tracent d'abord une ligne de démarcation stricte quant à l'étendue de leur champ d'application. Puis, elles s'intéressent à l'extension de la période de responsabilité du transporteur aérien en cas de recours à d'autres modes en plus de l'aérien. Enfin, elles prévoient expressément le cas du transport intermodal (ou combiné pour la CV).

En substance, en dehors d'un transport intermodal dans lequel elles ne régissent que le segment aérien, elles prévoient que le transporteur aérien n'est, en principe, pas responsable des dommages imputables à d'autres modes, sauf dans deux cas. Le premier concerne le recours à d'autres modes « pour appuyer » le transport aérien. Dans ce cadre, la cause du dommage est présumée, sauf preuve contraire, être intervenue durant la période de transport aérien. Le second cas concerne la substitution de modes décidée unilatéralement par le transporteur, qui doit alors en assumer la responsabilité entière.

Ce dispositif reflète le changement d'exploitation commerciale intervenue en transport aérien. Traditionnellement, les transporteurs aériens ne s'occupaient que du tronçon principal du transport et ne se préoccupaient guère des opérations terrestres. Cependant, certaines compagnies tentent de jouer un rôle plus actif sur l'ensemble de la chaîne de transport et, au-delà, sur la chaîne logistique. Elles proposent alors d'arranger les opérations de pré et post-acheminement en plus du simple déplacement aérien<sup>240</sup> ou encore, elles veillent à optimiser les opérations de transport en recourant à un autre mode de transport pour certaines parties du voyage aérien (vol camionné). Les différentes composantes du « système aérien » ont été ainsi

---

<sup>240</sup> H.-J. SCHRAMM, préc., note 232, p. 68.



non seulement prises en considération mais également distinguées de l'intermodal qui lui-même constitue un autre système.

Le transport maritime en vigueur est assez explicite également, mais il est loin d'être adapté aux réalités du commerce maritime du XXIème siècle.

## II. *Transport maritime : Le remède proposé par la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer*

La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification des règles en matière de connaissement prévoit que le : « *transport de marchandises couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire* »<sup>241</sup>, et « *le transporteur, dans tous les contrats de transport de marchandises par mer, sera quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises soumis aux responsabilités et obligations* » énoncées dans la Convention<sup>242</sup>. La Convention n'a pour vocation de régir que le seul transport maritime<sup>243</sup> et n'envisage aucunement le transport intermodal. Pas plus, du reste, les Règles de Hambourg<sup>244</sup>. Même si les Règles de Hambourg n'ignorent pas complètement le transport intermodal, elles limitent leur champ d'application au seul segment maritime en disposant à l'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* ». La période de responsabilité du transporteur, quant à elle, « *couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement* »<sup>245</sup>.

---

<sup>241</sup> Article 1 (e) de la Convention Bruxelles originelle et article 1 (e) de la Convention de Bruxelles amendée par les protocoles de 1968 et de 1979.

<sup>242</sup> Article 2 de la Convention de Bruxelles originelle et article 2 de la Convention de Bruxelles amendée par les protocoles de 1968 et de 1979.

<sup>243</sup> A ce sujet le Doyen Rodière fait remarquer que contrairement aux autres conventions de droit des transports, la Convention de Bruxelles « fait comme s'il n'y avait jamais ni transports maritimes successif, ni transports mixtes par mer et par un autre mode de déplacement », RENE RODIERE, *Traité général de droit maritime : Affrètements et transports*, Paris, Dalloz, 1967, p. 13.

<sup>244</sup> Convention des Nations unies sur le transport de marchandises par mer, adoptée le 31 mars 1978 et dite également Convention ou Règles de Hambourg.

<sup>245</sup> Article 4 (1) des Règles de Hambourg.

Mais avec le développement fulgurant de la conteneurisation et le recours croissant au transport intermodal, il est très vite apparu que les Règles La Haye (ci-après **R.H**) et de La Haye-Visby (ci-après **R.H.V**) dont le régime est applicable « *palan/palan* », et les Règles de Hambourg (ci-après **R.Hbg**) dont le régime est applicable « *port à port* », sont en décalage avec les nouvelles techniques de transport et la réalité commerciale. En effet, lors de l'élaboration des R.H (dans les années 1920) la prise en charge et la livraison des marchandises par le transporteur se faisait sous palan, et malgré les changements opérés à l'époque de la rédaction des R.H.V (dans les années 1968 et 1979), ces dernières n'ont apporté aucune modification au champ d'application du régime maritime. De même, les R.Hbg (1978) n'ont pas étendu la responsabilité du transporteur au-delà du port, alors même que dans la pratique il arrive que les transporteurs maritimes aient des dépôts en dehors du port et, qu'en plus, ils aient à prendre en charge les marchandises à partir des entrepôts du chargeur pour les livrer dans les entrepôts du destinataire<sup>246</sup>. En ne prenant pas en considération les phases pré et post-acheminement dans leur entièreté, ces conventions séparent donc artificiellement la chaîne intégrée de transport en une partie maritime et une partie terrestre<sup>247</sup>, alors même que la conteneurisation est devenue un incontournable du transport maritime. Cet état de fait juridique débouche sur une dualité de régime juridique, à savoir l'application du régime international pour la partie maritime et l'application de la législation nationale sur la partie terrestre. C'est pour remédier à ces lacunes qu'a été élaborée la *Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer* (dites Règles de Rotterdam)<sup>248</sup>. Celle-ci s'applique à un transport « *porte à porte* », plus précisément à un transport intermodal transmaritime (1), tout en se gardant d'entrer en conflit avec les conventions unimodales en vigueur (2).

---

<sup>246</sup> Francesco BERLINGIERI, « Aspects multimodaux des Règles de Rotterdam », (2009) 61-708 *Droit Marit. Fr.* 867, 867.

<sup>247</sup> Michael F STURLEY, Tomotaka FUJITA et G. J. van der ZIEL, *The Rotterdam rules: the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, London, Sweet & Maxwell, 2010, p. 59. Michael F STURLEY, « Transport Law for the Twenty-First Century: an Introduction to the Preparation, Philosophy, and Potential Impact of the Rotterdam Rules », (2008) 14-6 *J. Int. Marit. Law* 461, 480.

<sup>248</sup> Pour un historique de l'élaboration de la Convention, voir: M. F. STURLEY, préc., note 247; Stuart BEARE, « Liability regimes: where we are, how we got there and where we are going? », *Lloyds Marit. Commer. Law Q.* 2002.3.306, 306; Notons que le Canada n'a, actuellement, pas l'intention de signer la Convention, voir: TRANSPORT CANADA, *Avis à l'industrie*, 19 septembre 2009, en ligne : <[http://www.mcgill.ca/maritimelaw/sites/mcgill.ca/maritimelaw/files/Notice\\_to\\_industry\\_Rotterdam\\_Rules.pdf](http://www.mcgill.ca/maritimelaw/sites/mcgill.ca/maritimelaw/files/Notice_to_industry_Rotterdam_Rules.pdf)> (consulté le 20 août 2014).

A. *L'extension du régime des Règles de Rotterdam au contrat de transport porte à porte : le transport intermodal transmaritime*<sup>249</sup>

L'extension du champ d'application des Règles de Rotterdam (ci-après **RR**) au transport effectué par d'autres modes de transport résulte de la combinaison des articles 1(1), 5 et 12 (3). Afin de combler les lacunes des conventions maritimes existantes, le nouveau régime intègre les phases terrestres liées à un transport maritime. L'article 1(1) vise en effet la possibilité de prévoir dans un contrat non seulement un transport maritime, mais également, un transport par d'autres modes puisqu'il définit le contrat de transport en ces termes :

*« Le terme "contrat de transport" désigne le contrat par lequel un transporteur s'engage, moyennant paiement d'un fret, à déplacer des marchandises d'un lieu à un autre. Le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d'autres modes »*

Ces deux alternatives contractuelles sont développées par l'article 5 qui fixe quatre critères de connexion géographique. Il dispose en son paragraphe premier :

*« (...) la présente Convention s'applique aux contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison, ainsi que le port de chargement d'un transport maritime et le port de déchargement du même transport maritime, sont situés dans des États différents, si, selon le contrat de transport, l'un quelconque des lieux ci-après se trouve dans un État contractant: a) Le lieu de réception; b) Le port de chargement; c) Le lieu de livraison; ou d) Le port de déchargement » [Nous soulignons].*

**Dans le cadre d'un transport effectué entièrement par mer**, ce sont les ports de chargement et de déchargement prévus au contrat qui seront pris en compte pour délimiter le champ d'application de la Convention. On maintient donc l'application *port à port*, mais sur la seule base des ports indiqués dans le contrat. Autrement dit, ne sont pas considérés les ports où ont été effectivement exécutées les opérations de chargement ou de déchargement<sup>250</sup>.

**En revanche, dans le cas d'un contrat prévoyant un transport en partie par mer et en partie par un autre mode de transport**, ce sont les lieux de réception et de livraison qui serviront de critères de délimitation. Par lieu de réception, il faut entendre le lieu initial de

---

<sup>249</sup> Terme emprunté au Pr. Bonassies: Pierre BONASSIES, « Le transport multimodal transmaritime. Approche juridique », *Ann. IMTM Edisud* 1988, 93.

<sup>250</sup> Peter MANKOWSKI, « The Rotterdam Rules. Scope of application and freedom of contract », (2010) 2-1/2 *Eur. J. Commer. Contract Law* 9, 9.

réception des marchandises par le transporteur, c'est-à-dire le lieu où il prend physiquement possession des marchandises. De même, le lieu de livraison réfère au lieu de livraison finale des marchandises où le transporteur transfère la possession des marchandises au destinataire. Les mentions contractuelles sont là encore déterminantes.

Notons enfin qu'à la question de savoir si, pour l'application de la Convention, seul le segment maritime devrait être international ou bien c'est l'ensemble du transport qui devrait l'être, l'article 5 apporte une réponse claire. Il pose **un critère de double internationalité** en disposant que la Convention « *s'applique aux contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison, ainsi que le port de chargement d'un transport maritime et le port de déchargement du même transport maritime, sont situés dans des États différents* ». Non seulement le transport entier doit être international, mais le segment maritime doit l'être également<sup>251</sup>. Cela a le mérite d'éviter toute divergence d'interprétation similaire à celle qui se pose concernant l'article 1<sup>er</sup> CMR (précédemment exposé).

**L'article 12** complète ce dispositif relatif au champ d'application des RR, par une **extension de la période de responsabilité du transporteur** en énonçant ce qui suit :

*« 1. Le transporteur est responsable des marchandises en vertu de la présente Convention depuis leur réception par une partie exécutante ou lui-même en vue de leur transport jusqu'à leur livraison ». [Nous soulignons]*

Le lieu de réception et le lieu de livraison ne doivent pas nécessairement se situer dans un port<sup>252</sup>. Cela ne signifie pas pour autant que le transporteur maritime est contraint d'accepter un transport porte à porte. La période de responsabilité peut être contractuellement réduite au « palan/palan » ou encore au « port à port » puisque, en vertu de l'article 12 (3) rapporté ci-dessous, les parties ont la possibilité de convenir du moment et du lieu de réception et de livraison à condition,

---

<sup>251</sup> Michael F STURLEY, « Scope of Coverage under the UNCITRAL Draft Instrument », (2004) 10-2 *J. Int. Marit. Law* 138; Pour reprendre un exemple révélateur cité par un auteur: un transport incluant un tronçon maritime de Honolulu à Seattle suivi d'un tronçon routier de Seattle à Vancouver et enfin d'un segment maritime Vancouver-Montréal, n'entrerait pas dans le champ d'application des RR, car même si le transport entier est international, les deux segments maritimes sont domestiques. P. MANKOWSKI, préc., note 250, 11.

<sup>252</sup> Christopher HANCOCK, « Multimodal transport under the Convention », dans *A new convention for the carriage of goods by sea - the Rotterdam Rules: an analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, D. Rhidian Thomas, Witney, Oxon, Lawtext, 2009, p. 34 à la page 42.

toutefois, que ceux-ci correspondent aux moments de chargement initial et de déchargement final prévus par le contrat :

*« Afin de déterminer la durée de la responsabilité du transporteur, les parties peuvent convenir du moment et du lieu de la réception et de la livraison. Cependant, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle prévoit :*

*a) Que la réception des marchandises est postérieure au moment où débute leur chargement initial conformément au contrat; ou,*

*b) Que la livraison des marchandises est antérieure au moment où s'achève leur déchargement final conformément au contrat ».*

La notion de « chargement initial » vise le premier mode de transport utilisé, qu'il soit maritime ou autre. Lorsqu'il s'agit d'un transport maritime, les parties ne pourront réduire la période de responsabilité du transporteur en deçà du palan à palan. Lorsqu'il s'agit d'un contrat de transport intermodal incluant, par exemple, un transport routier antérieur au maritime, le chargement initial est celui du chargement du camion<sup>253</sup>. Autrement dit, dans le cas d'un transport porte à porte les notions de chargement initial et de déchargement final réfèrent au chargement et au déchargement tels que prévus dans le contrat intermodal. Cependant, dans le cas où le contrat est unimodal maritime ces notions signifieront le chargement et le déchargement « du navire », et ce même si on a affaire à un transport porte à porte<sup>254</sup>.

Les RR ne s'appliquent donc pas à tout type de transport porte à porte<sup>255</sup>. Elles se limitent aux contrats de transport intermodaux internationaux comprenant au moins un tronçon maritime international. Les rédacteurs se sont en effet contentés d'une approche *maritime plus* pour éviter tout conflit avec d'autres instruments internationaux traitant du transport international de marchandises.

*B. Une approche réseau limité ou maritime plus pour éviter un conflit avec les instruments existants ou à venir*

Pour répondre aux besoins suscités par la pratique de couvrir le transport au-delà du tronçon maritime, tout en évitant les conflits potentiels avec d'autres régimes existants en droit des

---

<sup>253</sup> Philippe DELEBECQUE, « Obligations and Liability Exemptions of the Carrier », (2010) 2-1/2 *Eur. J. Commer. Contract Law* 87, 88 et 89.

<sup>254</sup> M. F. STURLEY, T. FUJITA et G. J. van der ZIEL, préc., note 247, p. 62.

<sup>255</sup> Anthony DIAMOND, « The Next Sea Carriage Convention? », (2008) 2 *Lloyds Marit. Commer. Law Q.* 135, 140.

transports de marchandises, les rédacteurs des RR ont opté pour un système dit « réseau limité ou minimal » par l'entremise des articles 26 et 82 que nous allons successivement analyser. On parle également d'approche « maritime plus ».

### *1. L'article 26 : une approche « maritime plus » très critiquée*

L'article 26 qui est la pierre angulaire de l'approche *maritime plus* prévoit que les Règles de Rotterdam cèdent le pas devant toute disposition impérative d'un instrument international. Il énonce en ce qui concerne le transport précédant ou suivant un transport par mer :

*« Lorsque la perte ou le dommage subi par les marchandises, ou un événement ou une circonstance ayant causé un retard dans leur livraison, survient pendant la durée de la responsabilité du transporteur mais uniquement avant leur chargement sur le navire ou uniquement après leur déchargement du navire, les dispositions de la présente Convention ne l'emportent pas sur celles d'un autre instrument international qui, au moment de la perte, du dommage ou encore de l'événement ou de la circonstance ayant causé le retard:*

*a) Se seraient appliquées, conformément à cet instrument, à l'ensemble ou à l'une quelconque des opérations réalisées par le transporteur si le chargeur avait conclu un contrat distinct et direct avec ce dernier pour couvrir l'étape particulière du transport pendant laquelle la perte ou le dommage ou encore l'événement ou la circonstance s'est produit;*

*b) Prévoient expressément la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité ou le délai pour agir; et*

*c) N'admettent, conformément à cet instrument, aucune dérogation contractuelle quelle qu'elle soit ou aucune dérogation contractuelle au détriment du chargeur ». [Nous soulignons].*

Cet article a pour objet d'éviter tout conflit potentiel<sup>256</sup> non seulement avec les conventions unimodales, mais plus généralement avec tout *instrument international* existant ou futur provenant d'organisations économiques régionales intégrées<sup>257</sup>. Est particulièrement visée la réglementation de l'Union européenne (règlement ou directive) puisque des travaux ont été

---

<sup>256</sup> A la base, cet article avait pour objet premier de régler les conflits de Conventions, mais cette tâche a été ensuite assignée à l'article 82. Pour autant, en traitant des conditions d'application du régime maritime au pré et post-acheminement effectué par d'autres modes de transport, cet article vient également traiter de la question du conflit éventuel avec d'autres régimes internationaux applicables. En ce sens: C. HANCOCK, préc., note 252 à la page 47.

<sup>257</sup> M. F. STURLEY, T. FUJITA et G. J. van der ZIEL, préc., note 247, p. 69.

entamés pour régir le transport intermodal au niveau régional en attendant une solution internationale<sup>258</sup>.

Pour atteindre son objectif, l'article 26 se fonde sur une *approche réseau* similaire à celle de la CMR. Elle consiste globalement<sup>259</sup> à référer à la réglementation rattachée à la localisation du dommage. Celle des RR est dite *limitée* car elle est soumise à conditions.

**En premier lieu**, l'article 26 pose une condition relative au moment de survenance du dommage. L'autre instrument international ne peut s'appliquer que si la perte, le dommage ou le retard a été localisé « uniquement avant le chargement » ou « uniquement après le déchargement » du navire. Les RR continuent à s'appliquer en cas d'absence de localisation du dommage et en cas de dommage graduel initialement survenu avant le chargement ou encore apparu pendant le voyage mais s'étant aggravé durant le déchargement<sup>260</sup>.

**En second lieu**, sont visés les *contrats hypothétiques* (article 26 (a)). Cette méthode de projection consiste à déterminer quel serait le régime juridique applicable si le contrat de transport avait été conclu entre l'ayant-droit à la marchandise et le transporteur substitué. Cela rappelle la méthode utilisée *via* l'article 2 de la Convention CMR pour créer une uniformité du régime de responsabilité du transporteur routier international<sup>261</sup>. Cependant, l'interprétation de cet article souffre de divergences jurisprudentielles et doctrinales que nous avons précédemment exposées<sup>262</sup>. La préséance donnée aux conventions existantes par l'article 26 présenterait ainsi le risque d'importer ces problématiques d'interprétations vers les Règles de Rotterdam. Conscients de ces difficultés, les rédacteurs des RR ont néanmoins choisi de reprendre cette technique juridique, tout en veillant à prévoir des conditions d'application

---

<sup>258</sup> Voir la partie de la thèse afférente aux travaux de l'Union Européenne sur le transport intermodal.

<sup>259</sup> Pour plus de détails sur cette approche, voir la partie de la thèse consacrée aux diverses approches proposées pour résoudre la problématique juridique du transport intermodal.

<sup>260</sup> F. BERLINGIERI, préc., note 246, 6.

<sup>261</sup> Le préambule de la Convention précise ce qui suit : « *Ayant reconnu l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du contrat de transport international de marchandises par route, particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur* ».

<sup>262</sup> Voir dans la présente thèse : Partie 1, Chapitre 1, Section 1, (I).

spécifiques à l'article 26. Autrement dit, l'article 26 s'applique indépendamment de l'interprétation du champ d'application des autres Conventions<sup>263</sup>.

**En dernier lieu**, la prévalence d'un autre instrument international ne concerne que ses dispositions impératives (article 26 (c)) relatives à la responsabilité du transporteur, à la limitation de celle-ci et aux délais pour agir (article 26 (b)). Les Règles de Rotterdam demeurent applicables dans toutes les autres matières<sup>264</sup>.

La simplicité de ce dispositif réseau encadré et la courtoisie dont fait preuve le nouveau texte maritime envers les autres conventions, n'a pourtant pas emporté l'adhésion de la doctrine et des représentants de l'industrie des transports. Bien au contraire, l'approche *maritime plus* a fait l'objet d'âpres discussions. Alors même que cette méthode avait pour objectif, lors des négociations internationales, de créer un compromis entre les Etats qui étaient favorables à une approche port à port, et ceux qui penchaient en faveur d'une approche multimodale<sup>265</sup>, elle a été critiquée par l'un et l'autre camps.

Les partisans d'une approche multimodale mettent en exergue l'absence de pertinence<sup>266</sup>, et notamment, la complexité de l'approche réseau limité qui risque de déboucher sur des divergences d'interprétations<sup>267</sup>. Pourtant, les rédacteurs des RR soulignent que malgré tout, la

---

<sup>263</sup> Gerjan VAN DER ZIEL, « Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules », (2009) 2 *CMI Yearb.* 301, 306.

<sup>264</sup> Les Règles de Rotterdam s'appliquent en ce qui concerne le droit de contrôle, les transferts de droit, les documents de transport, la compétence. Krijn HAAK, « Carriage Preceding or Subsequent to Sea Carriage under the Rotterdam Rules », (2010) 2-1 *Eur J Commerc Contr Law* 63, 64 et 66; Pour les rapports entre les RR et la CMR et notamment la classification des dispositions des RR qui sont écartées par la CMR et celles qui continuent à s'appliquer, voir: Cecile LEGROS, « Relations between the Rotterdam Rules and the Convention on the Carriage of Goods by Road. (Multimodal Transport: Second Annual Oslo-Southampton-Tulane Colloquium) », (2012) 36-2 *Tulane Marit. Law J.* 725, 732; et pour une analyse plus générale, voir F. BERLINGIERI, préc., note 246, 873.

<sup>265</sup> Commission des Nations Unies pour le droit commercial international CNUDCI, *Compilation des commentaires des gouvernements et des organisations intergouvernementales*, A/CN.9/658/Add.11, New York, Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, 2008, en ligne : <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/538/87/PDF/V0853887.pdf?OpenElement>> (consulté le 25 août 2014).

<sup>266</sup> Johan SCHELIN, « The UNCITRAL Convention on Carriage of Goods by Sea: harmonization or de-harmonization? », (2009) 44-3 *Tex. Int. Law J.*, 324.

<sup>267</sup> FIATA a estimé que: « In general, the Convention is far too complicated. This leads to additional transaction costs and invites misunderstandings and misinterpretations. At worst, the Convention States may end up with different interpretations, so that the Rotterdam Rules will fail in reaching their main objective to unify the law of carriage of goods by sea » Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (FIATA), *FIATA Position on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea (the « Rotterdam Rules »)*., FIATA, 11 août 2009, p. 1, en ligne : <[http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/FIATApaper.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/FIATApaper.pdf)>; Dans le même sens:



Convention apporte des solutions uniformes dans les domaines non couverts par les textes existants<sup>268</sup>. En effet, il faut rappeler que la nécessité de circonscrire la Convention aux segments maritimes d'une chaîne intermodale se justifie par l'essence maritime du texte. En outre, sans constituer une réponse intégrale ou idéale aux difficultés juridiques du transport intermodal, la prédominance du segment maritime dans la plupart des chaînes de transport intermodal permet, au moins, de les relativiser<sup>269</sup>.

De plus, certains ont déploré le fait que l'article 26 ne s'applique pas aux lois nationales pour leur donner également préséance. En effet, tout transport national précédant ou suivant un transport maritime sera régi par les RR. Or, certains Etats, pour des raisons d'unité de régimes, ont incorporé les dispositions de la CMR dans leur droit national. L'application des RR dans ce cadre vient mettre à mal cette unité<sup>270</sup>, puisque le régime maritime prévaudra sur le droit national jusqu'ici basé sur le modèle CMR.

D'autres craintes provenant cette fois de la communauté des chargeurs ont trait aux limitations de responsabilité. Ils estiment que les conventions terrestres, et notamment la CMR, fixent des limitations qui leur sont plus favorables. L'application des RR en cas de dommage non localisé les priverait, par conséquent, de cet avantage. Sur ce point, il a été relevé que du fait de la

---

European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs services (CLECAT), *Position Paper: United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea - the « Rotterdam Rules »*, CLECAT, 11 mai 2009, p. 1, en ligne : <[http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/CLECATpaper.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/CLECATpaper.pdf)>.

<sup>268</sup> Francesco BERLINGIERI, Philippe DELEBECQUE, Tomotaka FUJITA, Rafael ILLESCAS, Michael F STURLEY, Gertjan VAN DER ZIEL, Alexander VON ZIEGLER et Stefano ZUNARELLI, *The Rotterdam Rules. An Attempt to Clarify Certain Concerns That Have Emerged*, Comité Maritime, 5 août 2009, p. 17, en ligne : <<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/5RRULES.pdf>> (consulté le 20 août 2014).

<sup>269</sup> Estrella Faria fait ainsi remarquer: « A quick look at the world map may, however, suffice to recognize the legitimacy of including in a new door-to-door instrument a number of considerations of particular concern for maritime carriage. Indeed, except for some regions-mainly Europe-where maritime transport occurs in a short sea leg, and for a few well-defined transport corridors across countries of continental dimension (United States, China, and Russia), most international multimodal transport involves a long leg of ocean carriage as its predominant part » Jose Angelo Estrella FARIA, « Uniform law for international transport at UNCITRAL: new times, new players, and new rules.(United Nations Commission on International Trade Law) », (2009) 44-3 *Tex. Int. Law J.*, 313.

<sup>270</sup> International Road Transport Union (IRU), *IRU Position on The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (The Rotterdam Rules)*, IRU, 17 août 2009, en ligne : <[http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/IRU\\_2009.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/IRU_2009.pdf)> (consulté le 28 août 2014); Svante O JOHANSSON, Barry A. OLAND, Kary PYSDEN, Jan RAMBERG, William TETLEY et G. Douglas SCHMITT, « A response to the attempt to clarify certain concerns over the Rotterdam Rules published 5 august 2009 » (5 août 2009), p. 4, en ligne : <<http://www.mcgill.ca/maritimelaw/sites/mcgill.ca/maritimelaw/files/Summationpdf.pdf>> (consulté le 25 août 2014).

limitation par colis prévue par les RR (875 DTS par colis ou unité de chargement et 3 DTS par kg) contrairement à la CMR (8.33 DTS par kg), les intérêts marchandises bénéficient de limitations plus favorables dès lors que le colis ne dépasse pas les 109 kg<sup>271</sup>.

Par contre, le transporteur principal porte à porte ne serait pas en mesure de recouvrer auprès de son sous-traitant, l'intégralité de la réparation qu'il aurait payé au chargeur. C'est d'ailleurs, pour cette raison que les industriels du transport s'insurgent. La CIFFA (*Association des transitaires internationaux canadiens*) qui a fait un comparatif des limitations de responsabilité au niveau maritime et ensuite au niveau terrestre en vient à la conclusion que les RR opèrent une augmentation « astronomique » des plafonds de limitations de responsabilité qui va bouleverser la dynamique des relations entre les acteurs du transport<sup>272</sup>.

Il a été répliqué que les RR n'obligent pas le transporteur à conclure un contrat porte à porte dont le risque lui paraîtrait excessif<sup>273</sup>. Certes, mais à condition toutefois qu'il prenne le risque commercial de perdre un avantage concurrentiel en n'offrant pas un service porte à porte qui, en pratique, devient incontournable. Dans ce sens, rappelons le constat fait dans le préambule de la Convention quant au décalage des régimes actuels avec la réalité du commerce maritime et qui se lit comme suit : « *constatant avec préoccupation (...) que le régime juridique actuel du*

---

<sup>271</sup> F. BERLINGIERI et al., préc., note 268, p. 20; G. VAN DER ZIEL, préc., note 263, 308; F. BERLINGIERI, préc., note 246, 871.

<sup>272</sup> « The new maximum liability levels will be 875 SDR (\$1,620) per enumerated package or 3 SDR (\$5.50) per kilogram, whichever is higher, from the place of receipt to the place of delivery, i.e.: “door-to-door”, as compared to the present levels of 666 SDR (\$1,200) per package or 2 SDR (\$3.70) per kilogram, from “tackle-to-tackle”, i.e.: on the sea. While the increase of \$420 per package or \$1.80 per kilogram represents an increase of approximately 33% and 50% respectively on the sea leg of the transport, the increase in liability on the inland segment of transport that is not governed by any pre-existing international convention, such as the case in the United States and Canada, the increase in liability on the carrier is astronomical. Presently, under the network liability regime, the maximum liability for road transport is \$4.41 per kilo under provincial laws, regardless of the number of packages. Thus, if a container containing 1,000 packages weighing 10,000 kilos was lost during road carriage, the carrier's maximum liability will be \$1,620,000 under the new Convention as opposed to the present maximum of \$44,100 under provincial highway transport liability regimes, since the provincial regime is national law and not international convention. In this illustration, the contracting carrier and his liability insurer will need to cover a liability shortfall of almost \$1.6 million between what he is liable for and how much he could recover from the trucking company. Needless to say, the new Convention will dramatically alter the presently existing dynamics between the shipper, carrier, performing parties and insurers » Canadian International Freight Forwarders Association CIFFA, « CIFFA Submission to Transport Canada Commentary on the Rotterdam Rules » (21 mars 2009), p. 2, en ligne : <<http://www.ciffa.com/downloads/2009/03/30/CIFFA%20Submission%20to%20Transport%20Canada%20on%20the%20Rotterdam%20Rules%20March%202009.pdf>> (consulté le 12 août 2014).

<sup>273</sup> F. BERLINGIERI, préc., note 246, 871.

*transport international de marchandises par mer (...) ne prend pas suffisamment en compte les pratiques de transport modernes, notamment la conteneurisation, le transport de porte à porte* ». Depuis, l'introduction du conteneur les attentes envers les transporteurs ont changé. Les armateurs ne peuvent plus se contenter de proposer des prestations communes<sup>274</sup>.

Par ailleurs, le fait qu'en vertu de l'article 26(b) les RR laissent la priorité aux autres textes lorsque ces derniers fixent des limitations de responsabilité aggrave l'imprévisibilité juridique. En effet, les limitations des RR et de l'autre texte pourraient s'appliquer au même contrat en fonction du stade de survenance du dommage. Puisque les plafonds de limitations diffèrent grandement d'un instrument unimodal à un autre, les parties au contrat de transport ne pourront toujours pas prévoir à l'avance les conséquences financières de l'opération, d'autant plus que les chargeurs ne sont pas forcément au fait des diverses limitations prévues par chacun des textes<sup>275</sup>.

En matière de preuve, il a été soulevé que la preuve de la survenance de la perte, du dommage ou du retard sur le tronçon terrestre de la chaîne permettant d'écarter l'application des RR est difficile à apporter notamment dans le cadre d'un transport conteneurisé<sup>276</sup>. Les tenants des RR estiment au contraire qu'en transport terrestre, les événements à l'origine d'un dommage sont souvent évidents et peuvent être déduites des faits de la cause<sup>277</sup>. De plus, il existe un principe général selon lequel il incombe à chaque partie d'apporter les preuves à l'appui de ses prétentions et de ses intérêts. Puisque la preuve de la localisation du dommage sur la partie terrestre sert les intérêts de l'ayant-droit à la marchandise, c'est à lui qu'incombe la charge de la preuve. A l'appui de cet argument, on a avancé que ce principe général est visé dans

---

<sup>274</sup> De plus, comme le précise Y. Perrin : « l'armateur ne peut plus se contenter d'offrir des services maritime de qualité d'un port à un autre en entretenant de bonnes relations avec les clients qui lui apportent leurs marchandises. L'armateur d'aujourd'hui doit aller à la rencontre de ses clients et de leurs besoins partout où ils se trouvent » Yves PERRIN, « Transport multimodal. L'approche technico-commerciale vue par un armateur », *Ann. IMTM Inst. Méditerranéen Transp. Marit.* 1988.121, 123.

<sup>275</sup> William TETLEY, « A Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules) », *McGill.ca. Tetley's Maritime & Admiralty Law* (20 décembre 2008), p.2, en ligne : <[http://www.mcgill.ca/maritimelaw/sites/mcgill.ca.maritimelaw/files/Summary\\_of\\_Criticism\\_of\\_UNCITRAL\\_No\\_1.pdf](http://www.mcgill.ca/maritimelaw/sites/mcgill.ca.maritimelaw/files/Summary_of_Criticism_of_UNCITRAL_No_1.pdf)> (consulté le 20 août 2014).

<sup>276</sup> C. LEGROS, préc., note 264, 732.

<sup>277</sup> G. VAN DER ZIEL, préc., note 263, 307.

l'ensemble des systèmes réseau existants et notamment dans les Règles CNUCED/CCI et le FIATA Bill of Lading (FBL)<sup>278</sup>.

D'autres refusent plus généralement l'extension du régime maritime à d'autres modes de transport. Ils soulèvent le chaos régnant dans la réglementation maritime et sa spécificité par rapport au transport terrestre<sup>279</sup> ainsi que la complexité et l'incertitude quant à la détermination des situations dans lesquelles tout cet ensemble législatif s'appliquerait<sup>280</sup>.

A cela s'ajoute l'absence de justification d'une extension du régime maritime en cas de non localisation du dommage lorsque le trajet maritime est moins important par rapport au trajet d'autres modes utilisés<sup>281</sup>. En effet, la longueur des modes de transport et, en l'occurrence du segment maritime, n'est pas un critère d'application des RR. Ces dernières peuvent s'appliquer même si le segment maritime international est plus court que le trajet effectué par les autres modes. Il suffit que le segment non-maritime soit « complémentaire » ou « subséquent » au trajet maritime pour qu'elles s'appliquent (par ex : les services feeder routiers ou ferroviaires)<sup>282</sup>.

Finalement, le régime des RR sert en premier lieu de régime unimodal maritime, mais également de régime porte à porte par défaut. Par défaut, car il n'intervient qu'en cas d'absence de localisation du dommage, en cas de dommage graduel, ou encore lorsque le dommage n'est pas couvert par une Convention existante. Au-delà de la circonscription de la sphère d'influence du

---

<sup>278</sup> F. BERLINGIERI et al., préc., note 268, p. 4.

<sup>279</sup> Voir notamment la position de l'Union Internationale des transports routiers (IRU) dans: Groupe de travail III CNUDCI, *Compilation des réponses à un questionnaire relatif à la réglementation du transport de porte à porte et commentaires additionnels des États et des organisations internationales sur le champ d'application du projet d'instrument*, A/CN.9/WG.III/WP.28, Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, 2003, p. 47, en ligne : <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/808/13/PDF/V0380813.pdf?OpenElement> (consulté le 27 août 2014); Sur le refus général des opérateurs terrestres à être inclus dans un régime multimodal voir: Michael F STURLEY, *Sea Carriage Goes Ashore: The Relationship Between Multimodal Conventions and Domestic Unimodal Rules*, dans: *Modern Law for Global Commerce*, Vienne, Congress to celebrate the fortieth annual session of UNCITRAL, 2007, p. 3, en ligne : <http://www.uncitral.org/pdf/english/congress/Sturley.pdf> (consulté le 27 août 2014).

<sup>280</sup> Sur les difficultés de détermination du régime applicable pour un voyage mer-route, voir les exemples fournis par: C. LEGROS, préc., note 264, 734; Waldemar CZAPSKI, « Les Règles de Rotterdam et la convention CMR : quelles en sont les implications pour les transporteurs routiers ? », *iru.org*, en ligne : [https://www.iru.org/cms-file-system-action?file=Events\\_2010\\_RR/Czapski.pdf](https://www.iru.org/cms-file-system-action?file=Events_2010_RR/Czapski.pdf) (consulté le 29 août 2014).

<sup>281</sup> Erik RØSÆG, « The Rotterdam Rules as a Model for Multimodal Transport Law », (2010) 2-1/2 *Eur. J. Commer. Contract Law* 94, 95.

<sup>282</sup> P. MANKOWSKI, préc., note 250, 17.

régime maritime, il a été jugé nécessaire de compléter l'article 26 par l'article 82 pour traiter expressément de la problématique des conflits éventuels avec les conventions unimodales en vigueur et leurs amendements futurs.

## *2. L'article 82 : les conflits avec les conventions unimodales existantes*

L'article 82 vise particulièrement les dispositions relatives au recours à plusieurs modes contenues dans la Convention de Montréal (air) et les Conventions CMR (route), COTIF-CIM (fer), et CMNI (navigation intérieure) en disposant :

*« Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application des conventions internationales suivantes qui sont en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention et qui régissent la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises, ni l'application des amendements futurs à ces conventions :*

- a) Toute convention régissant le transport de marchandises par air dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à une partie quelconque du contrat de transport;*
- b) Toute convention régissant le transport de marchandises par route dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique au transport de marchandises qui restent chargées sur un véhicule routier transporté à bord d'un navire;*
- c) Toute convention régissant le transport de marchandises par rail dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à un transport de marchandises par mer, qui complète un transport ferroviaire;*  
*ou*
- d) Toute convention régissant le transport de marchandises par voie d'eau intérieure dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à un transport sans transbordement à la fois par voie d'eau intérieure et par mer ». [Nous soulignons]*

L'article 82(a) traite du conflit éventuel avec la Convention de Montréal dans les cas où elle s'appliquerait à une partie du contrat de transport en vertu de ses articles 18(4) et 38(1). Dans le cadre d'un transport intermodal air-mer, l'article 82 donne préséance au régime aérien. Le régime aérien se limite expressément, en matière intermodale (article 38), au seul tronçon aérien, sous réserve de l'article 18(4). Ce dernier prévoit deux exceptions au principe de non application du régime aérien aux opérations effectuées par d'autres modes de transport en dehors d'un aéroport<sup>283</sup>. Dans ces deux cas, la priorité est donnée au régime aérien par l'article 82<sup>284</sup>.

---

<sup>283</sup> Sur ce point, voir la partie de la thèse consacrée aux régimes aériens.

<sup>284</sup> C. HANCOCK, préc., note 252 à la page 49.

L'article 82(b) fait référence à l'article 2(1) CMR qui traite du transport superposé dès lors qu'il n'y a pas de rupture de charge. L'article 82(b) RR n'envisage que le *Ro/Ro* ou transroulage (transport d'un véhicule routier sur un ferry), au sens stricte<sup>285</sup> puisqu'il vise le : « *transport de marchandises qui restent chargées sur un véhicule routier transporté à bord d'un navire* ». Le *Ro/Ro* peut en effet aboutir à un conflit entre les RR et la CMR puisque l'article 2(1) CMR couvre non seulement le tronçon routier mais également les dommages ou pertes pouvant survenir lors du segment maritime. De même, l'article 5 RR prévoit l'application des Règles de Rotterdam dans cette même situation. L'article 26 RR ne résout pas ce conflit puisqu'il permet aux dispositions de la CMR de l'emporter seulement si la perte ou le dommage sont localisés avant le chargement du véhicule sur le navire ou après le déchargement de celui-ci du navire. Pour régler le problème, l'article 82(b) vient compléter l'article 26 en laissant la priorité à la CMR avec toute l'incertitude engendrée par la divergence d'interprétation de son article 2<sup>286</sup>.

L'article 82(c) vient résoudre le conflit éventuel entre l'article 1(1) des RR et la Convention COTIF-CIM. Alors que l'article 1(1)<sup>287</sup> des RR prévoit *le maritime plus*, l'article 1(4)<sup>288</sup> CIM vise les combinaisons ferroviaires avec un autre mode *complémentaire*. Chacune de ces dispositions prévoit donc son application au détriment de l'autre. L'article 82(c) donne préférence aux dispositions de la COTIF-CIM dans le cadre d'une combinaison mer-fer. F. Berlingieri précise dans ce cadre que : « *la distance peut constituer un critère important pour la qualification de la tranche maritime comme un supplément de la tranche par rail. Un autre critère peut être la nature de l'activité principale du transporteur : si un contrat qui comprend une tranche par rail et une tranche par mer stipulées par une société de chemin de fer, cela pourrait justifier la qualification de la tranche maritime comme supplément de la tranche par rail* »<sup>289</sup>.

---

<sup>285</sup> MARIAN HOEKS, préc., note 160, p. 395.

<sup>286</sup> C. LEGROS, préc., note 264, 739.

<sup>287</sup> L'article 1 (1) vise le maritime plus en ces termes : « Le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d'autres modes ».

<sup>288</sup> L'article 1(4) CIM dispose : « *Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention* ». [Nous soulignons].

<sup>289</sup> F. BERLINGIERI, préc., note 246, 883.

En ce qui concerne la navigation intérieure, la CMNI prévoit dans son article 2(2) les conditions d'extension de son régime<sup>290</sup> au transport maritime. Il vise un transport en droiture, sans rupture de charge, ou plus précisément, un transport fluvio-maritime<sup>291</sup>. Par conséquent, l'article 26 prévoyant les seules périodes de chargement ou de déchargement ne s'appliquerait pas.

La CMNI renvoie au régime maritime applicable dans deux cas : le premier cas repose sur le document de transport émis ; le second cas a trait à l'importance de la distance du voyage en mer. Le second cas, ne présente pas de problème d'interprétation contrairement au premier fondé sur l'émission d'« un connaissement maritime ». En effet, l'application des RR, contrairement aux Règles La Haye-Visby, n'est pas conditionnée par l'émission d'un connaissement. La difficulté viendrait donc de la nécessité de déterminer si un document de transport porte à porte pourrait être considéré comme un connaissement. F. Berlingieri opte pour réponse affirmative considérant que : « *si un transport par mer et voie d'eau intérieure est effectué sans transbordement, le document qui est émis par le transporteur doit nécessairement couvrir tout le transport. Il s'ensuit alors que toutes les fois qu'un document de transport est émis sur la base des Règles de Rotterdam, ces dispositions l'emportent sur celles de la CMNI* »

<sup>292</sup>.

**Finalement**, à la différence des régimes maritimes en vigueur, les RR optent pour une conception *porte à porte* du transport international en intégrant, au-delà du seul segment maritime, les opérations de pré et post-acheminements effectuées par d'autres modes de transport en complément du transport maritime. La Convention prend ainsi acte de la réalité du commerce maritime induite par la révolution de la conteneurisation, à savoir : le transport

---

<sup>290</sup> L'article 2 (2) dispose : « La présente Convention est applicable si le contrat de transport a pour objet un transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies d'eau intérieures et sur des eaux soumises à une réglementation maritime, la présente Convention est également applicable à ce contrat dans les conditions visées au paragraphe 1, sauf sia) un connaissement maritime a été établi conformément au droit maritime applicable; ou sib) la distance à parcourir sur les eaux soumises à une réglementation maritime est la plus longue ».

<sup>291</sup> « Mode de transport pratiqué par des navires de mer ou par des caboteurs (...) conçus particulièrement pour naviguer à l'intérieur des terres suivant les grandes voies navigables (Rhin, Seine, Rhône, Saône, lacs suédois et finlandais). Le fluvio-maritime assure aussi des liaisons directes sans rupture de charge entre les producteurs, les distributeurs, minimisant les coûts, les démarches administratives et les risques. Ce mode de transport est largement pratiqué aux Etats-Unis, au Japon (...). Il ne faut pas le confondre avec une opération de transport comprenant un parcours maritime auquel s'ajouteraient un pré ou post acheminement fluvial avec une rupture de charge, même s'il s'agit d'un transbordement direct de navire à barge-chaland. Ce dernier type de transport n'est pas un transport fluvio-maritime » M.-M. DAMIEN, préc., note 120, p. 253.

<sup>292</sup> F. BERLINGIERI, préc., note 246, 883.

intermodal transmaritime dont la toile de fond est la nécessité pour les transporteurs maritimes d'étendre leur offre de service aux opérations connexes à l'acheminement maritime. Autrement dit, couvrir les situations de plus en plus fréquentes, dans lesquelles le transporteur maritime inclut dans son contrat, un transport complémentaire effectué par un autre mode pour acheminer les marchandises de l'ayant-droit de porte à porte<sup>293</sup>.

Une telle modernisation juridique ne pouvait néanmoins faire fi des régimes qui régissent les autres modes de transport. Un autre défi devait être relevé, celui de faire cohabiter les règles de droit maritime avec celles des autres droits unimodaux. Le texte est alors devenu tridimensionnel : il est d'abord *exclusif*, puisqu'il a pour noyau dur le transport par mer ; il est ensuite *inclusif* puisqu'il annexe d'autres opérations de transport en plus du maritime ; il est enfin *alternatif*, puisqu'il se constitue en régime par défaut n'intervenant qu'en cas d'absence de localisation du dommage, en cas de dommage graduel, ou encore lorsque le dommage n'est pas couvert par un autre instrument international (approche réseau limitée) et laisse expressément préséance aux autres instruments internationaux en cas de conflit.

Une telle tentative reste tout de même limitée au transport maritime et ne constitue pas une réponse satisfaisante pour le transport intermodal. Même s'il était devenu pressant d'élaborer un texte plus moderne pour le transport maritime, il ne reste qu'il ajoute à la complexité du droit<sup>294</sup>. Il risque même de constituer une énième entrave à l'élaboration d'un régime dédié au transport intermodal adéquat qui ne se rattache pas à un mode en particulier. Il aurait été utile que les rédacteurs des RR prévoient, à l'instar de la CMR, dans leur préambule la présence d'un tel régime ou du moins, l'absence de toute entrave à un instrument international futur relatif au contrat de transport intermodal international de marchandises. Malheureusement, les rédacteurs se sont contentés de noter dans le préambule que : « *les chargeurs et les transporteurs*

---

<sup>293</sup> Il a été constaté dans le préambule de la Conventions des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer que : « *le régime juridique actuel du transport international de marchandises par mer manque d'homogénéité et ne prend pas suffisamment en compte les pratiques de transport modernes, notamment la conteneurisation, le transport de porte à porte et l'utilisation de documents de transport électroniques* ».

<sup>294</sup> W. TETLEY, préc., note 275, p. 1.



*ne bénéficient pas d'un régime universel contraignant et équilibré à l'appui de l'exécution de contrats de transport multimodal ».*

### *Conclusion sur l'applicabilité des Conventions aériennes et maritimes*

Les transports aérien et maritime, souvent utilisés pour les tronçons principaux d'un transport international, requièrent des opérations supplémentaires pour le déplacement des marchandises.

Le régime aérien prend acte de cette réalité. Les Conventions posent d'abord une ligne de démarcation de la sphère aérienne, ensuite, elles étendent la période de responsabilité du transporteur pour couvrir les opérations effectuées par d'autres modes de transport « à l'appui » du transport aérien, que cela soit pour des raisons purement opérationnelles ou commerciales. Par ailleurs, elles prévoient qu'en matière de transport intermodal (ou combiné) seul le tronçon aérien est régi par leurs dispositions. Un tel dispositif repose sur les composantes du système de transport aérien. Cependant, en prévoyant l'application d'un régime unimodal à l'un des maillons d'une chaîne de transport intégrée que constitue l'intermodal, les régimes aériens mettent à mal l'éventuelle élaboration d'un régime dédié au transport intermodal : à savoir un régime qui lui aussi tienne compte des particularités opérationnelles et commerciales de ce système de transport.

De leur côté, les régimes maritimes en vigueur se limitent au seul segment maritime, soit palan/palan soit port/port, ce qui ne concorde plus avec la réalité du commerce maritime. Pour combler ce fossé, les Règles de Rotterdam tentent à la fois de fixer un régime applicable *porte à porte* (transmaritime) et de respecter la sphère d'influence des autres instruments en vigueur ou à venir. Pour ce faire, l'on a opté pour une approche « unimodale plus ».

Les deux remèdes ainsi proposés pour répondre au problème du transport intermodal reflètent la domination de la perspective unimodale en droit des transports. Tous deux prennent comme point de départ un mode en particulier pour répondre à des problématiques tenant à des opérations intégrées. Cela revient à considérer que l'exploitation d'un mode de transport est similaire à l'exploitation d'une chaîne intégrant différents modes de transport.

## CONCLUSION DU CHAPITRE PREMIER

L'existence dans les Conventions internationales de dispositions portant sur l'utilisation de plus d'un mode de transport a débouché sur la question de savoir si celles-ci étaient applicables à un transport intermodal. Cette question a ensuite donné lieu à des divergences sur le champ d'application de chacune des Conventions internationales. L'absence de réponse claire en la matière ne fait que renforcer l'incertitude juridique et mettre à mal l'uniformité tant prisée par chacun des instruments internationaux. On oscille entre volonté d'extension des textes existants et volonté de préserver leur essence unimodale. Ce dilemme juridique est dû non seulement à l'absence de Convention dédiée au transport intermodal, mais également à l'absence de tout indice clair dans les textes quant à l'éventuelle interaction entre modes de transport ou du moins entre régimes juridiques unimodaux. Chacun des textes se concentre sur les spécificités tant techniques que d'exploitations commerciales propres au mode qu'il régit.

Au-delà, il existe quelques points communs à ces divergences juridiques. Le premier a trait à l'approche adoptée : dès lors qu'il s'agit de transport intermodal, l'on part d'une Convention unimodale particulière pour déterminer la sphère d'influence d'un « mode » dans le cadre d'une « succession » de modes de transport. Ceci résulte sur l'impasse de la domination d'un mode par rapport aux autres. Le second a trait à une confusion entre techniques de transport et entre pratiques commerciales. L'on considère qu'il y a intermodal dès lors que deux modes de transport différents sont utilisés pour l'acheminement des marchandises, et l'on considère que les pratiques commerciales valables pour un mode de transport, le sont également lorsque ce mode est intégré à une chaîne de transport. On ne traite pas d'un droit « du » transport intermodal, mais « des » droits du transport intermodal.

Alors que le transport porte à porte ne cesse de croître pour devenir incontournable, le besoin de fixer des règles spécifiques se fait de plus en plus pressant. Pour y répondre, diverses propositions ont été formulées.

## **CHAPITRE 2. Formuler un droit du transport intermodal : des propositions à la pratique**

La nécessité de répondre au besoin de prévisibilité juridique en matière de transport intermodal international de marchandises n'est pas récente. Les premiers débats juridiques dans les enceintes internationales remontent aux années 1960 avec le projet des Règles de Tokyo initié par le Comité Maritime International (CMI). Conscient de l'importance qu'allait prendre la conteneurisation, le CMI avait très tôt considéré que cette nouvelle technologie posait des problèmes juridiques spécifiques et nécessitait l'élaboration d'un régime uniforme. Les débats n'ont cessé de se succéder depuis, débouchant sur divers projets et dont aucun n'a pu, jusqu'à nos jours, constituer une réponse satisfaisante. Pour autant, il est important d'exposer les grandes lignes de ces propositions afin mieux comprendre les approches proposées (**Section 1**). Ces approches n'ont, en effet, pas été balayées d'un revers de main. Elles sont le socle sur lequel repose les deux modèles de règles utilisées par les opérateurs du commerce international (**Section 2**).

### **Section 1. L'état du débat juridique : les propositions avancées dans les enceintes intergouvernementales**

Depuis que la conteneurisation est devenue une réalité technologique et une pratique incontournable dans l'industrie des transports<sup>295</sup>, la nécessité d'un encadrement juridique du transport intermodal est devenue pressante. Plusieurs propositions et tentatives d'encadrement juridique<sup>296</sup> ont été entreprises ces dernières années. Elles ont pour objectif de fixer un régime de responsabilité international qui permette de répartir les risques de ce type de transport entre chargeurs et les opérateurs de transport (transporteur principal et transporteurs exécutants). Il s'agit plus particulièrement de régir toutes les étapes d'une chaîne de transport composée d'au moins deux modes de transport et qui implique deux échelons de relations contractuelles

---

<sup>295</sup> Mahin FAGHFOURI, « International regulation of liability for multimodal transport », (2006) 5-1 *WMU J. Marit. Aff.* 95, 95.

<sup>296</sup> Un tableau comparatif des instruments internationaux, régionaux et nationaux a été élaboré par la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le développement, voir Secrétariat UNCTAD, *IMPLEMENTATION OF MULTIMODAL TRANSPORT RULES. Comparative Table*, UNCTAD/SDTE/TLB/2/Add. 1, UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, 2001, p. 9, en ligne : <<http://unctad.org/en/docs/posdtetlbd2a1.en.pdf>>.

intégrées : la relation contractuelle entre le chargeur et *l'entrepreneur de transport multimodal* (ETM) et celle de ce dernier avec les transporteurs de fait auxquels il a recours pour l'exécution du transport porte à porte. Ainsi, le régime de responsabilité doit préserver les recours des divers contractants et assurer un même niveau d'indemnisation en cas de perte, de dommage ou de retard à la livraison entre les deux échelons contractuels.

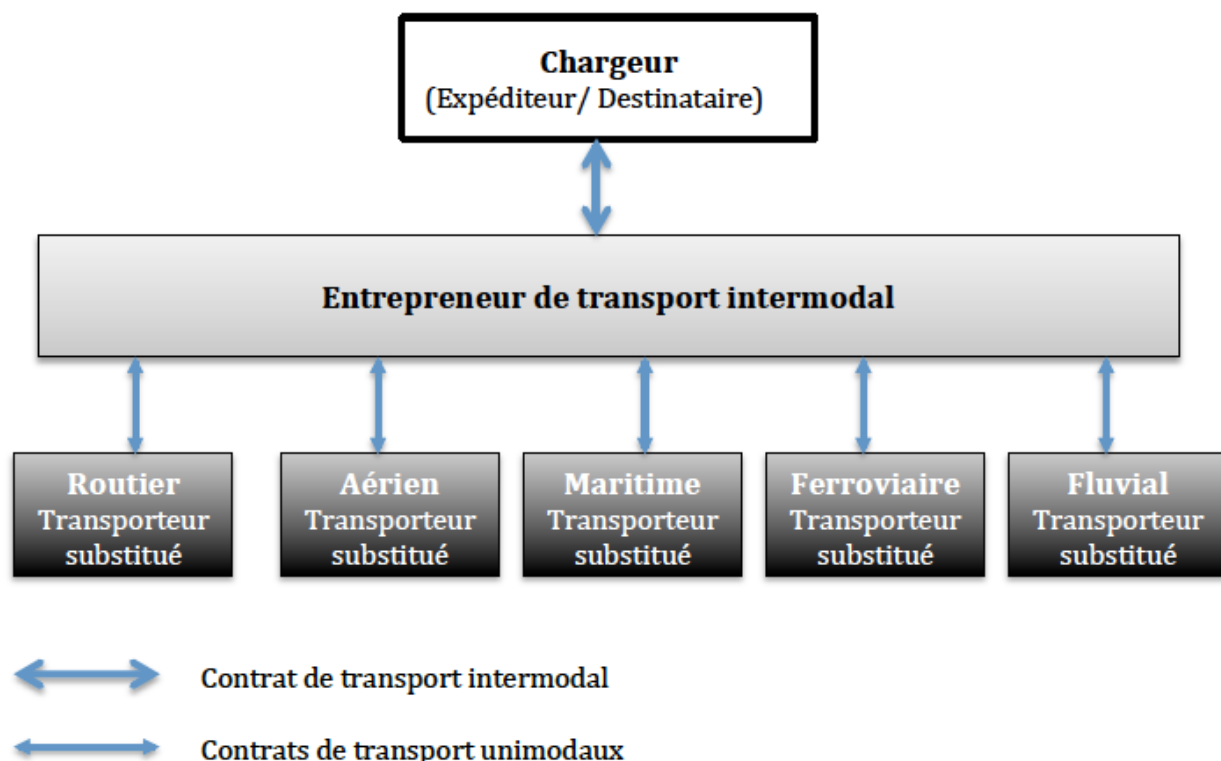


Figure 3. Echelons contractuels dans le transport intermodal international de marchandises

Les propositions avancées jusqu'ici au niveau international reposent sur trois approches principales (I). D'aucun ne conteste l'objectif d'élaborer un régime simple, transparent et prévisible, pourtant le consensus international est difficile à ériger sur l'une ou l'autre de ces approches. Mais le piétinement des projets internationaux, a amené la Commission européenne à travailler sur un projet d'instrument uniforme régional dédié au transport intermodal (II). Celui-ci est, selon la Commission, impératif à la création d'un système de transport efficient dans l'UE.

## I. *Approches proposées au niveau international*

Le débat relatif à la fixation d'un régime de responsabilité pour le transport intermodal international de marchandises remonte aux travaux menés dans le cadre du projet de *Convention sur les Transports Combinés de Marchandises*<sup>297</sup>. Depuis lors, deux approches principales sont proposées : l'approche uniforme et l'approche réseau. Cette dernière se décline en plus, en un système réseau pur ou un système réseau modifié (A). Mais quand vient l'heure de leur mise en œuvre, ce sont les divergences d'intérêts qui l'emportent. Ce qui débouche incontestablement sur des échecs (B).

### A. *Le système uniforme et le système réseau et réseau modifié*

Durant notre analyse des diverses Conventions unimodales en vigueur ou en attente de l'être, nous avons pu constater que lorsqu'on avait affaire à des dispositions portant sur l'utilisation de plus d'un mode de transport, on avait recours à une méthode distributive appelée « approche réseau »<sup>298</sup>. La réflexion autour de cette approche a connu deux évolutions principales. On est passé de l'approche réseau pur à une approche réseau modifié (2). Une autre approche a tout de même émergé durant les projets portant sur l'élaboration d'un régime spécifique au transport intermodal : l'approche uniforme (1).

#### 1. *Le système ou l'approche uniforme*

Appuyée par les chargeurs, cette approche poursuit un objectif de simplification et de prévisibilité juridiques en proposant d'élaborer une Convention internationale spécifique au transport *porte à porte*, et donc, ne serait-ce qu'en principe, de faire fi des conventions unimodales existantes. En d'autres termes, l'idée est de fixer un régime de responsabilité qui s'appliquerait peu importe la combinaison des modes de transports choisie et peu importe la preuve du lieu ou du moment de survenance de l'incident à l'origine de la perte, du dommage ou du retard dans la chaîne de transport intermodal. Ce faisant, elle permettrait de réduire les

---

<sup>297</sup> Thomas K. CHENAL, « Uniform Rules for a Combined Transport Document in Light of the Proposed Revision of the Hague Rules », (1978) 20 *Ariz. Law Rev.* 953, 967.

<sup>298</sup> On avait rencontré une telle approche dans l'étude de : l'article 2 CMR pour le transport routier ; l'article 1er de la COTIF-CIM en matière ferroviaire ; l'article 38 de la Convention de Montréal et l'article 31 de la Convention de Varsovie dans le cas du transport aérien ; et l'article l'article 26 des Règles de Rotterdam dans le cas du régime maritime.

coûts de friction engendrés par l'absence de régime juridique<sup>299</sup>. Pourtant, elle ne fait pas l'unanimité, et elle est même considérée comme irréalisable.

La fixation d'un régime unique dédié au transport intermodal ne résout pas la problématique de la différence de traitement de *l'entrepreneur de transport intermodal (ci-après ETI)* dans sa relation avec le chargeur et de celle découlant de ses contrats avec les transporteurs exécutants. L'ETI n'est pas assuré sous un tel régime de pouvoir récupérer les indemnités qu'il aurait payées au chargeur lorsqu'il se retournera contre le transporteur de fait responsable, puisque les deux relations contractuelles ne sont pas soumises au même régime. Dans le cadre du système uniforme, la relation ETI-chargeur serait soumise au régime fixé par la Convention uniforme, et la relation ETI-transporteur exécutant, serait soumise au régime propre au mode de transport utilisé. Dans le cadre de cette seconde relation, l'ETI devra d'abord apporter la preuve du lieu de survenance du dommage pour agir contre le transporteur de fait responsable. Or, l'une des principales difficultés du transport intermodal est la localisation du dommage. L'ETI devra ensuite supporter le risque d'une éventuelle différence d'indemnisation dès lors que la Convention intermodale aurait fixé des seuils plus élevés que ceux de la Convention unimodale finalement applicable à son contrat avec le transporteur de fait<sup>300</sup>.

En outre, les opposants à cette approche estiment qu'elle ne tend pas forcément à la réduction des coûts de friction car tout changement total de régime induirait nécessairement des coûts. Ceux-ci seraient notamment liés aux nouvelles formes de documents à élaborer et à l'interprétation du nouveau régime de responsabilité par la jurisprudence, auxquels vont s'ajouter de nouveaux types de risques que devront couvrir les compagnies d'assurance<sup>301</sup>.

---

<sup>299</sup> Les coûts de friction ont été définis lors d'un rapport économique sur la question de l'établissement d'un régime de transport intermodal pour l'Union européenne comme suit : « Friction costs of carrier liability can be conveniently defined as those from loss, damage, delay and consequential losses ('actual losses') plus those arising from the administration of the regime that supplies insurance and deals with claims ('administrative costs'). These administrative costs are incurred by the stakeholders mentioned above » EUROPEAN UNION et EUROPEAN COMMISSION, *Communication relative à l'état d'avancement de la mise en oeuvre du programme d'action prévu par la communication « Intermodalité et transport intermodal de marchandises dans l'Union européenne » [COM (97) 243 du 29 mai 1997]: Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social*, Luxembourg, EUR-OP, 1999, p. 5.

<sup>300</sup> REPORT OF THE CMI PLANNING COMMITTEE, « Door to Door Transport », *CMI Yearb.* 2000, 121, en ligne : <<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook+2000.pdf>> (consulté le 20 septembre 2014).

<sup>301</sup> Eugene A. MASSEY, « Prospects for a New Intermodal Legal Regime: A Critical Look at the TCM », (1971) 3 *J. Marit. Law Commer.* 725, 747; T. K. CHENAL, préc., note 297, 969.

Enfin, autre problème soulevé de manière récurrente durant les débats internationaux, est la nécessité de veiller à la préservation des Conventions unimodales existantes. Or, l'élaboration d'un régime propre au transport intermodal entrerait certainement en conflit avec les dispositions de ces dernières<sup>302</sup>.

**Selon nous pourtant**, une telle approche a le mérite de tenir compte du fait que **le choix des modes n'est, de nos jours, plus « le facteur central » de la conception de la chaîne de transport**. En effet, contrairement au transport segmenté, la conception de la chaîne intermodale ne prend pas comme point de départ le mode de transport mais les exigences du client-chargeur. Ce dernier mise sur la fiabilité et l'efficacité de la chaîne de transport, peu importe le ou les modes qui seront utilisés<sup>303</sup>. En d'autres termes, le « service » attendu va au-delà de la simple juxtaposition de modes, car contrairement à l'unimodal, l'intermodal consiste en une interchangeabilité des modes et des opérateurs.

Par ailleurs, rappelons que chaque régime unimodal a été élaboré en partant des méthodes et des risques d'exploitation propre au mode concerné ; ne serait-ce pas également une méthode appropriée pour élaborer un régime dédié au transport intermodal ?

Enfin, en ce qui concerne **les coûts induits par le changement de régime juridique**, il s'agirait selon nous, de coûts transitoires. A long terme, ces coûts seraient absorbés, à condition toutefois que l'instrument juridique mis en vigueur pourvoit au besoin de prévisibilité, de transparence et de clarté quant à la distribution des risques<sup>304</sup>.

Comme nous l'avons précisé préalablement, une telle approche est soutenue par les chargeurs. Les transporteurs et les ETI, quant à eux optent davantage pour l'approche réseau qui préserve leur recours contre les opérateurs substitués<sup>305</sup> ainsi que les pratiques commerciales et procédurales qu'ils ne veulent pas voir bouleversées.

---

<sup>302</sup> REPORT OF THE CMI PLANNING COMMITTEE, préc., note 300, 121.

<sup>303</sup> Voir notre partie 2 qui expose longuement les caractéristiques fondamentales du transport intermodal. Dans le même sens : Jan RAMBERG, *The law of transport operators in international trade*, Stockholm, Norstedts Juridik, 2005, p. 23.

<sup>304</sup> E. A. MASSEY, préc., note 301, 747.

<sup>305</sup> M. FAGHFOURI, préc., note 295, 109.



## 2. Le système réseau et réseau modifié

L'approche réseau a pour objet de préserver les régimes fixés par les conventions internationales unimodales ou les lois nationales impératives, et de les coordonner. Ce faisant l'on éviterait de nouvelles négociations sur les régimes juridiques existants ainsi que le risque de conflit entre ces derniers avec un nouvel instrument international. Selon les tenants de cette approche, l'uniformité devrait doucement émerger sans remettre en question les systèmes existants<sup>306</sup>. L'idée générale est que la responsabilité de l'entrepreneur de transport intermodal (ETI) n'est pas appréciée en tant que telle, mais elle sera assimilée à celle qui aurait incombé au transporteur exécutant sur le parcours du voyage durant lequel le dommage s'est produit.

De cette manière, l'on assurerait une continuité du régime de responsabilité entre les deux paliers de relations contractuelles (chargeur-ETI/ ETI-transporteur exécutant)<sup>307</sup>. De surcroît, le système réseau permet d'éviter que le chargeur n'agisse contre l'un ou l'autre des opérateurs dans le but de bénéficier de limitations plus élevées, ou encore de l'absence de limitations de responsabilité. Quant à l'entrepreneur de transport intermodal (considéré comme chargeur dans sa relation avec le transporteur substitué) qui ne se serait pas acquitté de l'une de ses obligations de chargeur, il ne pourra pas se prévaloir de l'un des cas d'exonération prévu par l'une des conventions unimodales applicable au mode de transport durant lequel le dommage est survenu<sup>308</sup>.

Deux propositions ont été avancées sous cette approche : le système réseau pur et le système réseau modifié, mais ceux-ci ont pour caractéristique commune la distinction entre les cas où le « dommage est localisé » et les cas d'un « dommage non localisé ».

Dans le cadre d'un *système réseau pur*, il n'est aucunement nécessaire de procéder à l'élaboration d'une nouvelle Convention internationale spécifique au transport intermodal. Il suffit d'analyser les champs d'application des régimes existants et d'y renvoyer en fonction du

---

<sup>306</sup> Gerald F. FITZGERALD, « Proposed Convention on the International Combined Transport of Goods: Implications for International Civil Aviation », (1973) 11 *Can. Yearb. Int. Law* 166, 166. L'auteur revient sur les débats qui ont eu lieu dans le cadre de la Convention sur le Transport Combiné, l'une des premières tentatives d'établissement d'un régime juridique multimodal. L'approche réseau est surtout soutenue par la France.

<sup>307</sup> Tel que cela a été expliqué précédemment (voir la critique du système uniforme), lorsque la preuve du lieu ou du moment du dommage peut être apportée, l'entrepreneur de transport intermodal sera soumis au même régime de responsabilité que le transporteur exécutant. Ainsi, si une limitation de responsabilité particulière est applicable au transporteur substitué, elle le sera également pour l'ETI dans sa relation avec le chargeur.

<sup>308</sup> G. F. FITZGERALD, préc., note 306, 171.

moment de survenance du dommage<sup>309</sup>. Cela revient à morceler le transport intermodal en diverses parties unimodales<sup>310</sup>. Ainsi, en présence d'un élément d'extranéité, cela sera la Convention internationale unimodale applicable sur le segment du transport durant lequel le dommage est survenu qui prévaudra. En l'absence d'élément d'extranéité, on se référera à la loi nationale impérative. A défaut de réglementation impérative, les parties pourront s'accorder sur les dispositions applicables ou recourir à une disposition supplétive de volonté<sup>311</sup>. Ce faisant, on évite de restreindre le champ de liberté contractuelle étroit laissé jusqu'à présent aux parties.

Ce système respecte ainsi les objectifs de continuité de régime de responsabilité entre les deux pans de relations contractuelles puisqu'avec un tel schéma, l'ETI n'est pas tenu vis-à-vis du chargeur, au-delà ou en deçà de ce à quoi le transporteur de fait peut lui-même être tenu. De même, le chargeur n'est pas privé des limitations plus élevées prévues par un régime unimodal éventuellement applicable, puisqu'il est placé dans la même situation que celle où il aurait été s'il avait directement contracté avec le transporteur de fait<sup>312</sup>. La simplicité de ce système permet finalement de ne pas bouleverser les mécanismes assurantiels existants et d'éviter les risques et les coûts liés aux interprétations jurisprudentielles d'un nouveau texte international.

Pourtant, ce système s'avère lacunaire car il n'apporte aucune solution aux questions fondamentales posées par le transport intermodal. D'abord il n'apporte aucune réponse à la question de savoir qui, des différents opérateurs impliqués dans le transport intermodal, est susceptible d'être tenu responsable d'un dommage constaté seulement au point de destination, à savoir un *dommage non localisé*, un *dommage graduel* ou encore un *retard accumulé* au cours des opérations. Dans le cadre du transport conteneurisé, la question de l'absence de localisation du dommage est très récurrente. Une fois le conteneur empoté avec une marchandise en bon état, fermé et scellé au point d'expédition et que des dommages sont constatés au point de destination, il est difficile de déterminer avec précision le moment ou le lieu de survenance du dommage. De même, le dommage peut s'aggraver graduellement au cours des opérations de transport lorsqu'on a affaire à des marchandises périssables, chimiques ou encore sensibles.

---

<sup>309</sup> Krijn HAAK et Marian HOEKS, « Intermodal Transport under Unimodal Arrangements: Conflicting Conventions: the UNCITRAL/CMI Draft Instrument and the CMR on the Subject of Intermodal Contracts », (2005) 28-3 *Transportrecht* 89, 89.

<sup>310</sup> MARIAN HOEKS, préc., note 160, p. 22.

<sup>311</sup> A. KIANTOU-PAMBOUKI, préc., note 135, p. 28.

<sup>312</sup> O. C. GILES, « Combined Transport », (1975) 24-3 *Int. Comp. Law Q.* 379, 386.

Enfin, le retard à la livraison peut être compensé ou bien s'accumuler durant le transport. L'ensemble de ces situations donne lieu à des investigations de fond des divers documents de transport échangés aux points de transfert de la marchandise, ainsi que des expertises et contre-expertises mais qui, finalement, peuvent ne pas aboutir à une réponse exacte. Or, dans le cadre du système réseau pur, on ne peut enclencher un régime de responsabilité sans avoir déterminé au préalable quel mode de transport est à l'origine de la perte ou du dommage<sup>313</sup>.

Le second inconvénient majeur concerne l'imprévisibilité quant à la détermination de la règle applicable lorsque le dommage survient durant les périodes de transfert de la marchandise. On est certes face à un dommage localisé mais qui ne rentre aucunement dans le champ d'application des instruments internationaux unimodaux. Il s'agit de se référer aux dispositions nationales pouvant régir la situation, mais cela demande aux opérateurs et notamment au chargeur, de connaître ces dispositions à l'avance. En revanche, cela donne un avantage considérable à l'ETI qui, étant informé des dispositions applicables à chaque étape du transport, est en mesure d'en profiter pour exclure ou réduire sa responsabilité<sup>314</sup>.

Pour remédier à ces différents inconvénients, ce système a subi quelques remaniements pour devenir le *système réseau modifié*. L'idée consiste à se concentrer seulement sur les lacunes des deux systèmes précédents (uniforme et réseau pur) et à trouver une voie médiane. C'est un système qui se veut plus consensuel et, en même temps, plus souple pour les parties.

Le consensus entre les deux précédents systèmes consiste à fixer des règles qui vont régir les problématiques propres au porte à porte. Le nouvel instrument international devra régir les situations dans lesquelles aucun régime de responsabilité n'est jusqu'alors obligatoirement applicable ainsi que les cas d'un dommage non localisé et/ ou graduel. En outre, on délègue aux

---

<sup>313</sup> Le Comité Maritime International résume ces lacunes comme suit : « in many cases, particularly involving a sealed container, the location of the loss or damage, and hence the identification of the unimodal leg on which it occurred, will be difficult if not impossible to ascertain. - in other cases the loss or damage will occur gradually over more than one leg. - there may be a « liability gap » between the application of the various unimodal regimes. - the liability regime could depend on the care taken by the MTO in negotiating satisfactory terms in his subcontracts. The above disadvantages result in unpredictability. The shipper, whether the seller or the buyer of the goods, will not know which liability regime, or what limits of liability, or possibly what system of law, will apply in the event of loss or damage » REPORT OF THE CMI PLANNING COMMITTEE, préc., note 300, 119 et 120.

<sup>314</sup> A. KIANTOU-PAMBOUKI, préc., note 135, p. 29.

parties le soin de prévoir dans leur contrat les montants de réparations dès lors qu'aucun régime impératif n'est applicable. Mais, eu égard aux régimes unimodaux existants, les conditions d'indemnisation en cas de perte ou de dommage doivent être favorables à l'ayant droit à la marchandise. En effet, les conventions internationales en vigueur prévoient que toute clause dérogatoire à leurs régimes est nulle dès lors qu'elle vise à éluder ou à limiter davantage la responsabilité du transporteur<sup>315</sup>. La liberté contractuelle est donc assez limitée, et elle ne vaut que si elle est favorable au chargeur. On est même autorisé à dire qu'elle est inexistante lorsqu'un tronçon routier international est intégré à la chaîne de transport. La CMR se distingue des autres conventions puisqu'elle interdit strictement toute dérogation à son régime. Cette interdiction pèse tant sur le transporteur que sur le chargeur<sup>316</sup>. L'article 41 prévoit que :

---

<sup>315</sup> En matière terrestre :

Art. 5 COTIF-CIM : « Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes »

Art. 25 CMNI : « Toute stipulation contractuelle visant à exclure ou à limiter ou, sous réserve de dispositions de l'article 20 paragraphe 4, à aggraver la responsabilité, au sens de la présente Convention, du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés ou mandataires, à renverser la charge de la preuve ou à réduire les délais de réclamation et de prescription visés aux articles 23 et 24 est nulle. Est nulle également toute clause visant à céder au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises ».

En matière maritime :

Art. 3.8 Règles L.H.V : « Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention, sera nulle, non avenue et sans effet ». L'exception à cette règle concerne les période de pré et post acheminement tel que cela est fixé par l'art 7 des Règles : « Aucune disposition de la présente convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer ».

Art. 23 Règles de Hambourg : « 1) Toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer dans un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure (...). 2) Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention. 3) Lorsqu'un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis, ce document doit contenir une mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire ».

<sup>316</sup> Svante O JOHANSSON, « The scope and the liability of the CMR: is there a need for changes? », (2002) 25-10 *Transportrecht* 385, 387.

*« Sous réserves des dispositions de l'article 40, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la présente Convention ».*

En l'état du degré d'impérativité du droit du transport international actuel, on serait en mesure de dire que la liberté contractuelle en matière intermodale serait au mieux infime, au pire illusoire. Une telle proposition est un paradoxe par rapport à l'objectif fondamental de cette approche qui est de laisser intactes les Conventions unimodales existantes. D'ailleurs cet objectif de garder, mordicus, les régimes actuels malgré les divergences d'interprétations dont ils sont l'objet lorsqu'il s'agit du transport intermodal<sup>317</sup>, ne fait que renforcer l'incertitude juridique.

On est d'ailleurs en droit d'ajouter que ce système laisse également subsister les autres problèmes posés par le transport intermodal à savoir : la responsabilité applicable durant les étapes intermédiaires entre les modes qui ne sont pas visées par les conventions internationales unimodales et qui seront donc soumises aux lois internes ainsi que le problème du dommage graduel et notamment celui de l'accumulation du retard durant le parcours de transport.

Finalement, qu'en est-il de l'objectif de simplicité et de prévisibilité juridiques pour faciliter le commerce international puisque la responsabilité change en fonction de l'opération et du mode de transport ? Le chargeur qui aspire à un flux physique continu ainsi qu'à un service global, se retrouve « ballotté » d'un régime unimodal à un autre et d'une convention internationale à une loi nationale, et qui sont pourtant tous censés le protéger. Tel que l'a bien résumé Schadee : *« la responsabilité du transporteur varie, comme la couleur du caméléon, avec l'élément où il se trouve au moment où survient le dommage »*<sup>318</sup> ! En effet, l'idée de maintenir coûte que coûte les conventions existantes en distinguant les cas d'un dommage localisé et ceux du dommage non localisé laisse assez perplexe.

Ajoutons, par ailleurs, qu'il est certes important de veiller à ce que les deux paliers de relations contractuelles soient soumis à un même régime de responsabilité, et ce faisant, permettre à l'ETI

---

<sup>317</sup> Voir les difficultés d'interprétation tant jurisprudentielles que doctrinales portant sur les Conventions unimodales exposées au chapitre 1er de la présente partie.

<sup>318</sup> Henri SCHADEE, « Petite polémologie sur le dernier projet de Convention internationale sur le transport international combiné de marchandises », (1970) 22 *Droit Marit. Français* 540, 540.

de recouvrer les indemnités qu'il aurait payées au chargeur. Cependant, L'ETI ne devrait-il pas assumer les risques liés aux services en contrepartie desquels il reçoit une rémunération ? Autrement dit, ne devrait-il pas assumer les risques liés au choix de la combinaison de transport et des transporteurs substitués puisqu'il en est le concepteur et le gestionnaire ? Il faut remarquer que, contrairement au système réseau, le système uniforme constituerait un incitatif pour l'ETI à sélectionner une combinaison de transport efficace dans le sens où elle permettrait d'amoinrir les risques de survenance d'un dommage<sup>319</sup>. En outre, transférer à l'ETI l'obligation et les risques de se retourner contre les opérateurs exécutants se justifierait par sa proximité (contrairement au chargeur). Cette proximité tient non seulement au fait que les ETI choisissent eux même les transporteurs « tractionnaires » avec qui ils font affaire, mais également au fait que l'ETI est un gestionnaire de la chaîne de transport ; en tant que tel il est plus à même d'apporter la preuve du dommage<sup>320</sup>.

#### B. *Les mises en œuvre des deux approches : des tentatives avortées*

Les approches décrites ci-dessus vont tour à tour servir de base aux divers projets d'élaboration d'un régime propre au transport intermodal qui débiteront à partir des années 1970. La première tentative a été le projet de la *Convention sur le Transport Combinés de Marchandises (1)*. Les travaux menés dans le cadre de ce projet seront ensuite repris pour servir de base de discussion lors de l'élaboration de la *Convention sur le Transport Multimodal (2)*. Les deux projets

---

<sup>319</sup> « The Canadian delegation had already explained to the ICAO Legal Subcommittee which had met in February 1972, that the aim of the joint proposal was to simplify the system of liability contained in the draft TCM Convention. The proposed alternative system would provide for the CTO's uniform liability by deleting the existing Article I2 with its complex and cumbersome network system. The basis of the network system, namely, the differentiation between concealed and nonconcealed damage was unimportant for the consignor. According to the Canadian delegation a good liability system should aim at reducing the incidence of loss or damage. If the original system incorporated in the TCM were endorsed, the CTO would have no interest in selecting an efficient subcontracting carrier (and the rule of culpa in eligendo would not apply), while this system suggested by the joint sponsors would provide the CTO with the necessary incentive. A CTO must assume not only the rights, but also the obligations of a principal if he is to receive the reward appropriate for an independent entrepreneur », G. F. FITZGERALD, préc., note 306, 178.

<sup>320</sup> Dans le même sens Asariotis et al. expliquent: « « In order to recover from a potentially responsible subcontractor, an intermodal carrier would still have to establish that the loss occurred during the relevant modal segment of the intermodal transport. This cannot be avoided, but it shifts that obligation away from the shipper and concentrates it on one party, the intermodal carrier, who is closer to the evidence and to potentially responsible parties » R. ASARIOTIS, H.-J. BULL, M. A. CLARKE, R. HERBER, A. KIANTOU-PAMPOUKI, D. MORÁN-BOVIO, J. RAMBERG, R. DE WIT et S. ZUNARELLI, *Intermodal transportation and carrier liability*, Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities, 1999, p. 30.

tentaient d'assurer une protection juridique aux utilisateurs des transports combinés<sup>321</sup>, mais en vain.

### *1. La Projet de Convention sur le Transport Combiné International de Marchandises (TCM) : approche réseau modifié*

Le projet TCM<sup>322</sup> revêtait deux principales caractéristiques. D'abord, il était d'application volontaire. Les parties au contrat devaient volontairement se soumettre au régime impératif de la TCM en stipulant l'application de celle-ci par l'émission du « document de transport combiné » (dit *CT- Document*) tel qu'il est visé par le projet de Convention<sup>323</sup>. On laisse ainsi le choix aux parties de continuer à se soumettre aux règles applicables à un transport segmenté<sup>324</sup>. Ensuite, le projet était fondé sur le système « *réseau modifié* ». Il renvoyait au régime de responsabilité des conventions unimodales et des lois nationales impératives existantes, dès lors que le dommage était localisé<sup>325</sup>, et il tendait à régir uniquement les situations dans lesquelles le dommage n'a pas été localisé. Ces deux caractéristiques sont, entre autres, à l'origine de son échec<sup>326</sup>.

---

<sup>321</sup> R. LOEWE, « Le Projet OMCI/CEE d'une Convention sur le Transport International de marchandises (Convention TCM) », (1972) 7 *Droit Eur. Transp.* 622, 627.

<sup>322</sup> Sur l'historique de ce projet voir: John C. MOORE, « The Tokyo Convention on Combined Transports (Tokyo Rules) », (1969) 1-1 *J. Marit. Law Commer.* 85 ; Claire LEGENDRE, « La Conférence de Tokyo du Comité maritime international », (1969) 21 *Droit Marit. Français* 451.

<sup>323</sup> Art. 1(1) TCM : « Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tout contrat conclu aux fins d'exécution de transport combiné dont un document de transport combiné, tel que défini au paragraphe 2 du présent article, constitue la preuve. A défaut d'émission d'un tel document, la Convention ne s'applique pas ».

<sup>324</sup> Ce projet fût rejeté en 1972 par les pays en développements estimant qu'il représentait une menace économique. Selon ces Etats le projet proposé tendait à favoriser les transporteurs. Or, les grandes compagnies étaient issues majoritairement de pays développés et risquaient avec le développement de la conteneurisation d'imposer leurs conditions et de contrôler le trafic et les taux de fret. Voir: N.R MCGILCHRIST, « In perspective: International Chamber of Commerce uniform rules for a combined transport document », (1974) *Lloyds Marit. Commer. Law Q.*, 25, 25 et 26; William J. DRISCOLL, « Convention on International Multimodal Transport: A Status Report, The », (1977) 9 *J. Marit. Law Commer.* 441, 444.

<sup>325</sup> Art. 12(2) TCM : « (...) lorsqu'aux termes des dispositions du paragraphe précédent la responsabilité de l'ETC est régie par les dispositions de toute convention internationale ou loi nationale, cette responsabilité est réglée comme si l'ETC était le transporteur mentionné dans cette convention ou loi nationale ».

<sup>326</sup> Notons également d'autres raisons de l'échec de ce projet: la volonté des États-Unis d'instaurer une responsabilité stricte similaire à celle de la Convention de Varsovie; la réticence des organisations de transport aérien; des raisons de politiques économiques opposant les pays en voie de développement aux pays développés, les premiers aspirant à un nouvel ordre économique et les seconds œuvrant au maintien des régimes existants. Sur l'ensemble des ces points voir: E. A. MASSEY, préc., note 301, 744 et 755; Erik CHRISPEELS, « The United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods : Background Note », (1980) *Eur. Transp. Law* 355, 359.

La volonté de préserver les régimes unimodaux existants était considérée comme un frein à l'uniformité et à l'efficacité du transport combiné. Certains États estimaient, en outre, que ces régimes ne protégeaient pas assez les intérêts des chargeurs et, de ce fait, ils ne souhaitaient pas les voir perdurer dans un régime de transport combiné<sup>327</sup>.

Par ailleurs, ses caractéristiques consistant en un régime fondé sur un système réseau et couplé avec des dispositions spécifiques au dommage inconnu, n'ajoutaient rien à la situation qui prévalait en pratique. En effet, les arrangements contractuels étaient déjà structurés de la sorte<sup>328</sup> et le sont du fait même de l'absence de régime propre au transport combiné.

En somme, ce projet était considéré comme un texte supplémentaire, dont les modalités d'application allaient uniquement ajouter à la complexité régnante.

Les travaux vont reprendre quelques années plus tard pour élaborer la *Convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International de Marchandises* (ci-après CTM).

## *2. Convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International de Marchandises : approche uniforme modifiée*

Les négociations qui se sont poursuivies après l'abandon du projet TCM ont débouché sur l'adoption de la *Convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International de Marchandises* le 24 mai 1980 (dite **CTM**). Les objectifs poursuivis par les rédacteurs de la CTM ont été résumés par W.J. Coffey en ces termes :

*« The Multimodal Convention itself rests on three specific principles, most notably: (1) the desirability of publishing specific rules to govern the carriage of goods in international multimodal transport, including equitable provisions relating to liability of multimodal transport operators; (2) the need to stimulate the development of multimodal transportation; and (3) the need to avoid conflicts with other national and international regimes that govern the liability and control of multimodal transport operators »*<sup>329</sup>

---

<sup>327</sup> W. J. DRISCOLL, préc., note 324, 446.

<sup>328</sup> Kurosh NASSERI, « The Multimodal Convention », (1988) 19 *J. Marit. Law Commer.* 231, 234.

<sup>329</sup> William J COFFEY, « Multimodalism and the American carrier », (1989) 64 *Tulane Law Rev.* 569, 575.



Malgré ce projet ambitieux, la Convention n'a pu entrer en vigueur, faute de ratification par les 30 Etats requis. Pour autant, plusieurs grandes lignes du système de responsabilité qu'elle établit ont été reprises dans la pratique.

La CTM est fondée sur une approche *uniforme*. La Convention distingue les deux pans de relations contractuelles présentes dans un transport intermodal : la relation entre le chargeur et l'entrepreneur de transport multimodal (ETM) qui est soumise à son régime et la relation entre l'ETM et les transporteurs substitués qui est régie par les instruments unimodaux existants. Ce faisant, le chargeur n'a plus à gérer la complexité des différents régimes de responsabilité applicables au cours du voyage de sa marchandise. Il n'a affaire qu'à un seul et unique cocontractant qui assume la responsabilité pour l'ensemble du voyage. On estimait que la complexité des régimes devrait être laissée aux professionnels du transport intermodal<sup>330</sup>.

Dans le cadre de cette Convention, la responsabilité de l'ETM **s'étend de la prise en charge des marchandises jusqu'au moment de la livraison**<sup>331</sup>. Il est responsable durant toute la période où la marchandise est sous sa garde ou sous celle de ses préposés ou mandataires ou de toute personne à laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal<sup>332</sup>. Par contre, sont exclues les périodes durant lesquelles l'ETM n'a pas de contrôle sur les marchandises à savoir :

- la période de manutention ou d'entreposage dès lors que les parties n'ont pas fixé contractuellement les modalités de ces opérations ;
- les périodes durant lesquelles les marchandises sont sous la garde des autorités du pays d'expédition ou de destination (par ex. : autorités douanières) ou encore ;
- la période durant laquelle la marchandise est sous la garde du chargeur ou de toute personnes agissant pour le compte de ce dernier.

---

<sup>330</sup> K. NASSERI, préc., note 328, 237.

<sup>331</sup> Article 14 §1 CTM.

<sup>332</sup> Article 14 §3 CTM.

Par ailleurs la **responsabilité de l'ETM est fondée** sur une **présomption de faute**<sup>333</sup>. Il incombe à ce dernier de démontrer que toutes les mesures raisonnables pour éviter l'évènement et ses conséquences ont été prises<sup>334</sup>.

De plus, ce régime s'applique peu importe que la perte ou le dommage aient été localisés ou pas. L'objectif poursuivi par les rédacteurs était d'élaborer un régime uniforme propre au transport multimodal, ils n'ont donc pas eu à se restreindre aux cadres juridiques unimodaux existants. Pour autant, la CTM a dû prendre en considération ces derniers en matière de limitations de responsabilité. C'est le consensus qui a été trouvé entre les tenants d'une approche réseau et les partisans d'une approche uniforme.

En matière de **limitations de la responsabilité**, la CTM distingue entre les situations dans lesquelles le dommage est localisé et les cas où il y a absence de localisation du dommage. Partant d'une *approche réseau*, l'article 19 de la Convention renvoie aux limitations fixées par les instruments existants lorsque le dommage ou la perte ont été localisés sur un tronçon particulier du voyage multimodal. Elle cède, plus précisément, le pas devant la Convention

---

<sup>333</sup> L'ETM doit apporter la preuve qu'il n'a commis aucune faute ou négligence, ou comme le prévoit, l'article 16 de la Convention, prouver « *que lui-même ses préposés ou mandataires ou toute autre personne visée à l'article 15 ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences* ». Voir le commentaire de W DRISCOLL et P.B LARSEN, « The convention on international multimodal transport of goods », (1982) 57 *Tulane Law Rev.* 193, 232; Jan RAMBERG, « Freight forwarders », dans *Multimodal transport. Avoiding legal problems*, Diana Faber, London; Hong Kong, Lloyd's of London Press, 1997, p. 19 à la page 25.

<sup>334</sup> Articles 16§1 de la CTM dispose : « *L'entrepreneur de transport multimodal est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises, ainsi que du retard à la livraison, si l'évènement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 14. A moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne visée à l'article 15 ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences* ». Le secrétariat de la CNUCED précise : « le fondement de la responsabilité de l'entrepreneur de transport, c'est le principe de la responsabilité pour négligence et de la responsabilité du fait d'autrui pour les actes de ses préposés ou mandataires et de toute autre personne dont il doit répondre (...) », CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT, Incidences économiques et commerciales de l'entrée en vigueur des règles de Hambourg et de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises: rapport du secrétariat de la CNUCED, 10 novembre 1989, Genève (Suisse), CNUCED, 1989, p. 146.

internationale applicable ou la loi nationale impérative dès lors que les plafonds fixés par celles-ci sont plus élevés<sup>335</sup>. Notons que, ce système réseau ne s'applique qu'aux seuils de limitations<sup>336</sup>. En ce qui concerne, **le dommage non localisé**, la Convention fixe plusieurs échelles de limitations en distinguant les chaînes de transport multimodal qui sont composées d'un transport maritime ou par voies d'eau intérieures, de celles qui n'en sont pas composées.

Dans le premier cas, les rédacteurs se sont basés sur les limitations fixées par les Règles de Hambourg en les augmentant de 10%<sup>337</sup> pour tenir compte de l'inflation mondiale. La décision de prendre comme point de référence le maritime a été justifiée par le fait que dans une combinaison multimodale, le tronçon maritime est souvent le plus important en termes de distances<sup>338</sup>. Les limites finalement fixées sont de 920 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou de 2.75 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable<sup>339</sup>.

Dans le second cas, c'est-à-dire, en l'absence de tout tronçon maritime ou de voie de navigation intérieure, la CTM se réfère cette fois-ci au transport routier et reprend les montants fixés par la CMR<sup>340</sup> à savoir 8.33 unités de compte par kilogramme.

Malgré la conciliation des impératifs liés à la protection du chargeur, à la fixation d'un régime simple dédié au transport multimodal et à la préservation des textes unimodaux existants quant

---

<sup>335</sup> L'article 19 dispose : « Quand 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 fixe une limite plus élevée de responsabilité que la limite qui découlerait de l'application des paragraphes 1 à 3 de l'article 18, la limite de la 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 »

<sup>336</sup> Jan RAMBERG, « The Future Law of Transport Operators and Service Providers », (2004) 46 *Scand. Stud. Law* 136, 145.

<sup>337</sup> L'article 6 de la Convention des Nations Unies sur le Transport de Marchandises par mer de 1978 (Règles de Hambourg) prévoit 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou 2.5 unités de compte par kg de poids brut. Voir : CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT, *Incidences économiques et commerciales de l'entrée en vigueur des Règles de Hambourg et de la Convention sur le transport multimodal : rapport*, New York, Nations Unies, 1991, p. 150.

<sup>338</sup> W. DRISCOLL et P. . LARSEN, préc., note 333, 237.

<sup>339</sup> Article 18 de la CTM.

<sup>340</sup> L'article 23 de la Convention sur le Contrat de Transport International de marchandises par route (CMR) limite la responsabilité du transporteur routier international de marchandises à 8.33 unités de comptes par kilogramme de poids brut.

aux limitations de responsabilité, la CTM n'est pas entrée en vigueur pour diverses raisons<sup>341</sup>. L'une des explications souvent avancée est que le nombre de ratifications requis pour l'entrée en vigueur de la Convention, à savoir trente Etats<sup>342</sup>, était beaucoup trop élevé. Un second motif est, cette fois, lié à l'étroite association de la CTM aux Règles de Hambourg qui se heurtaient à l'opposition de certains Etats et notamment les grandes puissances maritimes, de l'industrie et des assureurs maritimes. L'un des points d'achoppement était la responsabilité pour retard prévue par la CTM. L'industrie maritime s'est toujours montrée défavorable à assumer une responsabilité en cas de retard et ce, malgré les seuils de limitations<sup>343</sup>. Enfin, l'autre explication avancée concerne l'approche adoptée dite « approche uniforme » réorientée vers une « approche réseau modifié ». On a considéré que même si elle régit la relation contractuelle entre le chargeur et l'entrepreneur de transport multimodal, elle ne résout pas le problème de l'incertitude quant à l'issue du litige entre l'ETM et les transporteurs de fait puisque ces deux parties n'étaient pas soumises au même régime de responsabilité. L'ETM devait indemniser le chargeur en application des dispositions de la CTM puis il devait ensuite se retourner contre le transporteur de fait responsable en application du régime unimodal spécifique à ce dernier.

Les deux principales tentatives avancées jusqu'ici ont essayé de mettre en œuvre les deux approches (réseau et uniforme) en les modifiant pour parvenir à ériger un consensus entre les diverses parties prenantes (transporteurs et chargeurs). Aucune des deux approches ne paraît satisfaisante, et depuis la CTM aucune autre tentative n'a été entreprise pour fixer un régime propre à l'intermodal. Mais, l'importance économique sans cesse grandissante de cette technique de transport accentue de plus en plus le fossé qui sépare le droit de la réalité du secteur. La difficile progression des négociations au niveau international n'a fait que conforter la Commission européenne dans sa volonté d'entreprendre des travaux pour l'élaboration d'un instrument juridique régional qui réponde aux objectifs propres à l'Union européenne.

---

<sup>341</sup> La plupart des motifs de rejet de la CTM ont été rapportées par le secrétariat de la CNUCED suite à un questionnaire soumis à l'ensemble des parties privées et publiques intéressés SECRETARIAT DE LA CNUCED, préc., note 60, p. 11.

<sup>342</sup> Article 36 TCM.

<sup>343</sup> Hannu HONKA, *The 1980 Convention on multimodal transport. Why did it fail and what can we learn from the experience?*, Johan Schelin, Stockholm, Axel Ax:son Johnson Institute of Maritime and Transport Law, University of Stockholm : Jure, 2008, p. 39 aux pages 47 et 50.

## II. Vers une solution régionale : le cas de l'Union européenne

La politique des transports de l'Union européenne vise à promouvoir le transport intermodal. Les transports par rail, par mer et par fleuve sont présentés comme des alternatives plus écologiques face au transport routier. On ne cesse de parler dans le cadre de cette politique, des autoroutes de la mer, de ferroutage et, plus généralement, de système intégré de transport à l'échelle continentale. Mais au-delà de l'argument environnemental, c'est également des visées économiques liées à l'efficacité de toute la chaîne de transport que poursuit la Commission. Tout en favorisant la concurrence entre les opérateurs de transport, elle veut assurer la circulation efficace et rentable des marchandises en promouvant le transport *porte à porte* dans toute l'UE<sup>344</sup>.

Selon la Commission européenne, la promotion de l'intermodalité nécessite une nouvelle approche qui repose sur une optique de systèmes. Elle a donc identifié les coûts de friction<sup>345</sup> liés à un manque d'interconnectivité du système de transport de l'Union, sur trois niveaux : infrastructure et matériel de transport, opérations et utilisation de l'infrastructure, en particulier des terminaux et, services et réglementations orientés sur les modes. Dans le cadre de ce dernier niveau, l'Union vise à élaborer un régime régional de responsabilité qui contribue à l'intégration optimale des différents modes de transport<sup>346</sup>.

La Commission considère que le passage d'une perspective *unimodale* vers une perspective *intermodale* ne se traduit pas seulement par un changement de mode ou de moyen de transport, mais aussi par un changement de systèmes duquel doit découler une structure juridique différente. Traduit en termes économiques, un tel changement entraîne des « coûts de transaction » qui nuisent au développement de l'intermodal<sup>347</sup>. Pour lutter contre ces coûts, il

---

<sup>344</sup> EUROPEAN UNION et EUROPEAN COMMISSION, préc., note 299, p. 17, par.81.

<sup>345</sup> « Les coûts de friction constituent un indicateur de l'inefficacité d'une opération de transport. Ils se traduisent par: des prix plus élevés; des parcours plus longs, davantage de retards ou des délais moins fiables; une plus faible disponibilité des services de qualité; des restrictions sur le type de marchandises; un risque accru d'endommagement de la cargaison; des procédures administratives plus complexes » *Id.*, p. 5.

<sup>346</sup> « L'objectif est la création d'un cadre garantissant une intégration optimale des différents modes, de manière à offrir des services de porte à porte continus et répondant aux besoins du client, et partant, permettre une utilisation efficace et rentable du système de transport, tout en favorisant la concurrence entre les opérateurs ». *Id.*, p. 2.

<sup>347</sup> Ellen EFTESTØL-WILHELMSSON, « The European Project on Sustainable Multimodal Transport: is a Harmonized Liability System the Right Tool? », dans Baris SOYER et Andrew TATTENBORN (dir.), *Carriage of goods by sea, land and air : unimodal and multimodal transport in the 21st century*, Routledge, 2014, p. 232 à la page 232.

faudrait offrir à l'industrie un régime juridique clair et transparent constitué de règles prévisibles<sup>348</sup>.

Dans le cadre de ce chantier, la Commission constate au préalable que la structure juridique européenne est caractérisée par l'existence de régimes de responsabilité différents dédiés à chacun des modes, auxquels se sont ajoutés deux régimes spéciaux en Allemagne<sup>349</sup> et aux Pays-Bas<sup>350</sup>. Dans ce contexte, elle a mandaté plusieurs rapports pour savoir quel type de régime de responsabilité devrait être fixé pour pallier l'incertitude juridique à laquelle sont confrontés les utilisateurs du transport intermodal et qui s'avère être un frein au développement de ce type de transport (A). A la suite de ces nombreux rapports, des propositions récentes ont été avancées par la doctrine pour concilier les divergences de points de vue des différentes parties prenantes (B).

*A. Le projet européen : la recherche d'une unité juridique quant à la responsabilité de l'intégrateur de transport*

La création d'un régime de responsabilité européen pour le transport intermodal a fait l'objet de nombreux rapports de la part des experts juridiques et économiques mandatés par la Commission européenne. Ces rapports ont débouché sur deux options suggérées à cette dernière. Un premier groupe de travail a été mandaté par la Direction générale de l'énergie et des transports (dite *DG-Tren*) en 1999 dont le rapport penche en faveur d'un régime uniforme non-impératif (1). En revanche, un second groupe composé cette fois d'économistes préconise plutôt de réformer les conventions unimodales terrestres actuelles puisqu'elles sont principalement en vigueur dans les Etats membres de l'Union (2).

---

<sup>348</sup> EUROPEAN UNION et EUROPEAN COMMISSION, préc., note 299.

<sup>349</sup> L'Allemagne s'est dotée en 1998 d'une législation sur le transport intermodal qui suit le modèle CMR et adopte une approche réseau (HGB §§ 407-475), voir: Rolf HERBER, « The New German Transport Legislation », (1998) 33-5 *Eur. Transp. Law* 591, 600; Rolf HERBER, « The German legislation on multimodal transport. Why did it come true and has it worked out well? », dans *Future logistics and transport law*, Johan Schelin, Stockholm, Axel Ax:son Johnson Institute of Maritime and Transport Law, University of Stockholm : Jure, 2008, p. 23; Johannes TRAPPE, « The reform of German transport law », (2001) 2001-3 *Lloyds Marit. Commer. Law Q.* 392, 392 à 405. Gérard AUCHTER, « Le nouveau droit allemand des transports (I) », *J. Mar. Marchande* 11 Sept. 1998.2039; Gérard AUCHTER, « Le nouveau droit allemand des transports (II) », *J. Mar. Marchande* 18 Sept. 2103. Une traduction de cette loi est disponible sur: « Commercial Code. Extract from Book Four: Commercial Contracts (as revised by the Act dated 25 June 1998 to Reform the Law on Freight, Forwarding and Warehousing, as amended by the Act date 26 November 2001) », en ligne : <[http://www.transportrecht.org/dokumente/HGBIV\\_engl\\_.pdf](http://www.transportrecht.org/dokumente/HGBIV_engl_.pdf)> (consulté le 17 juillet 2014).

<sup>350</sup> MARIAN HOEKS, préc., note 160, p. 456 à 461.

### *1. Option 1. Sortir de l'impérativité grâce à l'élaboration d'un régime uniforme non-obligatoire*

Dans son rapport de 1999, le premier groupe d'experts composé de juristes mandatés par la Commission a d'abord fait remarquer qu'un instrument international constituerait le meilleur moyen de parvenir à une uniformité du régime de responsabilité pour faciliter le commerce international. Cependant, l'échec de la *Convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International de Marchandises* (CTM 1980) a révélé que l'entrée en vigueur d'un tel instrument était incertaine<sup>351</sup>. Par contre, un instrument régional prenant la forme d'une Convention européenne ou d'un texte de droit dérivé, auquel ne serait partie qu'un nombre restreint d'Etats qui poursuivent des objectifs communs<sup>352</sup> serait plus réalisable. Un tel instrument n'aurait pas pour objet de contrecarrer la réalisation d'un instrument international uniforme mais, en attendant que ce dernier soit élaboré, l'Union se doterait d'un texte qui lui permette de résoudre le problème de la fragmentation du droit des transports. De surcroît, il serait possible de proposer un tel instrument à l'international.

Les experts identifient, au préalable les contraintes auxquels devra répondre tout instrument en matière de responsabilité. Ils estiment qu'alors qu'un régime de responsabilité impératif serait le meilleur moyen d'atteindre l'uniformité visée, il serait néanmoins difficilement accepté par l'industrie du fait des divergences d'intérêts en son sein et du fait de la réticence au changement de structure juridique qui a déjà été exprimée par le secteur et, notamment par le secteur maritime<sup>353</sup>. En outre, d'un point de vue purement juridique, un régime uniforme devrait être compatible avec les conventions internationales unimodales en vigueur et, par conséquent,

---

<sup>351</sup> Selon le groupe d'experts, l'élaboration d'un instrument international présenterait les inconvénients suivants: « The adoption of an International Convention requires a long process of developing consensus at diplomatic conferences; The larger the forum, the greater the difficulty of achieving a consensus; Piece-meal negotiations may lead to the adoption of a final draft which proves unacceptable to governments/parliaments in signatory states; There is no guarantee that a Convention will enter into force; A new Convention which is in force in some states but is not universally accepted adds a further regime to the plethora of existing ones, thus compounding present problems ». R. ASARIOTIS et al., préc., note 320, p. 25.

<sup>352</sup> *Id.*, p. 10 et 25.

<sup>353</sup> « A mandatory international or regional regime which applies by force of law creates uniformity. At the same time, such a regime may be rejected by (some sectors of) powerful national industries lobbying their governments during the negotiation/drafting and ratification processes and thus fail to attract sufficient support. Fear of change, suspicion of mandatory law or uncertainty as to possible implications may lead to the drafting of more complex provisions which in turn create new insecurities and eventually perpetuate a cycle of rejection and ineffective attempts at achieving a satisfactory result. Fear of change may also underlay the insistence of some industries, flying in the face of fact, that all is well with the present situation », *Id.*, p. 26.

éviter tout conflit avec celles-ci.

Le groupe d'experts écarte alors dès le départ l'option d'un régime uniforme impératif et se concentre sur une autre option, à savoir, celle de mettre à la disposition de la pratique des « **règles modèles** » (*Model Rules*) **non obligatoires**.

Pour s'assurer de l'appui du milieu industriel, on a ainsi privilégié un **système par défaut** (*default system*). Il s'agit plus particulièrement d'un régime de responsabilité dit **opt-out**. Par un accord, les parties au contrat peuvent décider de ne pas s'y soumettre. En d'autres termes, le régime ne serait déclenché que si les parties n'ont pas prévu, dans leur contrat, de l'exclure (*contracting out*). Le groupe de travail avait considéré qu'un régime dont l'application aurait été conditionnée par une référence expresse dans le contrat (*contracting in ou régime opt in*) aurait pour inconvénient de mettre en péril la possibilité qu'une uniformité se dégage. Les parties risqueraient de ne pas l'incorporer au contrat par méconnaissance ou encore par incertitude quant aux conséquences juridiques qui en découleraient. Cependant, une fois choisi, ce régime devra avoir préséance sur toute clause contractuelle contraire et ne saurait être modifié.

On répond ainsi à deux contraintes, celle d'éviter le refus d'un régime impératif de la part de l'industrie, et celle d'ériger une uniformité et une transparence des règles en veillant à une large application du régime. Il faut dire qu'un tel régime présente l'avantage de laisser le choix aux parties prenantes industrielles. En fonction de ses impératifs économiques et commerciaux, l'opérateur de transport qui ne souhaiterait pas se soumettre à la responsabilité ainsi proposée, aurait la possibilité de s'y soustraire contractuellement. Mais, en même temps, les chargeurs disposeraient d'un modèle qui réponde à leur souci de prévisibilité juridique, ce qui serait un gage de compétitivité pour le transporteur qui le proposerait. Pour cette même raison (gagner un avantage concurrentiel), les transporteurs unimodaux seraient également en mesure d'adhérer volontairement par contrat à un tel régime. En somme, la liberté laissée aux parties permettrait de s'assurer l'application effective du régime, de parvenir à une uniformité dans la pratique, sans risquer de s'attirer les foudres du milieu industriel.

La seconde contrainte liminaire est d'éviter tout conflit avec les dispositions des Conventions



en vigueur. Pour ce faire, le groupe recommande de fixer des plafonds de limitations supérieurs aux plafonds existants, à condition toutefois d'amender l'art 41 CMR puisqu'il interdit toute dérogation au régime fixé par la Convention de transport routier.

Finalement, la solution la plus adéquate serait de fixer *un régime non obligatoire* bâti suivant les caractéristiques suivantes :

- un régime par *défaut* qui servirait de modèle, mais qui *deviendrait impératif dès lors que les parties ne l'ont pas exclu* ;
- un régime qui s'applique à *tout type de dommage* (perte totale ou partielle et retard) et ce peu importe la cause, le moment ou le lieu de sa survenance ;
- un régime qui soit fondé sur *responsabilité stricte* du transporteur contractuel (opérateur de transport intermodal). On ferait ainsi peser le risque du transport sur une unique partie, et ce, sans égard à la faute ou à la localisation du dommage ;
- et qui fixe des *limitations de responsabilité plus élevées* que celles prévues par les régimes unimodaux existants<sup>354</sup>.

Par ailleurs, le groupe d'experts a suggéré à la Commission de mandater **une étude économique** permettant de **quantifier les coûts de friction** engendrés par l'absence de régime de responsabilité propre au transport intermodal.

## *2. Option 2. Réformer les conventions unimodales terrestres*

Le second groupe de travail, composé d'économistes, avait pour mission de déterminer quantitativement l'importance des coûts de friction engendrés par la fragmentation des régimes de responsabilité actuels lorsqu'il s'agit du transport intermodal de marchandises. Les résultats de leur étude ont été publiés dans le rapport de 2001 intitulé : « *The economic impact of carrier liability on intermodal transport freight* »<sup>355</sup>.

---

<sup>354</sup> « In order to avoid substantive conflict with existing mandatory liability regimes, a new non-mandatory regime should provide for liability in excess of existing minimum levels » *Id.*, p. 30.

<sup>355</sup> IMT TECHNOLOGIES LTD., *The economic impact of carrier liability on intermodal transport. Final Report*, Commission Européenne, 2001, en ligne : <[http://ec.europa.eu/transport/library/final\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/library/final_report.pdf)>.

Les économistes avaient défini les coûts de friction en suivant la définition qui avait été donnée par la Commission dans sa communication de 1997<sup>356</sup> :

*« Friction costs of carrier liability can be conveniently defined as those from loss, damage, delay and consequential losses ('actual losses') plus those arising from the administration of the regime that supplies insurance and deals with claims ('administrative costs'). These administrative costs are incurred by the stakeholders mentioned above ».*

Le champ de l'étude était étendu. Elle visait d'une part, à analyser les caractéristiques des pertes et dommages des chargeurs et leur recours à l'assurance pour atténuer le risque et, d'autre part, à analyser les arrangements contractuels en vigueur dans la pratique concernant la responsabilité de tous les acteurs de la supply chain<sup>357</sup>. En substance, elle a révélé que les coûts de friction du transport multimodal sont généralement bas. Ils varient en fonction des types d'expéditions et notamment de la valeur particulière de la marchandise, de la longueur du voyage et du niveau de risque<sup>358</sup>.

Relevons surtout que selon les économistes, la réduction des coûts de friction par l'introduction d'un régime uniforme fondé sur une responsabilité stricte et entière ne serait pas aussi significative qu'on le pense<sup>359</sup>. Une structure juridique telle que celle préconisée par le groupe de travail de 1999 ne pourrait diminuer les coûts de friction que de 20%. L'économie serait alors de 50 millions d'euros/an.

D'autres moyens d'intervention sont finalement proposés à la Commission consistant à harmoniser les dispositions des différentes conventions unimodales existantes. Pour cela, l'Union devrait se concentrer sur les modes fondamentaux du trafic intra-européen que sont le routier, le ferroviaire et le fluvial. En outre, elle devrait coopérer avec les organismes

---

<sup>356</sup> EUROPEAN UNION et EUROPEAN COMMISSION, préc., note 299, p. 5.

<sup>357</sup> L'étude a également examiné l'impact de l'internet et du e-commerce. Mais, ceci ne relève pas du champ de notre étude.

<sup>358</sup> Afin d'illustrer la part des coûts de friction dans les dépenses totales de transport, l'étude réfère à trois types marchés : dans le marché national, le niveau de coûts de friction est le plus élevé de 6%; dans le marché intra-européen (incluant les Etats de l'Est non membres de l'UE), le niveau atteint 4%; dans le marché extra-européen (transferts entre l'Europe et l'Amérique du Nord) le niveau de coûts de friction est le plus bas avec 2.5%. En utilisant la part de coûts de friction dans ces trois marchés et en les pondérant par leur part des expéditions intermodales, le niveau des coûts de frictions dans le transport intermodal a été calculé à environ 450 à 550 millions d'euros par an. IMT TECHNOLOGIES LTD., préc., note 355, p. 15.

<sup>359</sup> « Strict and full liability on balance would therefore be beneficial in terms of reducing friction costs, though the potentials for reducing friction costs may not be as big as some proponents might have thought » *Id.*, p. 39.

internationaux travaillant sur les mêmes questions, comme le CMI ou la CNUDCI, pour parvenir à un l'élaboration d'un instrument international en matière intermodale<sup>360</sup>.

Finalement, on revient à la nécessité de mettre la priorité sur un instrument international au lieu d'un instrument régional, et la nécessité pour l'Union européenne d'amender les Conventions terrestres qui constituent un véritable frein au transport intermodal.

En effet, la révision des Convention terrestres semble nécessaire à cause des problèmes d'incompatibilité incessants qu'elles posent. Par ailleurs, une telle révision serait en même temps une occasion de les moderniser, et notamment la CMR. A cela s'ajoute le fait que l'Union européenne serait à même de peser de tout son poids face aux autres Etats parties, notamment en ce qui concerne la révision de la CIM puisque l'UE est elle-même partie<sup>361</sup>. La solution est néanmoins plus délicate pour ce qui est de la CMR puisque selon son article 49 (1)<sup>362</sup>, toute révision nécessitera la réunion d'une Conférence diplomatique pour produire un nouveau texte<sup>363</sup>.

De manière générale, la révision de tout instrument international pose trois difficultés majeures. La première, est qu'une telle révision requiert beaucoup de temps : le temps à passer pour identifier les points de révision ainsi que le temps des délibérations entre les différentes délégations et les acteurs de l'industrie<sup>364</sup>. La seconde difficulté consiste à convaincre les acteurs industriels peu enclins à accepter tout bouleversement dans leurs pratiques commerciales<sup>365</sup>. Enfin, la troisième difficulté est de parvenir à une ratification aussi large que possible tout en

---

<sup>360</sup> *Id.*, p. 2.

<sup>361</sup> Bevan MARTEN, « Multimodal transport reform and the European Union: a treaty change approach. (Multimodal Transport: Second Annual Oslo-Southampton-Tulane Colloquium) », (2012) 36-2 *Tulane Marit. Law J.* 741, 748.

<sup>362</sup> L'article 49 par. 1 dispose : « Après que la présente Convention aura été en vigueur pendant trois ans, toute Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser la présente Convention. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande ».

<sup>363</sup> Rolf HERBER, « CMR: Should Not Let This Child Go ! », (1998) 3-2 *Rev. Droit Unif.* 475, 478.

<sup>364</sup> Krijn HAAK et Marian HOEKS, « Intermodal Transport under Unimodal Arrangements: Conflicting Conventions : the UNCITRAL/CMI Draft Instrument and the CMR on the Subject of Intermodal Contracts », (2005) 28-3 *Transportrecht* 89, 90.

<sup>365</sup> M. Clarke aborde dans son article la question de réformer l'art 41 CMR (qui pose le caractère impératif de la CMR). Il estime que : « (...) any change in CMR is unlikely to occur. Past moves to improve CMR have come to nothing : CMR, it has been said, works well enough...there is little evidence that road carriers, their customers or trade organisations that represent them today want change » Malcolm CLARKE, « Transport (Land) », *J. Bus. Law* 2003.522, 524.

veillant à ce que les Etats parties à l'ancien texte ratifient également le nouveau<sup>366</sup>. L'exemple du chaos régnant en transport maritime est dans ce cadre assez édifiant : certains Etats parties aux Règles de la Haye n'ont pas ratifié les Règles de La Haye-Visby. S'en sont suivies les Règles de Hambourg qui, au lieu de remplacer les précédents textes, n'ont pas réussi à obtenir l'appui nécessaire de la part des Etats parties. Elles se présentent par conséquent comme un régime supplémentaire en transport international maritime. Finalement, ces différents amendements au régime maritime ont davantage contribué à accentuer la diversité que l'unification. En somme, toute révision présentera nécessairement le risque de détruire l'uniformité instaurée depuis quelques décennies par les Conventions existantes, d'autant plus qu'il n'est pas certain que les délégations et les acteurs de l'industrie se mettent d'accord sur le niveau de responsabilité à atteindre<sup>367</sup>.

Un autre groupe d'experts a de nouveau été mandaté pour cette fois, fixer un ensemble de règles de responsabilité uniformes suivant les recommandations faites en 1999. Cela a abouti à un avant projet qui devrait servir de base de discussion avec les acteurs de l'industrie.

#### B. *L'avant-projet de régime de responsabilité de l'intégrateur de transport intermodal*

La mission du groupe d'experts de 2005 était de fixer un certain nombre de règles qui permettent de :

*« faire peser le risque du transport sur une seule partie, avec une responsabilité stricte et entière du transporteur contractuel (l'opérateur intermodal) pour tous type de pertes (dommage, perte, retard) et ce, peu importe le tronçon du voyage dans lequel la perte a été localisée et les causes de celle-ci »*<sup>368</sup>.

<sup>366</sup> MARIAN HOEKS, préc., note 160.

<sup>367</sup> R. Herber explique qu'une tentative de révision de la CMR avait été lancée par les pays scandinaves dans les années 1970, mais avait échoué pour ne pas mettre à mal l'uniformité existante en Europe. R. HERBER, préc., note 363, 477.

<sup>368</sup> Traduction de : « concentrate the transit risk on one party and which provide for strict and full liability of the contracting carrier (the intermodal operator) for all types of losses (damage, loss, delay) irrespective of the modal stage where a loss occurs and of the causes of such a loss » M.A. CLARKE, R. HERBER, F. LORENZON et J. RAMBERG, *Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC). Final Report Task B: Intermodal liability and documentation*, 2005, p. 6, en ligne : <http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/Intermodal%20liability%20and%20documentation.pdf>.

L'avant-projet de texte est composé de 14 articles<sup>369</sup> et doit constituer la base d'une discussion avec les parties prenantes industrielles au transport intermodal. En plus de suivre les recommandations faites par le groupe d'experts de 1999, l'avant projet doit répondre à l'objectif de la Commission de créer un système européen de transport intermodal de marchandises efficace. Cette efficacité concerne, en matière de responsabilité, la réduction des coûts de friction lors du passage des marchandises d'un mode de transport à un autre par l'élaboration d'un régime qui mette un terme à l'incertitude juridique et aux problématiques de preuve du dommage<sup>370</sup>. Par ailleurs l'avant-projet est rattaché à un dessein plus global qui se décline en plusieurs actions : la gestion et la coordination (Task A) ; la responsabilité et le document de transport intermodal (Task B) ; l'harmonisation des exigences techniques concernant l'équipement de transport intermodal (Task C) ; l'amélioration des terminaux intermodaux (Task D) ; la certification et la formation (Task E) ; la promotion du transport intermodal (Task F) et, l'analyse coûts-bénéfices socio-économiques (Task G)<sup>371</sup>. Ainsi, l'efficacité du système de transport intermodal européen va au-delà de la résolution des simples obstacles juridiques à son développement. La conséquence en est que l'avant projet de 2005 se distingue des propositions antérieurement avancées au niveau international. A commencer, d'ailleurs, par la terminologie utilisée.

On ne parle plus de « transport multimodal » mais seulement de « transport intermodal ». Les experts se sont distanciés de la terminologie de la CTM pourtant consacrée en droit, pour suivre celle de la Commission qui met l'accent sur l'objectif économique de la chaîne de transport<sup>372</sup>.

---

<sup>369</sup> En plus des dispositions portant sur la responsabilité du transporteur (appelé « intégrateur de transport ») à la partie 3 (art 8 à 12), la proposition vise également le transport de marchandises dangereuses (art 12) ; le document électronique (art 3 à 7) et les réclamations et actions (art 13 et 14). Ne pouvant traiter de tous les aspects des propositions en matière de transport intermodal, nous avons été contraint d'écarter de notre thèse, l'analyse de ces dernières dispositions.

<sup>370</sup> « The most cost-effective solution may be a system which provides for strict and full liability of the contracting carrier (=intermodal operator procuring or undertaking to procure carriage) for all losses arising from receipt of the goods by any carrier to their delivery at point of destination. The liability would be allocated as a matter of agreed commercial risk. Even if the liability was limited (at a high level) or subject to a limited number of exemptions the system would appear to be cost-effective by avoiding costs associated with legal uncertainties and evidentiary enquiries » R. ASARIOTIS et al., préc., note 320, p. 35.

<sup>371</sup> M. A. CLARKE, R. HERBER, F. LORENZON et J. RAMBERG, préc., note 368, p. 3.

<sup>372</sup> La Commission définit l'intermodalité comme : « une caractéristique d'un système de transport, en vertu de laquelle au moins deux modes différents sont utilisés de manière intégrée pour compléter une chaîne de transport de porte à porte (...) [Elle est ainsi] un indicateur de qualité du niveau d'intégration entre les différents modes : davantage d'intermodalité implique davantage d'intégration et de complémentarité entre les modes, ce qui permet une utilisation plus rationnelle du système de transport. La justification économique de l'intermodalité est que les

En outre, on ne parle plus d'« entrepreneur de transport multimodal », mais plutôt d'« intégrateur de transport » qui est défini à l'art 1.1 (f) comme :

*« any person who concludes a contract of transport and who acts as principal, not as agent or on behalf of the consignor and assumes responsibility for the performance of the contract of transport ».*

Pour savoir quels sont les opérateurs soumis au régime de responsabilité proposé, il faut relier cet article à l'article 1.1 a) qui définit le contrat de transport :

*« Contract of transport' means a contract whereby a Transport Integrator undertakes to perform or procure the transport of goods from a place in one country to a place in another country, whether or not through a third country, involving at least two different modes of transport, and to deliver the goods to the consignee » [Nous soulignons].*

Deux problématiques sont ainsi traitées. La première qui est liée à la nécessité d'éviter tout conflit avec les dispositions des Conventions en vigueur est évacuée. Il est mentionné dans cet article 1<sup>er</sup>, que seul le contrat de transport qui « implique au moins deux modes de transport » est soumis à ce régime. Sont donc exclus les contrats de transport tels que prévus par les Conventions existantes<sup>373</sup>. La seconde problématique a trait au statut juridique des intermédiaires de transport. Cette définition a en effet le mérite de traiter non seulement de l'exécution de l'opération de transport (« undertakes to perform »), mais également de la fourniture d'un service de transport (« undertakes to procure the transport »). On élargit de la sorte la gamme d'opérateurs soumis à un tel régime. Ce point, a le mérite d'être plus précis que la CTM quant à l'éventail d'opérateurs visés ainsi qu'au degré de service attendu dans le cadre intermodal<sup>374</sup>.

---

modes de transport qui, individuellement, présentent des caractéristiques économiques et opérationnelles intrinsèques favorables peuvent être intégrés dans une chaîne de transport de porte à porte afin d'améliorer l'efficacité globale du système de transport», EUROPEAN UNION et EUROPEAN COMMISSION, *Intermodalité et transport intermodal de marchandises dans l'Union européenne: Une logique de systèmes pour le transport de marchandises : Stratégies et actions visant à promouvoir l'efficacité, les services et le développement durable : Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social et au Comité des régions*, Luxembourg, EUR-OP, 1997, p. 1. Une telle définition est intéressante à plusieurs égards et fera l'objet d'une analyse approfondie dans le cadre de la Partie 2 de la présente étude. Elle met en effet en exergue un certain nombre de caractéristiques propres à l'intermodal ainsi que l'émergence d'une nouvelle approche.

<sup>373</sup> « The Regime applies to contracts to perform or procure the transport of goods 'involving at least two different modes of transport'. The Regime does not apply to the extent that a contract of transport is within the scope of unimodal regimes such as CMR, CMI, the Hague/Visby Rules or the Montreal Convention » M. A. CLARKE, R. HERBER, F. LORENZON et J. RAMBERG, préc., note 368, p. 16.

<sup>374</sup> L'art 1. 1 de la CTM définit le transport multimodal international comme : « le transport de marchandises (...) à partir d'un lieu situé dans un pays où les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur de transport multimodal jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent » [Nous soulignons]. Dans le même sens :

Alors que la CTM elle-même met l'accent sur l'aspect commercial et de service (en plus de l'aspect opération de recours à plusieurs modes différents), cet article 1<sup>er</sup> insiste davantage sur la notion fondamentale « d'intégration ». L'intégration en transport intermodal n'est pas uniquement reliée aux opérations et aux modes de transport, mais aussi à *la gestion de la chaîne logistique* du chargeur. Par ailleurs, l'avantage d'une telle formulation est qu'elle met un terme à l'incertitude récurrente relative au statut juridique des intermédiaires de transport (par ex : *freight forwarder* ou commissionnaires de transport)<sup>375</sup>.

Les tâches de ces intermédiaires sont très similaires à celles du transporteur qui fournit un service intermodal. L'intermédiaire de transport *freight forwarder* ou commissionnaire est un professionnel indépendant qui organise et coordonne la chaîne de transport d'un point de départ à un point de destination et selon les modalités indiquées par son client chargeur. Il dispose de la liberté de choisir les modes et les moyens de transport mais, en principe, n'exécute pas lui-même les opérations de transport. Il négocie les contrats nécessaires pour que la marchandise arrive en bon état, au bon moment et à moindre coût. De plus, les contrats sont conclus en son nom, pour le compte de son client. Il offre finalement un ensemble de services sans exécuter l'opération physique. En somme, l'élément important est de savoir si l'opérateur s'est engagé ou pas à fournir un *service* de transport intermodal<sup>376</sup> consistant en *la gestion* d'une chaîne

---

Juris Ellen EFTESTØL-WILHELMSSON, « EU Intermodal Transport and Carrier Liability. Content and Context », (2007) Scand. Inst. Marit. Law Yearb. 133, 154.

<sup>375</sup> Pour un aperçu de cette disparité juridique quant au statut des intermédiaires de transport, reprenons les propos du Pr. Bon-Garcin qui la résume comme suit : « Si le droit français fait de la commission un contrat distinct du contrat de mandat en ce que le commissionnaire agit en son nom propre, et privilégie la liberté d'organisation de l'opérateur, le droit néerlandais, le droit suisse le soumettent en revanche aux règles juridiques du mandat. Le droit espagnol proche du droit français dans ce domaine, distingue cependant entre plusieurs catégories de commissionnaires, comme le droit belge, ou encore le droit anglais. On l'aura compris, la commission de transport est une figure juridique délicate, en ce qu'elle ne connaît pas de définition unitaire. Cette disparité de statut entraîne inévitablement une disparité de régime en particulier quant à la responsabilité de ces différents organisateurs de transports. Ainsi, certains sont responsables non seulement de leur propre fait mais aussi du fait de leurs substitués. Cette règle concerne par exemple, le commissionnaire Français, le *freight forwarder* anglais lorsqu'il agit en son nom. La responsabilité de certains organisateurs est présumée alors que d'autres connaissent le système de la faute prouvée, certains sont tenus d'une obligation de résultat d'autres, comme par exemple le commissionnaire expéditeur Belge est tenu d'une simple obligation de moyens. Des divergences peuvent encore être relevées, quant aux causes d'exonération de responsabilité auxquelles peut prétendre le commissionnaire » Isabelle BON-GARCIN, « Le transport multimodal en Europe », dans *Études offertes à Barthélémy Mercadal*, Editions Francis Lefebvre, Levallois, Éditions Francis Lefebvre, 2002, p. 407 à la page 411.

<sup>376</sup> J. E. EFTESTØL-WILHELMSSON, préc., note 374, 154. Pour plus de détails sur les différentes dimensions relatives aux opérateurs impliqués dans le transport intermodal nous renvoyons notre lecteur à la seconde partie de notre thèse qui traite à la fois de l'implication « logistique » de ces opérateurs dans la chaîne de transport et dans la chaîne logistique du chargeur, et de leur « statut juridique » (cf. Partie 2, Chapitre 2, Section 2, (II)). Il s'agit pour l'heure de s'en tenir à un exposé descriptif de l'avant-projet européen.

d'opérations de bout en bout.

En outre, en vertu de l'article 2 de cette proposition, les intermédiaires et les transporteurs, qui offrent un service de transport intermodal ont la possibilité, par voie contractuelle, de ne pas se soumettre au régime ainsi proposé et de rester dans le champs des dispositions unimodales en vigueur applicables aux segments de la chaîne pris individuellement<sup>377</sup>. On laisse ainsi le choix entre deux options : se soumettre à un régime intermodal ou rester sous un régime segmenté. Ceci a, selon nous, le mérite de dissiper la confusion quant à l'existence de deux systèmes de transport distincts : le système segmenté d'essence unimodal qui, de ce fait, s'articule autour du mode de transport utilisé ; et le système intermodal qui est d'essence a-modale, en ce qu'il repose sur l'interchangeabilité des modes de transport en fonction des besoins de services à fournir au client-chargeur.

L'avant-projet suit la recommandation de 1999 de fixer un régime *opt-out* à l'article 2 rédigé ainsi :

*« The provisions of this Regime shall mandatorily apply to all contracts of transport (...) unless the parties to the contract have agreed that it shall not be governed by the Regime ».*

La forme de l'accord prévoyant la non-application de ce régime est libre. L'intégrateur (opérateur de transport intermodal) a la possibilité, par exemple, de prévoir son exclusion dans ses conditions générales de vente. Par contre, les parties ne seraient pas en droit d'exclure l'application d'une partie seulement du régime. La seule exception à cette règle est le seuil de limitation de responsabilité de l'article 9 qui peut être revu à la hausse<sup>378</sup>.

L'application du régime se fait donc sans réserves (sauf pour les limitations de responsabilité). En outre, il est prévu à l'article 4 que le document de transport doit préciser qu'il est régi par le texte en cause<sup>379</sup>. Ces dispositions ont pour but d'assurer un niveau de certitude juridique au

---

<sup>377</sup> « In many jurisdictions freight forwarders charging a fixed price for their services are considered to be carriers. As the Regime applies not only to an undertaking to perform but also to an undertaking to procure transport (Article 1(a)), the Regime may apply to freight forwarders. If they wish to procure the transport as agents only and avoid application of the Regime nonetheless, they can exclude it » M. A. CLARKE, R. HERBER, F. LORENZON et J. RAMBERG, préc., note 368, p. 18.

<sup>378</sup> L'art. 9.4 prévoit la possibilité d'augmenter le seuil de limitation de responsabilité: « By declaration of value or otherwise, the Transport Integrator and the consignor may agree on limits of liability exceeding those provided for in the preceding paragraphs of this article », *Id.*, p. 23.

<sup>379</sup> L'art 4.1 (a) dispose: « The transport document shall contain the following particulars: (a) a statement that the contract is subject to this Regime » *Id.*, p. 19.



chargeur quant au régime applicable au contrat<sup>380</sup>.

**Le champ d'application du régime est quant à lui très large.** Il s'applique au transport intermodal international de marchandises, dès lors que la prise en charge a lieu dans un Etat membre de l'UE ou encore, dès lors que la livraison est faite dans un Etat membre de l'UE, ce qui inclut les exportations et les importations de ou vers l'Union européenne :

*« The provisions of this Regime shall mandatorily apply to all contracts of transport between places in two different States, if :*

*(a) the place for the taking in charge of the goods by the Transport Integrator as provided for in the contract of transport is located in a State member of the European Economic Community, or*

*(b) the place for delivery of the goods by the Transport Integrator as provided for in the contract of transport is located in a State member of the European Economic Community ».*

Quant à la responsabilité de l'intégrateur de transport elle est prévue à l'article 8 rédigé ainsi :

*« 1. The Transport Integrator shall be liable for total or partial loss of the goods or damage to the goods occurring between the time he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery.*

*2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time expressly agreed upon by the parties to the contract of transport or, in the absence of such agreement, within a reasonable time, having regard to the circumstances of the case.*

*3. If the goods have not been delivered within 90 consecutive days following the date of delivery determined according to paragraph 2, the claimant may treat the goods as lost.*

*4. The Transport Integrator shall not be liable for any total or partial loss of the goods, or damage to the goods, or delay in delivery of the goods to the extent that it was caused by circumstances beyond the control of the Transport Integrator ».*

Elle est fondée sur une **responsabilité stricte** pour tout type de dommage (perte totale ou partielle et retard) survenu entre le moment de la prise en charge et celui de la livraison, et ce, à moins que ce celui-ci ne soit dû à des circonstances qui échappent à sa diligence (« *circumstances beyond its control* »)<sup>381</sup>.

---

<sup>380</sup> Voir le commentaire de l'article 2 par les rédacteurs de la proposition *Id.*, p. 18.

<sup>381</sup> « Article 8.4 states the Transport Integrator's only defence, the provision embraces particular circumstances which may be specified as defences in other regimes. For example, the Transport Integrator is exonerated 'to the extent that' the loss, damage or delay is caused by circumstances beyond the control of the Transport Integrator. The corollary is that, if the Transport Integrator can establish that the loss, damage or delay was caused or

La responsabilité est donc plus lourde que la responsabilité pour négligence prévue par la CTM qui permettait, en plus, un renversement de la charge de la preuve au profit de l'ETM<sup>382</sup>. De ce fait, l'intégrateur de transport pourrait s'exonérer de sa responsabilité, par exemple, en cas de « force majeure »<sup>383</sup> ou lorsque la faute du cocontractant (expéditeur ou destinataire) est à l'origine du dommage ou a contribué à sa survenance.

L'article 8 suit le principe posé par le droit du transport consistant à fixer **une période de responsabilité** qui s'étend de la **prise en charge des marchandises jusqu'à la livraison**. Les rédacteurs précisent, dans ce cadre, que la prise en charge commence à partir du moment où les marchandises sont reçues et sont sous la garde et le contrôle de l'intégrateur ; quant à la livraison, elle prend effet à partir du moment où une autre personne a la garde et le contrôle des marchandises<sup>384</sup>.

En ce qui concerne **les plafonds de limitation de responsabilité**, ils sont prévus à l'article 9<sup>385</sup> et sont de 17 DTS par kg pour les marchandises perdues ou avariées, et du double du fret prévu au contrat en cas de retard à la livraison. Le cumul de responsabilité pour perte (partielle ou totale) et pour retard, ne peut dépasser les 17 DTS.

C'est donc le plafond de limitation le plus élevé des conventions unimodales existantes qui a

---

contributed to by fault on the part of consignor or consignee, to that extent the Transport Integrator will be exonerated » *Id.*, p. 21.

<sup>382</sup> L'art.16 de la CTM prévoyait que : « *L'entrepreneur de transport multimodal est responsable du préjudice résultant 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 l'article 14, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne visés à l'article 15 ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences* ». [*Nous soulignons*].

<sup>383</sup> J. E. EFTESTØL-WILHELMSSON, préc., note 374, 159.

<sup>384</sup> M. A. CLARKE, R. HERBER, F. LORENZON et J. RAMBERG, préc., note 368, p. 22.

<sup>385</sup> L'art. 9 dispose: « 1) When the Transport Integrator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods according to article 8, his liability shall be limited to an amount not exceeding 17 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged. 2) The liability of the Transport Integrator for loss resulting from delay in delivery according to the provisions of article 8 shall not exceed twice the amount of the charge payable under the contract of transport. 3) The aggregate liability of the Transport Integrator, under paragraphs 1 and 2 of this article, shall not exceed the limit of liability for total loss of the goods as determined by paragraph 1 of this article. 4) By declaration of value or otherwise, the Transport Integrator and the consignor may agree on limits of liability exceeding those provided for in the preceding paragraphs of this article. 5) The unit of account referred to in paragraph 1 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in paragraph 1 shall be converted into the national currency of a State according to the value of such currency on the date of the judgement or award or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect on the date in question, for its operations and transactions » *Id.*, p. 23.

été repris. Si un dommage est localisé sur un tronçon routier ou un tronçon maritime ou encore fluvial, l'intégrateur sera privé des limitations plus basses prévues par les Conventions dédiées à chacun de ces modes.

Des limitations plus élevées peuvent être prévues et l'ayant-droit à la marchandise a même la possibilité d'insérer une clause lui permettant de faire sauter les plafonds pour être indemnisé en totalité (par exemple en recourant à une déclaration de valeur) ou bien les augmenter<sup>386</sup>. En contrepartie, les opérateurs de transport augmentent généralement le fret ou bien ils appliquent un « fret ad valorem ».

Par ailleurs, l'intégrateur de transport **est déchu de son droit à limitation de responsabilité en cas de faute personnelle inexcusable**: « *s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de l'intégrateur de transport, fait soit avec l'intention de provoquer ce dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement* »<sup>387</sup>. C'est également l'expression consacrée par plusieurs Conventions dont la CTM (article 21<sup>388</sup>).

Par ailleurs, la déchéance ne concerne que les actes ou omissions personnelles<sup>389</sup> de l'intégrateur

---

<sup>386</sup> L'article 9 de l'avant-projet dispose : « 4. By declaration of value or otherwise, the Transport Integrator and the consignor may agree on limits of liability exceeding those provided for in the preceding paragraphs of this article »

<sup>387</sup> Pour reprendre les termes de l'art 10 de la proposition: « The Transport Integrator shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this Regime if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from a personal act or omission of the Transport Integrator done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result » M. A. CLARKE, R. HERBER, F. LORENZON et J. RAMBERG, préc., note 368, p. 24.

<sup>388</sup> L'art 21 de la CTM prévoit : « 1) L'entrepreneur de transport multimodal n'est pas admis au bénéfice de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission qu'il a commis, soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulteraient probablement. 2) Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 20, un préposé ou un mandataire de l'entrepreneur de transport multimodal ou une autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal ne sont pas admis au bénéfice de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention, s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission qu'ils ont commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que la perte, le dommage ou le retard en résulteraient probablement ». [Nous soulignons].

<sup>389</sup> Le groupe de travail précise: « It must be personal in the sense of 'actual, fault or privity', a concept well understood where it is found in other transport legislation such as the 1957 International Convention Relating to the Limitation of Liability of Owners of Seagoing Ships. As the Transport Integrator is likely to be a corporation, the conduct is personal when it is the act or omission of a human being in a managerial matter which that person is empowered to resolve without further reference to any other person in the managerial structure of the enterprise. For example, if an organisation has a distinct transport department, the actual fault or privity of the manager of the transport department in that capacity is attributable to the corporate enterprise » M. A. CLARKE, R. HERBER, F. LORENZON et J. RAMBERG, préc., note 368, p. 24.

de transport et non pas ceux des préposés et mandataires de ce dernier. Cela limite la marge de manœuvre de l'ayant-droit à la marchandise qui voudrait invoquer la déchéance à limitations de responsabilité pour s'assurer une compensation intégrale de ses pertes.

A la suite de cet avant-projet, la Commission européenne a entrepris de consulter les diverses parties prenantes industrielles et gouvernementales à un transport intermodal<sup>390</sup>. Dans son *Plan d'Action pour la Logistique du Transport de Marchandises* de 2007<sup>391</sup>, elle envisage deux possibilités pour atteindre l'objectif de fixer un régime de responsabilité clair et transparent pour l'intermodal.

La première repose sur un *système uniforme* qui prendrait la forme d'une clause standard dite également « clause de repli », c'est-à-dire qu'elle s'appliquerait automatiquement sauf accord contraire entre les parties à un contrat de transport. Les parties contractantes seraient aussi en droit de la mentionner expressément dans le contrat de transport.

La seconde option repose sur *le système réseau* puisqu'il s'agit de partir des régimes existants et d'en combler les lacunes. L'idée consiste à élaborer un régime qui couvre tous les régimes unimodaux qui s'appliquent sur l'ensemble de la chaîne de transport intermodal.

L'étude a été menée auprès de 183 parties prenantes de 20 catégories différentes (ex : Etats membres, transporteurs, intérêts marchandises, opérateurs de terminaux). Mais, elle a surtout révélé la divergence d'intérêts et l'absence de consensus quant au régime de responsabilité. Il y a toutefois consensus sur la nécessité de ne pas entraver l'avènement d'un régime international. Le changement de régime devrait être international et non pas européen. L'élaboration d'un instrument régional, européen, ne doit être qu'une étape préalable à une solution globale<sup>392</sup>. Sans surprise, par contre, la plupart militent en faveur d'une extension du régime de responsabilité auquel ils sont déjà soumis.

---

<sup>390</sup> FINAL REPORT, *Study on the Details and Added Value of Establishing A (Optional) Single Transport (Electronic) Document for All Carriage of Goods, Irrespective of Mode, As Well As A Standard Liability Clause (Voluntary Liability Regime), with Regard to Their Ability to Facilitate Multimodal Freight Transport and Enhance the Framework Offered by Multimodal Waybills and or Multimodal Manifests.*, TREN/CC/01-2005/LOT1/Legal assistance activities, Commission Européenne, en ligne : <[http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/studies/doc/2009\\_05\\_19\\_multimodal\\_transport\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/studies/doc/2009_05_19_multimodal_transport_report.pdf)>.

<sup>391</sup> COMMISSION EUROPEENNE, *Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises, Communication de la Commission*, COM(2007) 607 final, Bruxelles, Commission Européenne, 2007, en ligne : <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0607&from=FR>>.

<sup>392</sup> FINAL REPORT, préc., note 390, p. 179.

Dans le cadre de cette étude, cinq options ont été proposées : **A)** statu quo/pas d'action ; **B)** un système réseau opt in ; **C)** un système réseau modifié ; **D)** un système uniforme modifié dans lequel les règles uniformes impératives s'appliquent sauf en matière de limitations. Les seuils de limitations prévus pourraient être exclus et être négociés par les parties et, **E)** un système uniforme pur.

La majorité des sondés penchent en faveur des options E) et D). Celles-ci ont pour avantage de concilier les deux impératifs relatifs d'une part à l'uniformité qui est un gage de transparence et de prévisibilité et, d'autre part, à la flexibilité qui est un gage de l'acceptation du régime par les acteurs des transports.

Il a, par ailleurs, été jugé que les deux premières options ne présentent aucun apport pour résoudre la situation actuelle et notamment pour atteindre les objectifs fixés par la Commission, à savoir : élaborer une structure juridique simple, transparente, prévisible, uniforme et qui ne mette pas à mal les conventions existantes<sup>393</sup>. Quant à l'option C), elle n'offre pas le niveau de certitude et de prévisibilité juridiques nécessaires<sup>394</sup>. De même, il a été rappelé concernant l'option E), que même si un tel système était juridiquement faisable, il risquerait de rencontrer une réticence politique comparable à celle de la Convention CTM<sup>395</sup>.

L'étude révèle donc, que **l'option D est à privilégier**. A l'instar de la CTM, cette option consiste en un régime de responsabilité uniforme obligatoire, excepté en matière de seuils de limitations. Mais contrairement à la CTM qui prévoit une dérogation seulement si des limitations plus élevées sont prévues par les Conventions existantes, dans le cadre de cette option, les parties

---

<sup>393</sup> « **Option A – status quo/no action:** Even though this is the most popular option among stakeholders, it is not capable of attaining the objective of the present study, i.e. to provide for a simple, transparent and predictable legal framework to govern multimodal transport in the EU. This is because, at present, there is no seamless, streamlined, flexible and sustainable multimodal transport in the EU. **Option B – opt-in network system:** This option would probably not provide any added value to the presently existing contractual arrangements such as the FIATA Rules or BIMCO conditions. Given its contractual “opt-in” nature, it is not capable of increasing legal certainty and uniformity within the EU. Indeed, there is no harmonised regime on which parties can rely in the absence of an express agreement. Besides, problems stemming from the mandatory nature of international conventions covering multimodal transport to a lesser or greater extent remain unsolved » *Id.*, p. 185.

<sup>394</sup> « Even though this option seems at first sight legally viable to attain the objectives of the study, it does not provide any guidance in case of legal gaps or clashes related to the interpretation of the international unimodal conventions for the clauses to which the network regime applies. It is therefore not capable of providing legal certainty and predictability » *Id.*

<sup>395</sup> « **Option E – pure uniform system:** This option would legally be possible through the adoption of a European Convention between all EU Member States but would be politically unviable, given that it would trigger fierce opposition from most stakeholders and would not enjoy sufficient support from the Member States. It would certainly end in a similar way as the UN Multimodal Proposal of 1980 » *Id.*

peuvent exclure les limitations prévues par ce régime et décider de se soumettre aux seuils prévus par l'une des Conventions unimodales existantes<sup>396</sup>. Par ailleurs, lorsqu'un tel accord n'est pas expressément prévu au contrat, on appliquerait le régime du « mode le plus long » et, en cas de désaccord sur ce point, la limitation la plus élevée serait applicable.

Cependant, dans le cas où les parties n'ont pas prévu d'exclure l'application du plafond de limitation prévu par le régime uniforme, il s'applique automatiquement et ne saurait être amendé ultérieurement<sup>397</sup>.

Pour autant, rappelons que certains régimes unimodaux (la CMR et CIM) étant impératifs quant à leur champ d'application, ne permettent pas aux parties de déroger à leur régime et de prévoir un régime de responsabilité spécifique à leur relation contractuelle. La question de la compatibilité avec de telles conventions restera donc toujours posée<sup>398</sup>.

### *Conclusion sur les propositions avancées*

En conclusion, rappelons qu'il a maintes fois été souligné tant par les opérateurs économiques que par les divers experts mandatés par la Commission, qu'un instrument international répondrait mieux aux besoins de développement du transport intermodal et d'unification du droit du transport en général.

Un tel consensus est pourtant difficile à ériger du fait de la prédominance d'une approche basée sur les modes de transport composant la chaîne de transport plutôt que sur la chaîne elle-même. Le débat juridique est, en effet, profondément ancré dans une approche réseau qui vise avant tout à préserver les régimes existants sous couvert de ne pas bouleverser les pratiques commerciales. Celle-ci remonte à son utilisation dans la CMR (1956) qui tentait de sauvegarder l'uniformité du droit du transport routier dans le cas d'un transport Ro-Ro. Malgré les difficultés qu'une telle approche a toujours posé, elle a été privilégiée par rapport à l'approche uniforme.

---

<sup>396</sup> E. EFTESTØL-WILHELMSSON, préc., note 347.

<sup>397</sup> « Option D – modified uniform system whereby uniform, mandatory rules apply except as regards liability limits, which can be contractually opted-out, i.e. liability limits are based on a default system, the application of which is triggered unless the parties agree otherwise. Such a system will be voluntary as regards liability limits because parties will be able to contract-out, nevertheless if parties do not opt-out, it is applicable in its entirety and parties are unable to amend it. The “opt-out” nature of the liability limits, i.e. the fact that a harmonised regime applies automatically when parties have not reached or concluded an agreement on liability limits, avoids legal gaps and increases the levels of both legal certainty and uniformity » FINAL REPORT, préc., note 390, p. 185.

<sup>398</sup> E. EFTESTØL-WILHELMSSON, préc., note 347.

Cette dernière repose sur l'idée de fixer un régime qui ne traite que des problématiques propres à l'intermodal (dommage non localisé ou graduel, statut de l'ETI, limitations de responsabilité). Aucune de ces deux approches n'a pu s'imposer en tant que telle. Elles ont toutes deux subi des modifications (réseau modifié et uniforme modifié) sans parvenir à atteindre l'objectif d'instaurer plus de prévisibilité juridique. Cet échec est révélateur des divergences d'intérêts en jeu : les transporteurs sont favorables à la première approche tandis que les chargeurs misent sur la seconde.

Etant donné les difficultés à ériger un consensus entre les différentes parties prenantes au transport intermodal au niveau international, la Commission européenne a engagé un processus régional. Elle a ainsi affirmé son ambition à doter l'Union européenne d'un cadre juridique mettant un terme à la fragmentation du régime de responsabilité en transport intermodal. Ce projet est intéressant à plusieurs égards puisqu'il initie une nouvelle approche.

Il remet d'abord en question l'impérativité prédominante en droit des transports. La difficulté de concilier les différents intérêts en cause est tempérée par la mise à la disposition des parties à un contrat de transport intermodal d'une règle modèle. Mais une telle flexibilité n'est pas totale puisque pour s'y soustraire les parties doivent l'exclure expressément de leur relation contractuelle. Dans le cas contraire, le régime s'appliquerait en totalité. Ceci a l'avantage de ne pas entraver toute uniformité future du droit du transport intermodal.

Ensuite, le projet permet de faire la distinction entre deux systèmes : le traditionnel système segmenté fondé sur l'utilisation de modes de transport différents ou similaires, et le nouveau système intermodal fondé sur une chaîne de modes de transports intégrés. Le premier repose sur les modes de transport, et le second repose sur le *service* de transport qui est *ajusté* aux besoins spécifiques du chargeur. Cette distinction est accentuée par l'attention portée vers l'*intégrateur* de transport qui, en *intégrant* les modes dans une chaîne *coordonnée*, se voit assumer une mission, non pas de traction mais de gestion.

Enfin, prenant comme point de départ le transport intermodal et non pas les modes, le projet ne se concentre que sur les problématiques posées par ce nouveau système de transport, à savoir l'absence de localisation du dommage.

Une telle approche se distingue des projets précédemment proposés et qui sont incarnés par la Convention CTM. Le tableau ci-dessous résume les principales lignes directrices du projet

européen et de la CTM. Nous avons souligné les critères distinctifs de chacun.

Hormis, le degré d'impérativité justifié par la nécessité d'éviter un rejet de la part de l'industrie, nous pouvons faire deux constats fondamentaux pour notre étude :

- *La dimension service* présente dans le projet européen et absente des débats juridiques antérieurs. Cette dimension est, comme nous le démontrerons, cruciale dans le cadre d'une industrie globalisée dont le fonctionnement repose sur le concept de *supply chain management*. Le transport en tant que service est l'un des critères distinctifs majeur du système intermodal par rapport au système segmenté ;
- L'intégrateur assume *une responsabilité stricte* contrairement à l'ETM. Cette différence repose sur la dimension « gestion ». L'intégrateur ne fait pas que sélectionner les différents modes, il doit également les coordonner de sorte qu'ils se succèdent de manière optimale. Autrement dit, la chaîne conçue par lui, doit répondre aux besoins de la chaîne logistique du chargeur. Il doit non seulement coordonner les modes mais également les différentes opérations intermédiaires ainsi que les opérateurs exécutants. Ceci requiert un niveau élevé de garantie et de contrôle d'où la concentration des risques sur cet unique opérateur.

Par contre, il est à remarquer que le niveau de limitations choisi repose davantage sur une position consensuelle que sur la mesure des risques d'exploitation. Ayant fixé une responsabilité stricte (donc plus favorable au chargeur) au lieu d'une responsabilité pour faute, il est apparu nécessaire d'équilibrer le régime. En outre, la mesure des risques ne peut provenir que de données empiriques qui n'ont jamais été fournies par les assureurs, ni pour la fixation des limitations en matière intermodale, ni dans le cadre des négociations de toute autre convention internationale unimodale<sup>399</sup>.

**Tableau I. Structure juridique de la CTM et de l'avant-projet de l'Union européenne.**

	<b>CTM 1980</b>	<b>Avant projet de l'UE 2005</b>
<b>Approche</b>	<i>Uniforme modifiée</i> : régime applicable peu importe la localisation du dommage,	<i>Uniforme modifiée</i> : régime applicable peu importe la localisation du

<sup>399</sup> Voir par exemple : R. ASARIOTIS et al., préc., note 320, p. 31; Michael F STURLEY, « Changing liability rules and marine insurance: conflicting empirical arguments about Hague, Visby, and Hamburg in a vacuum of empirical evidence », (1993) 24-1 *J. Marit. Law Commer.* 119-149.



	sauf en matière de limitations de responsabilité. <b>Obligatoire</b>	dommage, sauf en matière de limitations de responsabilité <b>Non obligatoire</b> : régime par défaut ( <i>contracting-out/ art 2</i> ).
<b>Opérations visées</b>	Au moins deux modes de transport <b>Transport uniquement</b>	Au moins deux modes de transport (art.1) <b>Transport et fourniture de services de transport</b> (art. 1)
<b>Champ d'application (Ratione materiae) et étendue de la responsabilité</b>	De la prise en charge à la livraison (art 14.1). Pendant la période où la marchandise est sous la garde et le contrôle de l'ETM, de ses préposés, mandataires et personnes auxquelles il a recours (art 14.3) ETM est responsable des actes ou omissions de ses préposés ou mandataires et de toute personne à laquelle il a recours aux fins de l'exécution du contrat (art.15)	De la prise en charge à la livraison (art. 8) : <ul style="list-style-type: none"> <li>- la prise en charge : à partir du moment où les marchandises sont reçues et sont sous la garde et le contrôle de l'intégrateur ;</li> <li>- la livraison : à partir du moment où une autre personne a la garde et le contrôle des marchandises</li> </ul>
<b>Fondement</b>	<b>Présomption de faute</b> (art. 16)	<b>Responsabilité stricte</b> (art.8)
<b>Exonération</b>	L'ETM prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne à laquelle il a eu recours pour l'exécution du contrat ont pris-toutes les mesures qui pouvaient être raisonnablement exigées pour éviter l'événement et ses conséquences (art. 16.1)	Circonstances qui échappent à sa diligence (art.8) (fait du cocontractant ; fait d'un tiers ; fait du prince ; force majeure)
<b>Limitations Sauf déclaration de valeur</b>	<b>Domage localisé</b> : Convention ou loi nationale applicable <b>si</b> montants plus élevés (art. 19) ----- <b>Domage non localisé</b> : <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Perte et avarie</u> : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mer ou fleuve : 920 DTS ou 2.75 DTS/ kg</li> <li>▪ Autre : 8.33 DTS/kg</li> </ul> </li> <li>- <u>Retard</u> : 2.5 × le fret payable pour les marchandises endommagées, sans dépasser le montant total du fret prévu au contrat (art.18.4)</li> <li>- <u>Cumul</u> : maximum perte totale (art. 18.5) <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mer ou fleuve : 920 DTS ou 2.75 DTS/ kg</li> <li>▪ Autre : 8.33 DTS/kg</li> </ul> </li> </ul>	<b>Peu importe la localisation du dommage</b> : <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Perte et avarie</u> : 17DTS/ kg</li> <li>- <u>Retard</u> : double du fret</li> <li>- <u>Cumul</u> : 17 DTS/kg maximum</li> </ul>
<b>Déchéance du droit à limitation</b>	Faute personnelle inexcusable (art.21)	Faute personnelle inexcusable (art.10)

Ce projet européen est pour autant loin d’aboutir. La signature des Règles de Rotterdam par un certain nombre d’Etats membres de l’UE<sup>400</sup>, implique pour la Commission de prendre en considération dans ses futurs travaux cette dernière Convention, même si elle tarde à entrer en vigueur. Le Parlement européen a, par une recommandation (donc non impérative), invité les Etats membres à signer, à ratifier et à appliquer rapidement le nouveau régime maritime proposé<sup>401</sup>. Ce geste a d’ailleurs été grandement salué par l’industrie maritime qui craint la prolifération de réglementations régionales<sup>402</sup>. De son côté, la Commission tarde à prendre une position formelle sur les Règles de Rotterdam. Finalement, dans l’éventualité d’un échec des Règles de Rotterdam, on pourrait voir apparaître un régime de responsabilité régional européen. Mais, en attendant un régime juridique, le monde des affaires a élaboré des contrats fondés sur deux principaux modèles de règles non impératifs.

## **Section 2. La pratique du droit du transport intermodal : les modèles de contrats**

Les praticiens n’ont pas attendu que le législateur international régisse leurs relations contractuelles en matière de transport porte à porte. Un sondage<sup>403</sup> effectué auprès des organisations et experts industriels portant sur l’élaboration d’un régime uniforme pour le transport intermodal international de marchandises a révélé qu’une partie d’entre eux se contentent du *statu quo* car ils craignent que l’introduction de nouvelles règles juridiques sèment la confusion et se traduise par des coûts supplémentaires. Ils craignent également la prolifération

---

<sup>400</sup> COMMISSION EUROPEENNE, *Livre blanc sur les transports. Feuille de route pour un espace européen unique des transports : vers un système de transport compétitif et économe en ressources*, Luxembourg, EUR-OP, 2011, p. 58, en ligne : <[http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011\\_white\\_paper/sec-2011-391-unofficial-translation\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011_white_paper/sec-2011-391-unofficial-translation_fr.pdf)>.

<sup>401</sup> PARLEMENT EUROPEEN, *Résolution du Parlement européen du 5 mai 2010 sur les objectifs stratégiques et les recommandations concernant la politique du transport maritime de l’UE jusqu’en 2018.*, Parlement européen, en ligne : <<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2010-0128+0+DOC+XML+V0//FR>> (consulté le 30 septembre 2014).

<sup>402</sup> THE EUROPEAN COMMUNITY SHIPOWNERS’ ASSOCIATION (ECSA), THE INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS), BIMCO et WORLD SHIPPING COUNCIL (WSC), « Shipowner Associations Welcome EP Support for Rotterdam Rules » (mai 2010), en ligne : <[https://www.bimco.org/About/Press/Press\\_Releases/2010/2010\\_05\\_17\\_Rotterdam\\_Rules.aspx](https://www.bimco.org/About/Press/Press_Releases/2010/2010_05_17_Rotterdam_Rules.aspx)> (consulté le 30 août 2014); Dans le même sens : Knud PONTOPPIDAN, « Shipowner’s View on the UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or Partly by Sea », (2009) CMI Yearb. 282, 285.

<sup>403</sup> Groupe de travail du transport combiné et C. économique pour l’Europe UNECE, préc., note 58.

de régimes juridiques nationaux et internationaux. Ainsi, tout nouvel instrument risquerait de se transformer en *énième* régime à gérer. La majeure partie des réticents à une intervention juridique en la matière provient du secteur des transports maritimes, du transit et de l'assurance<sup>404</sup>.

Le *statu quo* en pratique se traduit d'une part, par la transformation de contrats existant en y incorporant des clauses spécifiques à l'intermodal. C'est le cas du *through B/L* (connaissance direct) qui a été dénaturé pour répondre au développement de l'intermodal (I). D'autre part, il se traduit par le recours à des règles modèles mises à la disposition de l'industrie par les organismes internationaux en attendant une solution juridique appropriée (II)

### I. *Through bill of lading et transport intermodal : nécessaire distinction*

La pratique s'est adaptée aux besoins des chargeurs de se voir fournir un service de transport de bout en bout. Pour ce faire les acteurs de l'industrie du transport ont ajusté leurs documents de transport au porte à porte, surtout pour le transport de marchandises conteneurisées<sup>405</sup>.

Cela a été notamment le cas de l'industrie maritime puisque le transport maritime constitue le plus souvent le segment dominant d'une chaîne intermodale (conteneurisée) de transport international. Les documents ainsi mis en circulation, appelés « *through documents* » ou plus précisément « *through bill of lading* » (*connaissance direct*) ont pour objet de couvrir les services nécessaires au chargeur, au-delà du transport principal : les services feeders liés au transport maritime, ou encore, les services proposés au-delà du port de déchargement, à savoir les services non maritimes supplémentaires<sup>406</sup>. Ainsi, le noyau dur du *through bill of lading* reste un transport unimodal (maritime) principal auquel se greffe d'autres opérations effectuées par d'autres moyens de transport et d'autres opérateurs que le transporteur principal (contractant).

---

<sup>404</sup> *Id.*, p. 8.

<sup>405</sup> « Through Bill of Lading: these are used for door-to door container cargo where several different modes of transport may be involved. In such cases it would be very complicated and more expensive if the shipper had to arrange on-cariage himself by employing an agent at the point of transshipment. Shipping companies therefore issue bills of lading which cover the whole transit and the shipper deals only with the first carrier. This type of bill enables a through rate to be quoted and is growing in popularity with the development of containerisation » Nicholas KOULADIS, *Principles of law relating to international trade*, Palo Alto, Calif., Ebrary, 2006, p. 269, en ligne : <<http://site.ebrary.com/id/10134220>> (consulté le 7 mars 2014).

<sup>406</sup> DAVID A. GLASS, *Freight forwarding and multimodal transport contracts*, Second edition., London, Informa Law from Routledge, 2012, p. 248.

L'étendue de l'intervention du transporteur principal est déduite à partir des mentions indiquées sur le document de transport. Cependant, la nature des obligations et la responsabilité assumée par celui-ci diffèrent de celles d'un opérateur de transport intermodal. Il faut en effet distinguer entre les deux types de documents de transport : le connaissance direct d'un côté (**A**), et le document de transport intermodal de l'autre (**B**).

#### *A. Connaissances directs et transport intermodal*

Plusieurs documents de transport s'intitulent « *through transport* » et visent parfois un transport de marchandises par plusieurs modes de transport. Cependant, le *through transport* est d'abord utilisé pour un transport successif unimodal indiquant les points de transbordement (**1**). Ce type de document a ensuite été transformé pour y inclure des opérations effectuées par d'autres modes de transport sans pour autant étendre la responsabilité du transporteur principal à l'ensemble du parcours (**2**).

Notre analyse va se concentrer sur le transport maritime, d'une part parce que ce mode est central en matière intermodale et, d'autre part, parce que cette technique contractuelle y est plus répandue.

##### *1. L'utilisation unimodale du connaissance direct*

Notons au préalable que le *through bill of lading* (ci-après **through B/L**) est utilisé en matière de cabotage maritime<sup>407</sup> dans la cadre duquel le transporteur assume une responsabilité directe, mais ceci ne pose pas de difficultés particulières et reste assez rare en pratique<sup>408</sup>.

Le *through B/L* est surtout utilisé lorsque le transporteur s'engage à livrer la marchandise dans un port qu'il ne dessert pas. Le transport se fera alors de manière segmentée sur plusieurs étapes distinctes du port de chargement initial jusqu'au port de déchargement final, avec des points de transbordement, et sous couvert d'un seul document : un connaissance direct<sup>409</sup>. Même s'il ne concerne qu'un seul mode de transport, la qualification d'un tel contrat n'est pourtant pas simple

---

<sup>407</sup> « Le cabotage international (...) désigne la navigation commerciale pratiquée entre ports d'Etats différents situés dans une zone délimitée (Marseille-Gênes ou Paris-Londres, par exemple) » Georges FIGUIÈRE, Christiane CAMELIO LAURENT, Pierre BONASSIES et André BRUNO, *Dictionnaire anglais-français du commerce maritime*, Rennes, Infomer, 2009.

<sup>408</sup> William TETLEY, *Marine cargo claims*, Cowansville, Quebec, Les Editions Yvon Blais, 2008, p. 2259.

<sup>409</sup> P. BONASSIES et C. SCAPEL, préc., note 179, p. 770.

à établir du fait des clauses de substituabilité qui y sont souvent insérées. Le cas de l'affaire « Raffaella S »<sup>410</sup> est assez révélateur de cette difficulté juridique.

Dans le cadre de cette affaire, le transporteur maritime MSC avait émis un seul connaissement nominatif (*straight Bill of Lading*) pour un *transport maritime successif* de Durban à Boston en passant par Felixstowe effectué par deux navires (*The Rosemary* et *The Rafaella S.*) appartenant à MSC. Des dommages avaient été constatés sur le second tronçon maritime. Pour savoir quel était le droit applicable (COGSA ou Règles de La Haye-Visby), il fallait au préalable déterminer si le transport avait été effectué sous couvert d'un seul contrat de transport avec comme port de chargement Durban, ou bien en vertu de deux contrats distincts avec Felixstowe comme port de chargement du second contrat.

Durant l'instance arbitrale il avait été considéré qu'il s'agissait d'un « through B/L » classique dans le cadre duquel MSC avait, le choix entre soit exécuter le premier tronçon maritime et ensuite substituer l'exécution du second ; soit exécuter l'ensemble du voyage sous couvert d'un seul contrat. Selon les arbitres, MSC avait choisi la seconde option. En revanche, la Cour anglaise s'est prononcée différemment en estimant qu'il s'agissait de deux contrats distincts, et dans le cadre du second contrat, MSC agissait en tant *qu'agent de l'ayant-droit*. Cette différence d'analyse portait sur la clause de substitution de navire. La clause 3 du connaissement intitulée « *substitution of vessel, through transport, transshipment, and forwarding* » mentionnait :

*« the carrier agrees to carry the goods from the Port of Loading to the Port of Discharge, and shall have the right at its sole discretion to substitute other vessels, feeder-ships, lighters or other modes of transport or other modes of transport for the vessel named herein (boxe 6). If boxe 5 and/or 9 are filled out, the carrier will, acting as shipper's agent, only arrange for transport of the cargo by other carriers from the place of origin to Port of Loading and/or from the Port of Discharge to destination, and during such segments of Through Transport, handling and storage of the goods shall be subject to the freight contracts and tariffs of the other carriers. It is expressly understood that the Carrier's Liability as « carrier » applies only from the Port of Loading to Port of Discharge under this B/L, and only while the*

---

<sup>410</sup> *J. I. Macwilliam Co. Inc. v. Mediterranean Shipping Co. S.A., (Rafaella S) [2005] 1 Lloyd's Rep, 347*; L'arrêt est davantage connu pour avoir constitué un revirement de jurisprudence. La Chambre des Lords a en effet considéré qu'un straight bill of lading est un connaissement soumis à la Convention de Bruxelles de 1924 et qu'il devait être présenté au transporteur pour obtenir la livraison des marchandises. Sur l'analyse de ce point de l'arrêt voir : Malcolm CLARKE, « Summaries of Cases Applying and Interpreting International Uniform Law Instruments », (2005) 3 *Unif. Law Rev.* 592, 598; Yves TASSEL, « Le cas Rafaela S. ou l'indélicat connaissement nominatif », *Droit Marit. Fr.* 2005.785.

*goods remain in its actual custody and control, whether as Carrier or bailee* »<sup>411</sup>.

Les rubriques et annotations sur le connaissement mentionnaient :

- Navire : Rosemary ;
- Port de chargement : Durban ;
- Destination finale (si remplie) c'est un Through B/L (ref. clause 3) : Boston ;
- Transport suivant vers Boston : arrangé par les agents MSC.

Outre la difficulté de délimiter l'étendue du contrat, les clauses de substituabilité souvent insérées dans les connaissements posent également des problèmes relatifs au statut du transporteur principal sur les différentes étapes du transport effectué. Dans le cadre d'un connaissement direct le transporteur contractant n'est « transporteur » que pour la partie du transport qu'il a effectué lui-même, et il se réfugie derrière le statut de simple « agent » (mandataire) du chargeur pour le reste du parcours. On parle alors de « contrat mixte ».

## *2. Le connaissement direct : un contrat mixte*

Il arrive que les transporteurs maritimes acceptent de se charger du pré ou post-acheminement terrestre sous couvert d'un connaissement direct, sans accepter d'étendre d'autant leur responsabilité.

A l'époque où chaque mode de transport était strictement et individuellement règlementé, les transporteurs faisaient preuve d'ingéniosité pour répondre au besoin d'un service porte à porte de leur client. En guise d'illustration citons l'arrêt *Société des alcools du Québec c. Dart Europe*<sup>412</sup> rendu à une époque où les tarifs communs étaient interdits, c'est-à-dire avant la dérégulation de l'industrie des transports au Canada.

L'espèce concernait un transport mer-terre sous connaissement direct. Les marchandises étaient transportées par voie maritime par Dart (transporteur maritime) de Southampton à Halifax. Elles étaient ensuite acheminées de Halifax à leur destination finale, Montréal, par le transporteur

---

<sup>411</sup> *J. I. Macwilliam Co. Inc. v. Mediterranean Shipping Co. S.A., (Rafaella S)* [2002] EWCA (Civ) 556, [2003] 2 Lloyd's Rep, 113, La clause de substitution est mentionnée au par. 17. ; Une analyse plus détaillée de l'arrêt a été effectuée par: D. Rhidian THOMAS, « Multimodalism and through transport - language, concepts, and categories. (Multimodal Transport: Second Annual Oslo-Southampton-Tulane Colloquium) », (2012) 36-2 *Tulane Marit. Law J.* 761, 770 à 773.

<sup>412</sup> 06 1979, No du greffe T-1465-75, *Société des alcools du Québec c. Dart Europe*, [1979] A.C.F. no 518, Lexis Nexis.

ferroviaire Canadian National (CN). Durant la période où les marchandises se trouvaient sous la garde du CN, une partie d'entre elles avait été volée.

En vertu du connaissance, le transporteur maritime avait accepté de répondre des manquants à hauteur des limitations applicables au transporteur ferroviaire telles que prévues dans le connaissance de ce dernier, et sur la base des tarifs réglementaires fixés à l'époque pour le ferroviaire. Puisque les transporteurs ne pouvaient pas proposer des tarifs communs pour un transport de bout en bout impliquant des modes différents, ils acceptaient d'arranger l'ensemble du voyage en se portant garants de l'exécution des obligations contractuelles<sup>413</sup>, mais uniquement à la hauteur de ce qui était prévu par la réglementation pour chacun des modes de transport.

Cette pratique n'a cessé de se développer, mais malgré la dérégulation de l'industrie, les transporteurs veillent à cantonner leur responsabilité au seul segment de transport qu'ils ont effectivement exécuté. Les raisons peuvent être d'ordre économique.

En effet, une responsabilité directe et entière pour l'ensemble du parcours intermodal nécessite un degré de contrôle et de risque auxquels certains transporteurs ne veulent pas forcément souscrire même s'ils ne peuvent restreindre leur offre de service au seul transport unimodal.

D.A. Glass explique cet état de fait en ces termes :

*« a container operator unable to secure stable and cost effective arrangements with terminals or subcontract hauliers etc, may prefer to push the risk of increasing costs or difficulties in the chain onto his customer and so be prepared to issue only a through bill rather than accept an overall responsibility. This will be especially true in those few remaining sectors where container trade has not been fully developed »*<sup>414</sup>.

Ainsi, lorsque les transporteurs ne peuvent pas assumer une responsabilité totale pour l'ensemble du parcours intermodal, ils segmentent soigneusement leur responsabilité.

---

<sup>413</sup> La clause 3 du connaissance du transporteur maritime intitulée « Avant le chargement et pendant le transport » mentionnait que : « Si le lieu de réception ou le lieu de livraison est indiqué aux présentes, la responsabilité du transporteur à l'égard du transport au port de chargement nommé aux présentes et (ou) au départ du port de déchargement nommé aux présentes sera comme suit: a) En Europe, en cas de transport routier, ferroviaire ou aérien (...) b) Aux États-Unis d'Amérique et au Canada, il prendra des mesures pour le transport par un ou plusieurs transporteurs autorisés par les autorités compétentes à assurer le service de transport entre lesdits points, ce transport étant régi par les contrats de transport et tarifs des transporteurs de l'intérieur. Le transporteur garantit les obligations desdits transporteurs de l'intérieur sous réserve de leurs contrats et tarifs » *Id.*, par. 27.

<sup>414</sup> DAVID A. GLASS, préc., note 406, p. 267.

Dans l'arrêt *Marley Co. v. Cast North America*<sup>415</sup> de la Cour fédérale du Canada, le juge fait la distinction suivante :

« (...) en premier lieu, la situation dans laquelle un transporteur, qui est bien souvent le transporteur maritime, assume la responsabilité des marchandises à compter du moment où elles sont confiées au premier transporteur jusqu'au moment où le dernier transporteur les livre au consignataire et, en second lieu, la situation dans laquelle un transporteur, en sa qualité d'agent des autres transporteurs, passe des contrats de transport distincts avec l'expéditeur »<sup>416</sup>.

On fait face dans ce contexte au cas où plusieurs transporteurs s'engagent, sous un contrat unique conclu par un agent commun (un de leurs homologues), à déplacer la marchandise d'un point de départ à un point d'arrivée. Chaque transporteur effectue lui-même sa part du parcours et ne répondra des pertes, dommages ou retard à la livraison que dans la limite de cette période de transport. Dans ce cas, le document de transport prévoit clairement une responsabilité distincte et segmentée des différents transporteurs intervenus. En l'absence de localisation du dommage, va s'opérer une présomption de responsabilité. Il appartient en effet à chaque transporteur successif de prendre toutes les réserves pertinentes<sup>417</sup> sur l'état de la marchandise lors de sa réception. Le transporteur qui omet de noter les réserves nécessaires est présumé responsable de tout dommage constaté à la livraison<sup>418</sup>.

---

<sup>415</sup> Les faits avaient trait à un transport de marchandises conteneurisées de Shriker Park (Illinois) à Tiel (Pays Bas). Les marchandises devaient être transportées par train de Shriker Park vers Montréal par Soo Line Railroad, puis elles devaient être chargées à bord du navire de Cast pour continuer le voyage jusqu'en Europe. Cependant, les marchandises ont été endommagées lors de leur chargement sur un wagon à Shriker Park. Les chargeurs avaient conclu un connaissance direct avec Cast (transport maritime) pour le transport Shriker Park-Tiel. Cast avait ensuite retenu les services de Soo Line pour le transport ferroviaire de Shriker Park vers Montréal. *Marley Co. v. Cast North America (1983) Inc. [1995] A.C.F. no 489*, .

<sup>416</sup> *Id.*, par. 10.

<sup>417</sup> Notons que contrairement au régime maritime, l'article 8.1 CMR impose au transporteur routier international de prendre toutes les réserves nécessaires avant la prise en charge des marchandises : « Lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier : a) L'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, ainsi qu'à leurs marques et numéros; b) L'état apparent de la marchandise et de son emballage »

<sup>418</sup> *Lufty Ltd. v. Canadian Pacific Railway Co (The Alex) [1974] 1 Lloyd's Rep 106*, Dans cette affaire un connaissance direct avait été émis pour un transport Londres-Montréal par mer, suivi d'un transport ferroviaire. Lorsque le transporteur ferroviaire avait pris en charge la marchandise, il avait émis un « clean receipt » au transporteur maritime alors même que des trous avaient été constatés sur le toit du conteneur. A l'arrivée les marchandises étaient endommagées par de l'eau salée. La Cour avait accepté la preuve selon laquelle la quantité de sel dans l'eau pouvait provenir de la pluie tombée durant le transport ferroviaire, et l'eau de pluie a pu se mélanger aux dépôts de sel accumulés sur le conteneur. Puisque le conteneur avait été transporté en pontée, il avait été présumé que le dépôt s'était accumulé durant les voyages précédents. En outre, le Cour avait considéré que l'état défectueux du conteneur aurait pu être constaté aux points de liaisons entre les modes et, l'absence de réserves



Le connaissance direct peut également revêtir une autre forme. Cela concerne le cas où un transporteur propose d'exécuter son segment de transport et d'*organiser en tant qu'agent de l'ayant droit*, les parcours qui seront effectués par d'autres transporteurs. Le connaissance direct est en partie un contrat de transport, et en partie un contrat de *commission* pour les opérations non exécutées par le transporteur lui-même<sup>419</sup>. La clause 8 du Conlinebill de BIMCO en est un exemple puisqu'elle prévoit :

*« Liability for Pre- and On-Carriage. When the Carrier arranges pre-carriage of the cargo from a place other than the Vessel's Port of loading or on-carriage of the cargo to a place other than the Vessel's Port of discharge, the Carrier shall contract as the Merchant's Agent only and the Carrier shall not be liable for any loss or damage arising during any part of the carriage other than between the Port of loading and the Port of discharge even though the freight for the whole carriage has been collected by him ».*

Le transporteur stipule que sa responsabilité ne perdure que durant le segment maritime et ne répondra pas des pertes survenues pendant le transport terrestre, il endosse donc un autre statut que celui de transporteur. Il agit comme simple agent ou commissionnaire<sup>420</sup> de l'ayant-droit pour les autres opérations effectuées en deçà ou au-delà du port. Par conséquent, l'ayant-droit

---

entraîne une présomption que le dommage était survenu durant le dernier segment du transport. L'on peut également citer l'exemple d'un arrêt de la Cour de cassation française qui concerne un transport de marchandises sous tempérament dirigée par mer-route effectué du Mexique jusqu'à Anvers (par mer), puis du port d'Anvers jusqu'à Rungis (par route). Un connaissance direct 'net de réserves' avait été émis par le transporteur maritime. A l'arrivée du navire à Anvers, le conteneur avait été rechargé par l'agent du navire sur un ensemble routier pour le trajet final jusqu'à Rungis (France). Le transporteur routier avait alors émis une lettre de voiture CMR. Arrivée à Rungis, le destinataire avait constaté une sur-maturation des avocats et avait dû procéder à une vente en sauvetage. La Cour s'est appuyée sur le connaissance clean écartant l'exonération responsabilité. « Combiné. Preuve du vice propre », (2012) n° 3413 *Bull. Transp. Logistique* 327.

<sup>419</sup> J. Ramberg explique: « (...) The maritime carrier customarily limits liability to the segment of carriage that he physically performs. At the same time he acts as agent-in the same way as a forwarding agent, when concluding additional contracts needed to bring the cargo to the delivery point mentioned in the transport document. Under such contractual arrangement, the party entitled to delivery have two or more contracting parties, each responsible for their part of the total transport » J. RAMBERG, préc., note 303, p. 103.

<sup>420</sup> « Mais attendu qu'ayant relevé que le connaissance émis par la société Delmas Vieljeux contenait la stipulation que le destinataire des colis était la société Mory a Yaoundé, la cour d'appel a déduit de ses constatations que ce connaissance était direct et couvrait le transport de bout en bout mais que, transporteur maritime pour la partie du transport jusqu'au port de Douala, la société Delmas Vieljeux avait la qualité de commissionnaire de transport pour la partie terrestre de l'opération, jusqu'à Yaoundé ; qu'en l'état de ces énonciations ainsi que des constatations dont il résultait que la société Delmas Vieljeux avait agi en son propre nom et avait organisé le transport terrestre librement, la cour d'appel, sans dénaturer les clauses du connaissance, lesquelles étaient relatives à la responsabilité de la société émettrice en tant que transporteur maritime, a légalement justifié sa décision » *Cass (com). Fr. 26 juin 1990, B.T 1990 681.*

ne pourra agir contre lui en tant que transporteur que s'il prouve que le dommage est survenu durant l'étape du transport qu'il a exécuté. En cas de dommage survenu sur une autre étape du transport ou en cas de dommage inconnu, il n'aura la possibilité d'agir que contre les autres transporteurs<sup>421</sup>.

Nous pouvons ainsi constater que le *through transport contract* peut revêtir plusieurs formes, ce qui a pu entraîner certaines confusions. En effet, les expressions *through transport* et le *connaissance direct* sont parfois utilisés pour référer à un transport ou contrat de transport intermodal. L'essence de ce type de contrat consistant en un transport *unimodal* effectué par *plusieurs transporteurs successifs*<sup>422</sup> a, au fil du temps, été dévoyée. D'où la nécessité d'exposer les critères de distinctions de ces deux catégories de contrat.

#### *B. Distinction du connaissance direct et du contrat de transport intermodal*

Comme nous avons pu le constater précédemment, avec la transformation du connaissance direct qui a été faite en pratique, celui-ci implique parfois, en plus du transport principal (maritime), le recours à un autre mode de transport pour un transport de bout en bout. Pour autant, il ne doit pas être confondu avec le contrat de transport intermodal.

D'abord, dans sa teneur originelle le connaissance direct n'implique pas nécessairement un autre mode de transport. Il peut couvrir un transport principal et un transport complémentaire mais les deux tronçons peuvent être effectués par le biais d'un même mode de transport<sup>423</sup>. Donc au niveau technique, l'on a affaire à un seul mode de transport avec différents transporteurs. Ainsi, la « structure » n'est pas la même que celle du transport intermodal qui lui *exige* l'intervention d'au moins deux modes de transport différents avec un opérateur organisateur. En somme, lorsque les marchandises sont transbordées, mais qu'elles empruntent le même mode de transport, il s'agit d'un *through transport (transport direct successif)*. Par contre, lorsqu'elles

---

<sup>421</sup> P. BONASSIES et C. SCAPEL, préc., note 179, p. 771.

<sup>422</sup> Nicholas GASKELL, Regina ASARIOTIS et Yvonne BAATZ, *Bills of lading: law and contracts*, London; Hong Kong, LLP, 2000, p. 16.

<sup>423</sup> Dans le même sens De Wit précise: « through carriage should be reserved to a contract of carriage encompassing more than one trajectory and possibly more than one carrier, but always in the same mode : e.g. successive carriage by sea or successive carriage by rail under one document. The use of the expression “through bill of lading” would then be limited to successive ocean carriage under one document, since this is the only mode for which a bill of lading is issued » R. de WIT, préc., note 309, p. 295.

sont transbordées d'un mode de transport vers un mode différent, il s'agit de transport intermodal<sup>424</sup>.

En second lieu, dans le connaissance direct le transporteur s'engage sur une base *port à port* et exerce un droit de transbordement combiné à un droit de sous-traiter une partie quelconque du transport. De ce fait, un contrat distinct va naître entre le transporteur principal et un autre transporteur substitué. Il y aura en effet émission d'un autre document de transport au premier transporteur, au lieu de transbordement, et le second transporteur n'aura aucun lien contractuel direct avec le chargeur. Cependant, le premier transporteur restera responsable de tout le voyage à l'égard du chargeur, même en ce qui concerne le transport effectué par le second transporteur<sup>425</sup>. Cette structure juridique est visée par la Convention de Hambourg en son article 11 relatif au « *transport par transporteurs successifs* ». Il dispose :

*« 1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique ledit contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui a eu lieu alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si aucune procédure judiciaire ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 21. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison a été causé par ledit événement.*

*2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde »*

---

<sup>424</sup> REPORT OF THE CMI PLANNING COMMITTEE, préc., note 300, 119.

<sup>425</sup> D. R. THOMAS, préc., note 411, 769. L'auteur prend l'exemple du Conlinebill 2000 dans lequel la clause 6 prévoit la liberté pour le transporteur maritime de sous-traiter une partie du transport par tous moyens de transport, et la clause 7 qui lui octroie la liberté de transbordement. Les clauses sont rédigées comme suit: « 6. Substitution of Vessel. The Carrier shall be at liberty to carry the cargo or part thereof to the Port of discharge by the said or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or others, or by other means of transport, proceeding either directly or indirectly to such port. 7. Transhipment. The Carrier shall be at liberty to tranship, lighter, land and store the cargo either on shore or afloat and reship and forward the same to the Port of discharge » BIMCO, « Conlinebill 2000 » (2000), en ligne : <[http://www.pfri.uniri.hr/~bopri/documents/Unit10d-CONLINEBIL2000\\_000.pdf](http://www.pfri.uniri.hr/~bopri/documents/Unit10d-CONLINEBIL2000_000.pdf)> (consulté le 24 septembre 2014).

La Convention avait pour objet de remédier à l'une des lacunes des Règles de La Haye dont le régime ne couvrait pas les services offerts par les transporteurs au-delà du tronçon maritime principal : les services *feeders*<sup>426</sup>. En plus de prendre acte de cette pratique commerciale, la Convention vise à protéger le droit de recours du chargeur qui, dans le cadre de la sous-traitance, ne pouvait se retourner contre le transporteur de fait (exécutant) sur une base contractuelle.

La Convention prévoit ainsi que dans le cas d'un transport effectué par *plusieurs transporteurs maritimes successifs*<sup>427</sup>, le transporteur principal a la possibilité d'exclure sa responsabilité pour toute perte, dommage ou retard dû à un transporteur de fait à condition de remplir certaines exigences, et notamment celle de mentionner expressément dans le contrat de transport la partie du transport qui sera sous-traitée ainsi que le nom du transporteur de fait qui en aura la charge. Elle reconnaît de ce fait le droit de sous-traitance du transporteur maritime principal ainsi que la possibilité pour lui de délimiter sa responsabilité, mais il devra prouver que l'événement à l'origine de la perte ou du dommage ou encore du retard à la livraison est survenu lorsque les marchandises étaient sous la garde de l'autre transporteur.

L'étendue de la responsabilité du transporteur principal est ainsi différente de celle de l'entrepreneur de transport intermodal qui lui assume une responsabilité sur l'ensemble du voyage intermodal et ne peut procéder à une segmentation de celle-ci<sup>428</sup>. La responsabilité de l'ETI est donc plus lourde que celle du transporteur principal sous connaissance direct<sup>429</sup> qui a la possibilité de se constituer « agent » du chargeur pour les parties du transport qu'il n'aurait

---

<sup>426</sup> CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT, *Incidences économiques et commerciales de l'entrée en vigueur des Règles de Hambourg et de la Convention sur le transport multimodal : rapport*, New York, Nations Unies, 1991, p. 60.

<sup>427</sup> *Id.*, p. 122.

<sup>428</sup> N. Gaskell, R. Asariotis et Y. Baatz insistent sur le fait que le terme *through transport* doit être réservé au transport dans lequel le transporteur n'engage sa responsabilité que pour le seul transport qu'il a lui-même exécuté. Il faut ainsi le distinguer du transport combiné, expression qui ne devrait être utilisée que lorsque le transporteur assume une responsabilité entière tout le long du voyage. N. GASKELL, R. ASARIOTIS et Y. BAATZ, préc., note 422, p. 16.

<sup>429</sup> Jan RAMBERG, « The UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents. Genesis and Contents », dans *Essays in honour of Hugo Tiberg, professor of maritime law*, Stockholm, Juristförlaget, 1996, p. 513 à la page 486.

pas lui-même effectuées<sup>430</sup>. Dans le cadre d'un connaissance direct l'unité formelle du titre de transport cache l'absence d'unité du régime de responsabilité.

En troisième lieu, notons qu'en vertu des Règles de Hambourg, le chargeur est protégé par un droit de recours non seulement contre le transporteur principal avec lequel il a conclu le contrat, mais également contre le transporteur de fait. Une fois les conditions de l'article 11 remplies, la responsabilité du transporteur substitué est déterminée sur la base des dispositions de la Convention<sup>431</sup> (elle est calquée sur celle du transporteur principal). En revanche, lorsque ces conditions ne sont pas remplies, le transporteur principal demeure responsable de tout le parcours et les deux transporteurs sont soumis à une responsabilité conjointe et solidaire<sup>432</sup>.

Ce droit d'action constitue ainsi un autre critère de distinction des deux types de contrats puisque le droit de recours du chargeur dans le cas d'un contrat de transport intermodal ne s'exerce que contre un seul et unique cocontractant : l'ETI<sup>433</sup>.

Mis à part, la pratique du *through B/L*, qui s'est notamment développée en transport maritime pour couvrir un transport de bout en bout sans en assumer l'entière responsabilité, d'autres contrats ont été élaborés. Ceux-ci sont construits autour de modèles de règles qui avaient été élaborés suite à l'échec des divers projets relatifs à un régime dédié à l'intermodal proposés dans le cadre des enceintes intergouvernementales.

## II. *Les modèles de Règles proposées à la pratique du transport intermodal international*

Ayant rapidement pris conscience de l'importance du transport de bout en bout, les praticiens ont élaboré et fait circuler des modèles de contrats pour fixer les conditions d'un tel type de

---

<sup>430</sup> REPORT OF THE CMI PLANNING COMMITTEE, préc., note 300, 119.

<sup>431</sup> L'article 11 (2) des Règles de Hambourg dispose : « Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport par lui effectué. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur substitué ».

<sup>432</sup> L'article 11 des Règles de Hambourg prévoit : « 1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions (...) 4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire ».

<sup>433</sup> CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT, préc., note 426, p. 62.

transport. Ceux-ci reposent sur deux principaux systèmes, l'un proposé par la Chambre de Commerce Internationale en vigueur depuis 1973 puis révisé en 1975. Il s'agit des *Règles uniformes pour un document de transport combiné* qui ont été principalement reprises par les armateurs et exploitants de transport par conteneur (à savoir les lignes maritimes) (A). L'autre modèle a surtout inspiré la communauté des intermédiaires de transport (transitaires ou commissionnaires de transport), et a été élaboré conjointement par la Chambre de Commerce Internationale et la Conférence des Nations Unies sur ce Commerce et le Développement. En vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1992. Il s'agit des *Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal* (B).

A. *Les règles uniformes pour un document de transport combiné : les règles CCI 1975.*

Ces Règles ont été l'une des premières initiatives visant à répondre au besoin de prévisibilité juridique des opérateurs en attendant l'élaboration d'une Convention internationale dédiée au transport intermodal. La diversité de régimes de responsabilité applicables au transport intermodal et la multiplication de documents de transport<sup>434</sup> a poussé le *Comité Maritime International* (CMI) à préparer des règles communes qui ont été appelées les Règles de Tokyo. Celles-ci ont ensuite servi de base de travail pour élaborer le projet de convention sur le *Transport Combinés de Marchandises* (TCM) qui n'avait pas fait consensus. Pour autant, le projet a été incorporé dans les Règles CCI de 1973<sup>435</sup> et dans la révision de ces dernières en 1975<sup>436</sup>.

Les Règles CCI ont pour objectif de créer un modèle uniforme de contrat à destination du monde des affaires afin : « *d'éviter que la multiplication de documents différents pour couvrir des*

---

<sup>434</sup> LLOYD'S OF LONDON PRESS, *Modern liner contracts: an in depth study of current contracts of carriage in liner shipping : [a special report]*., London, Lloyd's of London Press, 1984, p. 5 à 11.

<sup>435</sup> Pour une description des Règles ICC dans la version de 1973, voir: F.J.J. CADWALLADER, « Uniformity in the regulation of Combined transport », (1974) *J. Bus. Law* 193, 193 à 201; O. C. GILES, préc., note 312.

<sup>436</sup> La Chambre de Commerce Internationale s'est inspirée du projet de convention sur « Les transports Combinés de marchandises » initié par le Comité Maritime International (CMI), la Commission Économique pour l'Europe et UNIDROIT. Les grandes lignes de ce projet ont été retracées par: John C. MOORE, « Tokyo Convention on Combined Transports (Tokyo Rules) », (1969) 1 *J. Marit. Law Commer.* 85; T. K. CHENAL, préc., note 297, 957; C. LEGENDRE, préc., note 322, 451.

*opérations de transport combiné ne nuise aux transactions commerciales* »<sup>437</sup>. L'entrepreneur de transport combiné<sup>438</sup> a la possibilité soit de les incorporer dans ses conditions générales soit de les ignorer<sup>439</sup>. Elles ne sont donc pas impératives, mais cela ne signifie pas pour autant que la liberté contractuelle ainsi concédée soit illimitée ou encore que les parties peuvent sélectionner les Règles qui leur siéent. La Règle 1 (c) prévoit :

*« sauf dans le cas où elle augmenterait la responsabilité ou les obligations de l'entrepreneur de transport combiné, toute clause ou partie de clause d'un contrat de transport combiné ou du document de transport combiné (...) qui dérogerait directement ou indirectement aux présentes Règles, sera nulle et non avenue, dans la mesure de l'incompatibilité d'une telle clause ou partie de la clause et des présentes Règles (...) ».*

L'application des Règles repose sur la qualification du transport en tant que « transport combiné ». Elles prévoient que :

*« Transport combiné signifie le transport de marchandises par au moins deux modes de transport différents, à partir d'un lieu situé dans un certain pays où les marchandises sont prises en charge jusqu'au lieu prévu pour la livraison situé dans un pays différent »*<sup>440</sup>.

Cette définition doit être reliée à celle du document de transport combiné qui se lit comme suit :

*“Document de transport combiné (Document TC) signifie un document qui constitue la preuve du contrat conclu en vue de l'exécution et/ou de faire exécuter un transport combiné de marchandises, et qui porte l'en-tête soit “Document négociable de transport combiné émis conformément aux Règles uniformes pour un document de transport combiné (publication*

---

<sup>437</sup> CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE, *Règles uniformes pour un document de transport combiné*, Version rév..., Paris, La Chambre, 1975, p. 5.

<sup>438</sup> Règle 2 (b) *“Entrepreneur de transport combiné (ETC) signifie une personne, physique ou morale émettant un document TC. Quand une loi nationale ne reconnaît le droit d'émettre un document de transport combiné qu'à une personne titulaire d'une autorisation ou d'une licence, le terme entrepreneur de transport combiné ne peut que désigner une personne bénéficiant de pareille autorisation ou licence”*

<sup>439</sup> Règle 1: *“(a) Les présentes Règles s'appliquent à tout contrat conclu en vue d'exécuter ou de faire exécuter un transport combiné de marchandises et dont un document de transport combiné tel que défini ci-dessous constitue la preuve. Les présentes Règles resteront applicables même si les marchandises sont transportées par un seul mode de transport, contrairement à l'intention première des parties d'entreprendre un transport combiné de marchandises tel que défini ci-dessous; (b) L'émission d'un tel document de transport combiné confère et impose à toutes les parties ayant ou acquérant un intérêt dans l'opération des droits, les obligations et les moyens de défense qu'indiquent ces Règles; (c) Sauf dans le cas où elle augmenterait la responsabilité ou les obligations de l'entrepreneur de transport combiné, toute clause ou partie de clause d'un contrat de transport combiné ou du document de transport combiné constituant la preuve de ce contrat, qui dérogerait directement ou indirectement aux présentes Règles, sera nulle et non avenue, dans la mesure de l'incompatibilité d'une telle clause ou partie de la clause et des présentes Règles. La nullité d'une telle clause ou partie de clause n'affectera pas la validité d'autres dispositions du contrat de transport combiné ou du document de transport combiné dont elle fait partie”.*

<sup>440</sup> Règle 2 (a).

*n°298 de la CCI*”, soit “*Document non négociable de transport combiné émis conformément aux Règles uniformes pour un document de transport combiné (Publication n° 298 de la CCI)*”<sup>441</sup>.

L'émission d'un tel document reflète l'intention des parties de s'engager pour un tel transport et leur volonté de se soumettre aux Règles CCI. Néanmoins, lorsque dans les faits les marchandises ont été transportées par un seul mode de transport, contrairement à ce qui était prévu par les parties, les Règles continuent à s'appliquer<sup>442</sup>.

Par ailleurs, étant donné qu'en pratique les connaissements peuvent être utilisés pour un transport de *bout en bout* ou de *port à port* ou encore sous une forme *mixte* (par exemple : prise en charge dans le port de départ et livraison dans les locaux du destinataire), ce sont les mentions du connaissement qui permettront de le qualifier de connaissement port à port ou combiné. Ainsi, malgré l'entête ou l'imprimé utilisé, on réfèrera aux mentions apposées au connaissement pour déterminer l'opération effectuée et l'intention des parties de procéder à un transport unimodal ou intermodal. Un connaissement de transport combiné comprend les mentions :

- *Place of receipt* ou *place of acceptance* (lieu de prise en charge initial) ;
- *Port of loading* (port de chargement) ;
- *Port of discharge* (port de déchargement) ;
- *Place of delivery* (lieu de livraison final des marchandises).

Ce sont les indications dans les rubriques « lieu de prise en charge » et « lieu de livraison » qui concourent à la qualification du connaissement de *Combined B/L*. C'est ce qu'a rappelé **la Cour de cassation française**<sup>443</sup> lorsqu'elle a été invitée à se prononcer sur un connaissement dans lequel ces rubriques étaient restées vierges :

*« le transporteur maritime qui est lié par l'émission d'un connaissement concernant un transport de port à port n'encourt aucune responsabilité pour la partie terrestre du transport en tant que transporteur combiné lorsque les rubriques lieu de prise en charge et lieu de livraison des marchandises sont restées vierges ».*

---

<sup>441</sup> Règle 2 (c).

<sup>442</sup> Règle 1 : « (...)Les présentes Règles resteront applicables même si les marchandises sont transportées par un seul mode de transport, contrairement à l'intention première des parties d'entreprendre un transport combiné de marchandises tel que défini ci-dessous ».

<sup>443</sup> COUR DE CASSATION DE FRANCE, « *Deutsch Ost Afrika Linie DOAL v. Caf France S.A. e.a mv "Cmb Ensign"*. Arrêt n°1540 FS-P, 4 juillet 2000 », (2000) 35 *Eur. Transp. Law* 524.



Pourtant en l'espèce, le document portait les mentions *FCL/FCL* (qui concerne des conteneurs dédiés à un transport domicile/domicile), et le destinataire avait été mentionné comme « *notify* » et comme « *consignee* » (c'est-à-dire qu'il est à la fois la personne à avertir de l'arrivée des marchandises et le destinataire desdites marchandises).

Dans le même sens **The Court of Appeal** (anglaise) a estimé que puisque les rubriques « *place of receipt* » et « *place of delivery* » avaient été remplies, les connaissements en cause devaient être qualifiés de « *Combined Bill of Lading* »<sup>444</sup>. Citons également la **Cour Fédérale du Canada** selon laquelle :

*« lorsqu'un transporteur maritime déroge de façon injustifiée au contrat de transport tel qu'indiqué au connaissement « port à port » qu'il avait émis et qu'au lieu de décharger dans le port de déchargement mentionné dans le connaissement, il décharge de son plein gré dans un autre port, pour ensuite organiser un transport intérieur par chemin de fer afin de livrer la marchandise dans le port de déchargement convenu contractuellement, il agit en dehors du connaissement et perd la protection du contrat. Le transporteur maritime ne peut donc se prévaloir des motifs d'exonération de la responsabilité (...) dans le connaissement lorsque les marchandises ont été endommagées durant le transport par chemin de fer »*<sup>445</sup>.

Par ailleurs, les Règles ne s'appliquent qu'en l'absence de règles internationales ou nationales impératives régissant la situation. Elles ne peuvent se substituer aux dispositions internationales unimodales en vigueur, ni aux dispositions nationales pouvant s'appliquer à un tronçon particulier du voyage<sup>446</sup>.

---

<sup>444</sup> L'espèce avait trait aux connaissements de Maersk et de P&O Nedlloyd. Dans les rubriques « lieu de prise en charge » et « lieu de livraison » du B/L de Maersk étaient mentionnés le nom des ports de chargement et de déchargement. Dans le B/L de P&O, les rubriques « port de chargement » et « port de déchargement » mentionnaient le nom des ports, mais la rubrique « lieu de prise en charge » indiquait « Hong Kong/ CY » (CY signifiant Container Yard, soit le lieu d'entreposage des conteneurs à proximité du quai maritime) et dans la rubrique lieu de livraison était mentionné le port de déchargement. En outre, A côté de ces deux dernières rubriques était précisé « applicable only when the document is used as a Combined Bill of Lading ». Les deux B/L ont été alors qualifiés de Combined B/L. *East West Corporation v. DKBS 1912 & AKTS Svendborg and Utaniko Ltd. v. P&O Nedlloyd B.V* [2003] *EWCA Civ. 83*, Lloyd's Law Reports 2003, vol.1, part 5, 239.

<sup>445</sup> FEDERAL COURT OF CANADA. TRIAL DIVISION. VANCOUVER, SEPTEMBER 22,1999. DOCKET: T-98-98, « Z.I Pompey Industrie et al. v. Ecu Line nv et al. mv "Canmar Fortune », (2000) 35 *Eur. Transp. Law* 516.

<sup>446</sup> HUGH M. KINDRED et MARY R BROOKS, *Multimodal transport rules*, The Hague ; Boston, Kluwer Law International, 1997, p. 35.

L'entrepreneur de transport combiné (ETC) est responsable de toute perte, avarie ou retard tout au long du voyage, et ce, depuis le moment de la prise en charge jusqu'au moment de la livraison des marchandises. En émettant un document de transport combiné, l'ETC endosse la même responsabilité qu'un transporteur et ce, même s'il n'a pas exécuté lui-même les différentes opérations<sup>447</sup>. Cela permet de fixer un standard de responsabilité pour tous types d'opérateurs de transport et notamment d'inclure les intermédiaires de transport qui proposent des services de transport combiné (*freight forwarders, transitaires ou commissionnaires de transport*).

Lors de la survenance d'une perte ou d'une avarie, les règles distinguent selon que celles-ci sont *localisées* ou *non localisées*. En cas de dommage localisé, ce sont les dispositions impératives (internationales ou nationales) qui régissent le mode de transport durant lequel le dommage est survenu qui s'appliquent, tant en ce qui concerne le fondement de la responsabilité que l'exonération, les limitations et, les cas de déchéance du droit à la limitation de responsabilité<sup>448</sup>. Notons que c'est à l'ayant-droit qu'incombe la charge de prouver le lieu ou le moment de survenance du dommage sur un tronçon particulier du voyage. Mais, l'ETC a tout intérêt à y collaborer puisqu'il aura, à son tour, la possibilité d'invoquer une telle preuve contre le transporteur de fait responsable du dommage afin de recouvrer l'indemnité qu'il aurait payée à l'ayant-droit<sup>449</sup>.

Notons ensuite, que puisque l'application des Règles est conditionnée par le champ d'application des Conventions en vigueur et qui régissent un tronçon particulier de la combinaison de transport, l'approche réseau crée nécessairement des difficultés d'interprétation. Tel qu'exposé dans le chapitre antérieur, le champ d'application des Conventions unimodales (dont l'exemple le plus marquant est celui de la CMR) fait l'objet de divergences d'interprétation ; l'on ne sait pas avec certitude où commence et où se termine un segment de transport inclus dans une chaîne de transport intermodal. On reporte ainsi, bon gré mal gré, les

---

<sup>447</sup> Règles 5 : « en émettant un document TC, l'ETC : a) s'engage à exécuter, ou à faire exécuter en son nom le transport combiné, y compris tous les services liés à l'exécution de ce transport depuis le moment où il prend les marchandises en charge jusqu'au moment de leur livraison et accepte d'en être responsable dans les limites des présentes Règles » [Nous soulignons]

<sup>448</sup> Règles 5 (e) et 13, et Règle 14 pour le dommage dû au retard à la livraison.

<sup>449</sup> O. C. GILES, préc., note 312, 386.

défauts des conventions unimodales puisqu'elles sont impératives. En revanche, les Règles s'appliquent lorsque le dommage n'a pu être localisé sur un tronçon particulier du voyage.

Elles prévoient une présomption de faute<sup>450</sup> de l'entrepreneur de transport combiné. Mais, elles fixent en même temps sept cas exceptés que l'ETC peut invoquer pour s'exonérer et prévoient le calcul et le montant de limitation de responsabilité en cas de dommage non localisé<sup>451</sup>. Elles s'appuient dans ce cadre sur le modèle maritime.

Lorsque sa responsabilité est engagée, l'ETC peut bénéficier du seuil de limitations de responsabilité fixé à 30 francs or par kg<sup>452</sup>. Puisque l'unité de compte ainsi visée n'existe plus, la plupart des contrats réfèrent au seuil de 2 DTS prévu par les Règles La Haye-Visby<sup>453</sup>. Comme c'est traditionnellement le cas en droit des transports, le plafond de limitation peut être écarté

---

<sup>450</sup> Règles Règles 5 (e) et 12 (f). **La Règles 5 (e)** : « En émettant un document TC, l'ETC : e) assume la responsabilité dans les limites des présentes Règles, pour perte ou avarie que peuvent subir les marchandises entre le moment de leur prise en charge et celui de leur livraison, et s'engage à payer l'indemnité prévue par les présentes Règles pour de telles pertes ou avaries ». **La règles 12 f)** : « Quand la phase du transport au cours de laquelle la perte ou l'avarie s'est produite n'est pas connue, l'ETC ne sera pas tenu de payer une indemnité en application de la Règles 5 (e) ci-dessus lorsque la perte ou l'avarie a eu pour cause : f) toute cause ou événement que l'ETC ne pouvait empêcher et dont il ne pouvait éviter les conséquences par l'exercice d'une diligence raisonnable ». Dans ce sens: HUGH M. KINDRED et MARY R BROOKS, préc., note 446, p. 36; DAVID A. GLASS, préc., note 406, p. 295; J. Ramberg explique : « the liability rules for carriage of goods by road, rail and air (...) rest on the old principle of a strict common carrier liability with exception for force majeure, but with apparent difficulties to reach international consensus on the interpretation of the latter expression. This may explain why there is now a tendency to modify the principle of strict liability and, instead, to adopt the principle of a liability for presumed fault of neglect so that the carrier, in order to avoid liability must prove that no fault or neglect of his own, his servants or agents has caused the loss or damage » J. RAMBERG, préc., note 429 à la page 515.

<sup>451</sup> Règle 11 : « Quand en application de la Règle 5(e), une indemnité pour perte ou avarie aux marchandises est mise à la charge de l'ETC, et que la phase du transport au cours de laquelle la perte ou l'avarie s'est produite n'est pas connue : a) cette indemnité est calculée d'après la valeur des marchandises au lieu et au jour de la livraison au destinataire, ou bien au lieu et au jour où, conformément au contrat de transport combiné, elles auraient dû être livrées ; b) la valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse, ou à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et l'autre, d'après la valeur usuelle de la marchandise de même nature et qualité »

<sup>452</sup> Règle 11 (c) : « l'indemnité n'excèdera pas 30 francs par kilogramme des poids brut de marchandises perdues ou endommagées, à moins qu'avec l'assentiment de l'ETC, l'expéditeur n'ait déclaré que les marchandises avaient une valeur supérieure et que celle-ci n'ait été expressément mentionnée dans le document TC, auquel cas elle constituera la limite de l'indemnité. Toutefois, l'ETC ne sera en aucun cas tenu de verser une indemnité supérieure au préjudice réel subi par l'ayant-droit à la marchandise ».

<sup>453</sup> DAVID A. GLASS, préc., note 406, p. 294.

par une *déclaration de valeur*<sup>454</sup> insérée au contrat par l'expéditeur de la marchandise ou, encore, par la faute inexcusable de l'ETC<sup>455</sup>.

Quant à la question de la responsabilité en cas de retard à la livraison, elle est prévue par la Règle 14 selon laquelle :

*« L'ETC est tenu de payer une indemnité pour retard, uniquement lorsque la phase de transport pendant laquelle est survenu ce retard est connue et dans la mesure où une responsabilité est prévue par les dispositions de toute Convention internationale ou loi nationale :*  
*i- auxquelles il ne peut être dérogé au détriment du réclamant et,*  
*ii- qui eussent été applicables si le réclamant avait conclu directement avec l'ETC, en tant qu'entrepreneur de cette phase du transport, un contrat distinct et reçu à titre de preuve un document distinct dont l'émission eût été nécessaire afin de rendre applicable une telle Convention internationale ou loi nationale.*  
*Cependant, le montant d'une telle indemnité ne doit pas dépasser le montant du fret pour cette phase, pourvu que cette limitation ne soit pas contraire à toute Convention internationale ou loi nationale applicable ».*

Les Règles renvoient là encore aux dispositions des Conventions internationales ou des lois nationales, et cela, dès lors que la phase du transport durant laquelle il est survenu est connue *et* seulement si une responsabilité pour retard est prévue par la Convention ou la loi concernée. L'indemnité ne peut cependant pas dépasser le montant du fret pour cette phase.

Deux remarques doivent être faites concernant cette Règle. D'abord, même si la responsabilité pour retard est prévue, elle est strictement encadrée et restreinte. La raison qui a été avancée tient à la position de monopole dont jouissaient certaines compagnies nationales de transport dans un certain nombre de pays. On fait référence en particulier aux entreprises de transport ferroviaires, qui du fait de cette position monopolistique refusaient, à l'époque, d'endosser toute

---

<sup>454</sup> Règle 11 (c).

<sup>455</sup> Règle 17 : *« L'ETC n'a pas le droit de bénéficier des limitations de responsabilité prévues par la Règles 11, s'il est prouvé que la perte ou l'avarie résulte d'un acte ou d'une omission commise par l'ETC, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ».* C'est ce qui est également prévu à l'article 8 des Règles de Hambourg ; à l'article 4(5) e) des Règles La Haye-Visby ; à l'article 61 des Règles de Rotterdam ; à l'article 22 Convention de Montréal de 1999 ; à l'article 36 de la COTIF-CIM 1999 ; à l'article 21 CMNI. De même, la disposition est également prévue pour les transporteurs dans la clause 14 (2) COMBICONBILL : *«The Carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in sub-clause 10 (3), if it is proved that the loss or damage resulted from a personal act or omission of the Carrier done with intent to cause such loss or damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result ».*

responsabilité en cas de retard<sup>456</sup>. Il était alors apparu nécessaire de veiller à ce que les ETC n'aient pas à endosser une telle responsabilité car ils étaient dépourvus d'un recours contre le transporteur ferroviaire<sup>457</sup>.

La seconde remarque a trait à l'absence de toute mention dans cette Règle 14 et dans les Règles CCI en général, du retard graduel, ou encore des pertes indirectes qui découleraient d'un retard. La condition tenant à la détermination du moment de survenance du retard constitue une barrière à la prise en considération des différents types de retard et des impacts économiques qui peuvent en découler pour le chargeur.

*B. Les règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal (en vigueur depuis le 1er janvier 1992).*

Dans l'attente de l'entrée en vigueur de la *Convention sur le transport multimodal international de marchandises* (ci-après **CTM**), un groupe de travail conjoint CCI et CNUCED avait été créé pour élaborer des règles uniformes pour les documents de transport multimodal. Alors que la CTM se basait principalement sur les Règles de Hambourg<sup>458</sup>, largement rejetées par les puissances maritimes, ces nouvelles Règles se fondent en grande partie sur les Règles de La Haye<sup>459</sup> (*ci-après L.H*) et les Règles La Haye-Visby (*ci-après L.H.V*)<sup>460</sup> ainsi que sur les Règles uniformes CCI<sup>461</sup>.

A l'instar des Règles CCI, les Règles CNUCED/ CCI ne sauraient se substituer à toute convention internationale ou législation nationale impératives et qui seraient applicables à un contrat de transport multimodal<sup>462</sup>. Elles n'ont donc aucune force juridique obligatoire. L'objectif est plutôt de compléter et d'ajuster ces instruments en ne traitant que des questions non réglementées et de l'absence de lien et de correspondances entre ces textes unimodaux<sup>463</sup>.

---

<sup>456</sup> O. C. GILES, préc., note 312, 388.

<sup>457</sup> DAVID A. GLASS, préc., note 406, p. 293, note 266.

<sup>458</sup> Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (dite Convention ou Règles de Hambourg).

<sup>459</sup> Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924 (souvent appelée Règles de La Haye)

<sup>460</sup> Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924 amendée par les Protocoles 1968 (à Visby) et de 1979 (dites Règles de La Haye-Visby).

<sup>461</sup> UNCTAD/ ICC Rules for Multimodal Transport Documents, introduction, p. 2.

<sup>462</sup> Règle 13.

<sup>463</sup> K. HAAK et M. HOEKS, préc., note 364, 91.

Leur champ d'application est prévu à la Règle 1 qui énonce :

« *These Rules apply when they are incorporated, however this is made, in writing, orally or otherwise, into a contract of carriage by reference to "the UNCTAD/ICC Rules for multimodal transport documents", irrespective of whether there is a unimodal or a multimodal transport contract involving one or several modes of transport or whether a document has been issued or not* ».

Contrairement aux Règles CCI, l'application des Règles ne dépend pas de l'émission d'un document de transport multimodal, les parties doivent par contre les incorporer dans leur contrat de transport, et ce, peu importe la forme choisie. Le contrat de transport multimodal consiste en un contrat unique portant sur le transport de marchandises par au moins deux modes de transport différents<sup>464</sup>. Cependant, elles peuvent être incorporées à un simple contrat de transport *port à port*<sup>465</sup> puisqu'elles s'appliquent peu importe le contrat de transport (unimodal ou multimodal)<sup>466</sup>. Cette flexibilité a, par exemple, été exploitée par *FIATA Multimodal Transport Bill of Lading*<sup>467</sup> (dit **FBL**), *Combiconbill* ou encore *Multidoc 95 (BIMCO)*<sup>468</sup>. Par ailleurs, une fois incorporées, les Règles annulent toute clause contractuelle contraire, à l'exception de celles qui aggravent les obligations de l'ETM.

---

<sup>464</sup> Règle 2 (1) : « Multimodal transport contract (MTC) means a single contract for the carriage of goods by at least two different modes of transport ».

<sup>465</sup> J. RAMBERG, préc., note 429 à la page 516.

<sup>466</sup> Dans la note explicative des Règles CNUCED/ICC, il est précisé: « *The Rules do not apply when they are not referred to. It is possible to refer to the Rules even for port to port traffic and when unimodal transport is intended. Parties having referred to the Rules, and thereby incorporated the Rules into their contract, must avoid inserting stipulations which derogate from the Rules and which thus would be contradictory. It is stated in Rule 1.2 that the parties by referring to the Rules agree that the Rules would supersede anything which has been stated to the contrary* » UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, *UNCTAD/ ICC Rule for Multimodal Transport Documents. Explanatory note*, UNCTAD, en ligne : <<http://r0.unctad.org/en/subsites/multimod/mt3duic1.htm#explain1>> (consulté le 30 août 2014).

<sup>467</sup> La clause 1 FBL est rédigée comme suit: « *Notwithstanding the heading «FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL)» these conditions shall also apply if only one mode of transport is used* » Bernadette KERGUELEN-NEYROLLES, Laurent GARCIA, Valérie RENARD, Cyrille CHATAIL, Morgane COMELLE BADSI, Isabelle DOR et Marie TILCHE, « Modèles de connaissance transport combiné: a) Combiconbill (BIMCO); b) Multidoc 95 (BIMCO) », dans *Lamy transport [2013]. Tome 2, Commission de transport, mer, fer, air, commerce extérieur*, Paris, Ed. Lamy, 2013 à la page 369.

<sup>468</sup> La clause 1 Combiconbill : « *Notwithstanding the heading «Combined Transport», the provisions set out and referred to in this Bill of Lading shall also apply, if the transport as described in this Bill of Lading is performed by one mode of transport only* ». La clause 1 Multidoc prévoit: « *the provision of this contract shall apply irrespective of whether there is a unimodal or a multimodal transport contract involving one or several modes of transport* » *Id.* aux pages 362 à 365; The Baltic and International Maritime Council BIMCO, « Combined Transport Bill of Lading, adopted by The Baltic and International Maritime Council in January, 1971 (as revised 1995), Code Name: "COMBICONBILL », en ligne : <[https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document\\_Samples/Bill\\_of\\_Ladings/Sample\\_Copy\\_COMBICONBILL.ashx](https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Bill_of_Ladings/Sample_Copy_COMBICONBILL.ashx)> (consulté le 30 août 2014).

En ce qui concerne l'étendue de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal (ETM), les Règles prévoient qu'il est responsable pendant toute la période durant laquelle il a la garde de la marchandise. Elle s'étend ainsi de la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa remise au destinataire<sup>469</sup>. Sa responsabilité s'étend également aux actes ou omissions de ses préposés ou mandataires<sup>470</sup>, ce qui inclut le fait de ses sous-traitants<sup>471</sup>.

Le fondement de la responsabilité est similaire à celui fixé par les précédents projets (*Règles 5(e) et 12 (f) CCI et article 16 CTM*) puisque l'ETM est présumé responsable des pertes, dommages, ou retard jusqu'à ce qu'il prouve qu'il n'a pas commis de faute ou de négligence<sup>472</sup>. En revanche, les Règles se distinguent en ce qui concerne l'exonération de responsabilité. La Règle 5.4<sup>473</sup> est spécialement consacrée à deux cas d'exonération propres au transport maritime : la faute nautique et l'incendie<sup>474</sup>. Par ailleurs, pour s'exonérer, l'ETM doit prouver qu'il a exercé une diligence raisonnable (*due diligence*) dans la mise en état de navigabilité du navire au

---

<sup>469</sup> Règle 4 (1).

<sup>470</sup> Règle 4 (2).

<sup>471</sup> Eric CAPRIOLI, « Considérations sur les nouvelles Règles CNUDCI/CCI applicables aux documents de transport multimodal », (1993) 45-526 *Droit Marit. Fr.* 204, 215.

<sup>472</sup> Règle 5 (1) : « *Basis of Liability : Subject to the defences set forth in Rule 5.4 and Rule 6, 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 Rule 4.1., unless the MTO proves that no fault or neglect of his own, his servants or agents or any other person referred to in Rule 4 has caused or contributed to the loss, damage or delay in delivery. However, the MTO shall not be liable for loss following from delay in delivery unless the consignor has made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the MTO* ».

<sup>473</sup> Règle 5 (4) : « *Defences for carriage by sea or inland waterways : Notwithstanding the provisions of Rule 5.1. 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 has been caused by: act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier, however, always provided that whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness of the ship, the MTO can prove that due diligence has been exercised to make the ship seaworthy at the commencement of the voyage* »

<sup>474</sup> Règle 5. 4. Cette Règle a été justifiée comme suit : « *In order to make the basis of liability compatible with the Hague-Visby Rules, an exemption from liability is expressed in Rule 5.4 under the heading "Defences for carriage of goods by sea or inland waterways". Here, the two fundamental defences for nautical fault and fire are mentioned. These defences are as in the Hague-Visby Rules, subject to the overriding requirement that, when the loss or damage has resulted from unseaworthiness of the vessel, the multimodal operator can prove that due diligence has been exercised to make the vessel seaworthy at the commencement of the voyage* » UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, préc., note 466; Certains auteurs déplorent la reprise de ces deux cas d'exonérations, non seulement parce que leur application est fortement critiquée en droit maritime, mais également parce qu'elles contredisent le principe général de responsabilité basé sur la faute ou la négligence HUGH M. KINDRED et MARY R BROOKS, préc., note 446, p. 40.

commencement du voyage<sup>475</sup>. Mais, il est important de rappeler que puisque les Règles ne peuvent prévaloir sur les dispositions des conventions internationales impératives, ces cas d'exonération pourraient être écartés. Nous faisons référence aux Règles de Hambourg (R.H) qui ont supprimé la longue liste des cas exceptés dont bénéficiait le transporteur maritime sous La Haye et La Haye-Visby<sup>476</sup>.

La reproduction des cas exceptés maritimes n'a pas été faite de la même manière que les Règles CCI (Règle 12). On a considéré que la reprise de dispositions particulières propres aux Conventions unimodales risquerait d'alourdir le texte et de rendre les Règles plus complexes. Mais cela n'empêche pas les opérateurs de fixer une liste de cas exceptés<sup>477</sup>.

En ce qui concerne la responsabilité de l'ETM pour retard, il est intéressant là encore de noter qu'elle a été extrêmement restreinte, mais d'une manière différente comparée aux Règles CCI. La Règle 5(1) prévoit :

*« (...) the MTO shall not be liable for loss following from delay in delivery unless the consignor has made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the MTO ».*

Alors que la Règle 14 des Règles CCI 1975 conditionnait une telle responsabilité à la localisation du dommage sur un segment particulier du transport ainsi qu'à l'applicabilité d'une disposition nationale ou internationale impérative au segment ainsi identifié, la Règle 5(1) s'en tient au stricte

---

<sup>475</sup> UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, préc., note 466; On peut citer par exemple la clause 11 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* » B. KERGUELEN-NEYROLLES et al., préc., note 467 à la page 565.

<sup>476</sup> Les Règles de Hambourg ont ainsi mis fin à la faute nautique et n'acceptent que l'incendie non fautif.

<sup>477</sup> Dans le FBL, la clause 6.5 prévoit les cas exceptés suivants : « *a) an act or omission of the Merchant, or person other than the Freight Forwarder acting on behalf of the Merchant or from whom the Freight Forwarder took the goods in charge; b) insufficiency or defective condition of the packaging or marks and/or numbers; c) handling, loading, stowage or unloading of the goods by the Merchant or any person acting on behalf of the Merchant; d) inherent vice of the goods; e) strike, lockout, stoppage or restraint of labour* » Bernadette KERGUELEN-NEYROLLES, Laurent GARCIA, Valérie RENARD, Cyrille CHATAIL, Morgane COMELLE BADSI, Isabelle DOR et Marie TILCHE, « *Modèle de connaissance FIATA. FBL (issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC publication 481)* », dans *Lamy transport [2013]. Tome 2, Commission de transport, mer, fer, air, commerce extérieur*, Paris, Ed. Lamy, 2013 à la page 369.



minimum. Ce minimum étant l'ajout par le chargeur d'une clause d'intérêt spéciale à livraison, en contrepartie d'un fret plus élevé.

En somme, en matière de retard les opérateurs de transport veillent scrupuleusement à circonscrire l'engagement de leur responsabilité. Le Pr. Ramberg rapporte que :

*« in the course of the work within the Working Group, the issue of a liability for delay amounted to a so-called « deal-breaker » in that particularly the International Chamber of Shipping made the right to disclaim liability for delay a condition for their acceptance of the Rules »<sup>478</sup>.*

En ce qui concerne les limitations de responsabilité, les Règles reprennent les seuils fixés par les Règles L.H.V pour les tronçons maritimes ou fluviaux (de navigation intérieure), à savoir 666.67 DTS par colis ou 2 DTS par kg de poids brut avec application de la limite la plus élevée. Le calcul des limitations dans le cas d'une marchandise conteneurisée reprend également le droit maritime<sup>479</sup>, à savoir qu'il suffit au chargeur d'énumérer tous les colis ou unités composant le conteneur dans le contrat de transport multimodal pour appliquer 666.67 DTS à chacun des colis<sup>480</sup>. En l'absence d'une telle énumération, le conteneur ainsi que son contenu seront considérés comme colis. Si l'on compare ces seuils avec la CTM (920 DTS/colis ou autre unité de chargement ou 2,75 DTS/kg), l'on constate à quel point ils ont été abaissés. En revanche, lorsque le transport multimodal ne comprend pas de tronçon maritime ou fluvial, elles reprennent, à l'instar de la CTM, les limites fixées par la CMR (8.33 DTS par kg de poids brut)<sup>481</sup>. Par ailleurs, le système réseau s'applique en la matière puisque la Règle 6 (4) prévoit :

*« When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law would have provided another limit of liability if a separate contract of carriage had been made*

---

<sup>478</sup> J. RAMBERG, préc., note 429 à la page 519; La clause 6.2 FBL reprend la Règle: « *However, the Freight Forwarder shall only be liable for loss following from delay in delivery if the Consignor has made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the Freight Forwarder and stated in this FBL* » B. KERGUELEN-NEYROLLES et al., préc., note 477 à la page 369.

<sup>479</sup> L' article 4 (5) c) des Règles La Haye-Visby dispose : « *Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissance comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité* ».

<sup>480</sup> Règles 6 (2) : « *Where a container, pallet or similar article of transport is loaded with more than one package or unit, the packages or other shipping units enumerated in the MT document as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid, such article of transport shall be considered the package or unit* ».

<sup>481</sup> Règle 6 (3) : « *Notwithstanding the above-mentioned provisions, if the multimodal transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the MTO shall be limited to an amount not exceeding 8.33 SDR per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged* ».

*for that particular stage of transport, then the limit of the MTO's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law » [Nous soulignons].*

Ce faisant, elles se distinguent de la CTM qui ne référerait à l'approche réseau que dans les cas où le plafond de limitation prévu par la Convention ou loi applicables au tronçon du voyage où a été localisé le dommage, est plus élevé. L'article 19 CTM se lit en effet comme suit :

*« Quand 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 fixe une limite plus élevée de responsabilité que la limite qui découlerait de l'application des paragraphes 1 à 3 de l'article 18 la limite de la 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 » [Nous soulignons].*

Alors que la CTM penche largement en faveur du chargeur en lui offrant la possibilité d'être indemnisé sur la base des limitations qui lui sont les plus avantageuses, de leur côté les Règles CNUCED/CCI mettent la balance en équilibre. Elles permettent non seulement au chargeur, mais également au transporteur, d'invoquer les limitations prévues par la Convention ou la loi nationale qui se serait appliquée si un contrat de transport distinct avait été conclu pour le segment de transport durant lequel le dommage est survenu<sup>482</sup>.

Quant au préjudice résultant d'un retard à la livraison ou dans le cas d'un préjudice indirect, la responsabilité ne peut dépasser une somme équivalente au fret prévu dans le contrat de transport multimodal<sup>483</sup>. Par contre, en pratique le FBL<sup>484</sup> et le COMBICONBILL<sup>485</sup> prévoient une limitation de responsabilité équivalente au double du fret prévu au contrat.

---

<sup>482</sup> DAVID A. GLASS, préc., note 406, p. 347.

<sup>483</sup> Règle 6 (5) : « *The MTO is not entitled to the benefit of the limitation of liability if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from a personal act or omission of the MTO done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result* »

<sup>484</sup> La clause 8.7 FBL est ainsi rédigée : « *If the Freight Forwarder is liable in respect of loss following from delay in delivery, or consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the Freight Forwarder shall be limited to an amount not exceeding the equivalent of twice the freight under the multimodal contract for the multimodal transport under this FBL* » B. KERGUELEN-NEYROLLES et al., préc., note 477 à la page 368.

<sup>485</sup> Clause 12 COMBICONBILL prévoit en la matière que : « *Delay, Consequential Loss, etc. If the Carrier is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the Carrier shall be limited to the freight for the transport covered by this Bill of Lading, or to the value of the goods as determined in Clause 10, whichever is the lesser* » T. B. and I. M. C. BIMCO, préc., note 468.

Remarquons qu'en la matière, les Règles CNUCED/CCI se distinguent des Règles ICC 1975 qui ne prévoyaient pas d'indemnisation pour les préjudices indirects. Elles s'en distinguent également en prévoyant le cumul d'indemnités<sup>486</sup>. Dans les cas où la responsabilité de l'ETM est engagée, à la fois, pour perte ou dommage et pour retard ou préjudice indirect, l'indemnité totale ne peut excéder les seuils de limitations prévus pour la perte totale des marchandises<sup>487</sup>.

Enfin, l'ETM peut se voir déchu de son droit à la limitation de responsabilité dès lors que la preuve de sa témérité ou de sa négligence volontaire est rapportée<sup>488</sup>. Mais, on ne vise que les actes ou omissions *personnels* de l'ETM, ce qui signifie que ce dernier ne perdra pas le bénéfice des limitations pour les actes répréhensibles de ses préposés ou mandataires<sup>489</sup>.

**En somme**, le développement sans cesse croissant de l'intermodal a suscité le besoin d'élaborer des conditions contractuelles prenant en considération les problématiques spécifique à ce type de transport. Les praticiens, notamment les transporteurs maritimes, ont d'abord transformé les contrats dont ils disposaient en matière de transport maritime successif. Le connaissance direct a ensuite été utilisé pour couvrir les opérations liées au transport maritime, mais qui n'étaient pas prises en compte par le régime en vigueur. Ils l'ont ensuite étendu à un voyage porte à porte en y insérant des clauses délimitant soigneusement leur responsabilité au seul segment effectué

---

<sup>486</sup> Règle 6(6) : « *The aggregate liability of the MTO shall not exceed the limits of liability for total loss of the goods* ». Cette Règle est similaire à l'article 6 (1) des Règles de Hambourg qui dispose : « *c) En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des alinéas (a) [seuil de limitation de responsabilité pour perte ou dommage] et (b) [seuil de limitation de responsabilité pour retard à la livraison] du présent paragraphe ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa a du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée* » [Nos ajouts]. Une disposition similaire est prévue dans les Règles de Rotterdam à l'art. 60 « *Sous réserve du paragraphe 2 de l'article 61, le montant de la réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en raison d'un retard est calculé conformément à l'article 22 et la responsabilité pour le préjudice économique résultant d'un retard est limitée à un montant équivalent à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Le montant total payable en vertu du présent article et du paragraphe 1 de l'article 59 ne peut pas dépasser la limite qui serait fixée conformément au paragraphe 1 de l'article 59 pour la perte totale des marchandises concernées* ».

<sup>487</sup> « *Since it should not be possible for the claimant to get the freight limitation in addition to the unit and per kilogramme limitation, Rule 6.6 provides for an aggregation of the limits so that they may never exceed the limit of liability for total loss of the goods* » UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, préc., note 466.

<sup>488</sup> Règle 7 : « *The MTO is not entitled to the benefit of the limitation of liability if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from a personal act or omission of the MTO done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result* ».

<sup>489</sup> J. RAMBERG, préc., note 429 à la page 520.

et agissant comme simple organisateur (agent) pour le reste du parcours. Le développement d'une telle pratique a fini par semer la confusion entre le connaissance direct d'essence maritime, le contrat dit mixte (qui mélange contrat de transport et contrat de transit), et le contrat de transport intermodal.

Mis à part les connaissances directs, deux modèles de règles ont été mis à la disposition de la pratique. N'ayant pas force obligatoire, ils réfèrent aux Conventions et lois impératives en vigueur pour ce qui est du dommage localisé, optant ainsi pour l'approche réseau. Elaborés pour l'industrie des transports, les Règles posent un principe de responsabilité basé sur la faute, et pour ce qui concerne les cas d'exonération et les seuils de limitations, elles s'inspirent fortement du régime maritime (les Règles CCI) ou tente de concilier les intérêts maritimes avec les intérêts terrestres et notamment routiers (Règles CNUCED/CCI). Il faut dire que le transport maritime et le transport routier sont fortement intégrés aux chaînes de transport intermodal : le routier pour le pré et post-acheminement du fait de sa facilité d'accès à toute destination terrestre, et le maritime du fait de son avantage en terme de coût par volume lorsqu'il s'agit de trajets internationaux de longues distances. Il faut préciser également que les régimes de responsabilité de chacun de ces modes fixent les limitations les plus faible de la branche de droit du transport auquel il appartient (droit des transports terrestres et droit maritime).

Les Règles CNUCED/ICC 1992 se distinguent, par contre, puisqu'elles prennent en considération l'importance du retard et des pertes indirectes que peut subir le chargeur. En effet, la fiabilité du transport représente un enjeu économique important pour les chargeurs dont la production repose depuis quelques décennies (notamment depuis les années 1990) sur le concept de *just in time*. Ce dernier est, comme nous le verrons, central dans le cadre d'un service intermodal.

**Tableau II. Tableau comparatif des Règles CCI 1975 et des Règles CNUCED/CCI 1992.**

	<b>CCI 1975 : Règles uniformes pour un document de transport combiné</b>		<b>Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal</b>	
<b>Approche</b>	<i>Réseau modifié</i> <i>Non obligatoires</i> (Règle 2: émission d'un document de transport combiné) <i>Pas force de loi ou de convention</i>		<i>Réseau modifié</i> <i>Non obligatoires</i> (Règle 1: par incorporation dans le contrat) <i>Pas force de loi ou de convention</i> (Règle 13)	
<b>Opérations</b>	Un mode de transport si les parties avaient l'intention de recourir à au moins deux modes (Règle 1) ; ou bien transport par au moins deux modes (Règle 2) Transport et fourniture de services de transport (Règle 5)		Au moins deux modes de transport (Règle 2) Transport et fourniture de services de transport (art. 1)	
<b>Application</b> <i>(Ratione materiae)</i>	De la prise en charge à la livraison (Règle 5)		De la prise en charge à la livraison (Règle 4) : garde de la marchandise par lui et ses préposés ou mandataires	
<b>Fondement</b>	<b>Domage localisé</b>	<b>Domage non localisé</b>	<b>Domage localisé</b>	<b>Domage non localisé</b>
	Loi ou convention applicables	Présomption de faute (Règles 5 et 12 (f)) Responsable également des actes ou omissions de ses agents, préposés et de toute autre personne à laquelle il recourt pour exécuter le contrat	Pas de règle expresse (Loi ou convention applicable)	Présomption de faute ou de négligence (Règle 5)  Responsable également des actes ou omissions de ses agents, préposés et de toute autre personne à laquelle il recourt pour exécuter le contrat (Règle 4.2)
<b>Exonération</b>	<b>Domage localisé</b> (Règle 13)	<b>Domage non localisé</b> (Règle 12)	<b>Domage localisé</b>	<b>Domage non localisé</b>

	Loi ou Convention applicables	Faute du chargeur ; défauts de l'emballage ou des marques ; vice propre de la marchandise ; entraves inévitables apportées au travail ; toute cause qu'il ne pouvait empêcher et dont il ne pouvait éviter les conséquences par l'exercice de sa diligence raisonnable ; accident nucléaire.	Pas de règle expresse (Loi ou Conv. )	Prouve <u>qu'aucune faute ou négligence</u> de sa part ou de la part de ses préposés, agents ou sous-traitants n'est à l'origine de la perte ou du dommage (Règle 5.1).
			Possibilité d'invoquer en plus, en cas de <u>segment maritime ou fluvial</u> (Règle 5.4) : <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Faute nautique</u></li> <li>• <u>Incendie</u></li> </ul> <i>(sauf application des Règles de Hambourg)</i>	
<b>Limitations (Sauf déclaration de valeur)</b>	<b>Dommege localisé</b>	<b>Dommege non localisé</b>	<b>Dommege localisé</b>	<b>Dommege non localisé</b>
	<u>Perte ou dommege</u> : Conv. ou loi nationale (Règle 13)	<u>Perte et avarie</u> : 2 DTS/kg	<u>Perte/dommege</u> : Conv. ou loi nationale (Règle 6.4)	<u>Perte/ dommege</u> : Inclusion d'un <i>segment maritime ou fluvial</i> : 666.67 DTS/ colis énuméré ou 2 DTS/kg <i>Si pas segment maritime ou fluvial</i> : 8.33 DTS
	<u>Retard</u> (Règle 14) : si prévu par Convention ou loi nationale applicables Seulement montant du fret sauf disposition contraire de la loi ou Conv.	<u>Retard</u> : Néant	<u>Retard</u> (si déclaration d'intérêt spécial Règle 5.1) : fret total maximum (Règle 6.5)	
	<u>Perte indirecte</u> : Néant		<u>Perte indirecte</u> : fret total maximum (Règle 6.5)	

	<u>Cumul de réparation</u> : Néant	<u>Cumul de réparation</u> : limitée à la responsabilité pour perte totale (Règle 6.6)
<b>Déchéance</b>	Faute personnelle inexcusable (Règle 17)	Faute personnelle inexcusable (Règle 7)

## CONCLUSION DU CHAPITRE SECOND

La mise en œuvre d'un droit du transport intermodal repose de nos jours sur les solutions contractuelles. Celles-ci s'inspirent largement des diverses approches proposées et des projets de Conventions avortés.

La difficulté d'ériger un consensus entre les diverses parties prenantes industrielles (transporteurs et chargeurs) a eu pour résultat de maintenir l'imprévisibilité juridique en l'état. Certains aspirent à un régime uniforme ajusté à la pratique de l'intermodal ; d'autres aspirent à conserver tels quels les instruments juridiques en vigueur. Finalement, tout projet juridique, depuis les années 1960 à nos jours, se retrouve prisonnier de l'antagonisme des partisans d'une approche uniforme et des partisans d'une approche réseau.

L'approche réseau tend à l'emporter en pratique puisqu'elle a constitué l'assise des deux modèles de Règles proposées par les transporteurs à leurs clients chargeurs. Dès lors que l'on a affaire à un dommage localisé, ce sont les Conventions ou lois unimodales impératives en vigueur qui s'appliquent. Par contre, dans le cas d'un dommage non localisé, les dispositions s'inspirent tantôt des régimes de responsabilité maritimes tantôt du régime de responsabilité routier.

La Commission européenne tente d'impulser une troisième approche dont le point de départ est le système de transport intermodal lui-même et non plus le système de transport segmenté. Elle doit répondre non seulement à la problématique du dommage non localisé, mais également à celle du conflit éventuel avec les Conventions unimodales en vigueur, dont l'empirisme constitue également un frein à toute réforme.

En l'état actuel des réflexions deux principes directeurs se dégagent des travaux européens : privilégier la **flexibilité** du régime juridique à mettre en œuvre au lieu de l'impérativité traditionnelle ; prendre en considération la pratique commerciale de l'intermodal qui repose sur un principe **d'intégration et une orientation client**.



## CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

La question de savoir quel est le droit applicable à un transport intermodal international de marchandises, nous a amené à analyser les champs d'application des différentes Conventions internationales en vigueur.

Elaborées spécifiquement pour un mode de transport, elles se limitent, *en principe*, aux contrats consistant en un déplacement des marchandises d'un point d'origine vers un point de destination sur un tronçon unimodal international particulier. Le déplacement doit être effectué par un transporteur exploitant un mode de transport, en contrepartie d'une rémunération. Certaines prévoient en outre, la possibilité de leur application à d'autres opérations complémentaires ou encore à une superposition de deux modes de transport différents.

Pourtant, pour certains, ces dispositions pourraient s'appliquer à une chaîne de transport intermodal et, par conséquent, couvrir des opérations effectuées au moyen d'autres modes de transport. Une telle position qui tente de combler l'absence de régime juridique intermodal par l'extension des conventions en vigueur ne fait pas l'unanimité.

Cette divergence d'interprétations tant doctrinale que jurisprudentielle prend racine dans l'interprétation de la CMR, et s'est ensuite étendue aux autres conventions terrestres que celle-ci a inspiré. Pour une partie de la doctrine et de la jurisprudence, une Convention unimodale comme la CMR s'applique à un contrat de transport intermodal, dès lors que ce dernier est international. Ce faisant, la Convention s'appliquerait même si le tronçon visé est interne. Tout en étant favorable à une extension des champs d'application, d'autres considèrent, par contre, qu'il faut tout de même s'en tenir aux seuls tronçons internationaux et ne pas rattacher le champ d'application d'une convention à l'intégralité d'un contrat de transport international intermodal. A l'extrême opposé, certains préfèrent s'en tenir au caractère unimodal des Conventions, les distinguant ainsi d'une opération intermodale qui repose sur un contrat de transport intermodal et non pas sur un contrat de transport par un mode de transport particulier.

L'ensemble de ces divergences a pour origine non seulement l'absence de régime propre à l'intermodal, mais également l'existence de dispositions traitant du recours à un autre mode de transport en plus du mode principal faisant l'objet du contrat de transport. Les dispositions

relatives au transport superposé, au pré et post-acheminement ou encore à la substituabilité des modes de transport sont assimilées au transport intermodal du fait unique qu'elles requièrent l'utilisation de modes de transport différents. Par ailleurs, lorsque le législateur international aborde le transport intermodal, il le fait en partant d'un mode en particulier, c'est-à-dire soit en veillant à circonscrire l'application d'une Convention à l'un des tronçon de la chaîne de transport (par ex : Conventions aériennes) ; soit en essayant d'étendre son régime en se gardant de déborder sur les segments régis par les autres conventions (par ex : les Règles de Rotterdam).

L'absence de réponse claire quant à l'applicabilité des instruments existants et l'imprévisibilité juridique qui en découle, a donné lieu à divers projets portant sur l'élaboration d'un instrument international dédié au transport intermodal. Depuis les premiers travaux des années 1960, les propositions juridiques reposent soit sur une approche uniforme, soit sur une approche réseau. Elles tentent toutes deux de fixer un régime qui pallient les lacunes du droit en vigueur : élaborer des dispositions qui régissent le cas du dommage inconnu, fixer une responsabilité proportionnelle entre deux paliers de relations contractuelles (chargeur-ETI-transporteur de fait) notamment en ce qui concerne les seuils de limitations de responsabilité et, enfin, éviter tout conflit avec les Conventions en vigueur.

Même si aucune de ces approches n'a abouti jusqu'ici, l'approche réseau tend tout de même à dominer, du moins eu égard aux Règles modèles non impératives mises à la disposition de la pratique. Reposant sur une approche réseau modifiée, pourtant rejetée par les chargeurs, ces Règles sont profondément ancrées dans les régimes maritime et routier notamment en ce qui concerne les cas d'exonération et les limitations de responsabilité. L'ensemble des textes en vigueur et des propositions avancées aboutissent finalement à un « *patchwork* » d'instruments unimodaux, auxquels s'ajoutent des Règles contractuelles mixant plusieurs régimes unimodaux, et auxquels s'ajouterait peut être un régime régional.

La difficulté de parvenir à un consensus international a fini par convaincre la Commission européenne de la nécessité de pallier l'incertitude juridique en matière intermodale à l'échelle régionale. Malgré la menace d'une énième diversité de régime juridique que cela pose, le projet a plusieurs mérites et le premier étant l'initiation d'une nouvelle approche. Faisant fi des modes,

le projet adopte une perspective systémique. L'intérêt ne porte plus sur la juxtaposition de modes, mais sur les objectifs économiques et commerciaux d'une intégration des modes. Il semblerait que l'intermodal ne se résumerait pas uniquement à l'utilisation de plusieurs modes de transport différents.

Eu égard à la teneur des débats, à la confusion ambiante, et à la diversité des approches avancées, il ne nous paraît pas vain de se poser une question simple : qu'est-ce que le transport intermodal ? Cette question fera l'objet de notre deuxième partie.

## **PARTIE II. LE TRANSPORT INTERMODAL : UN SYSTÈME INTÉGRÉ**

Nous avons décelé un certain nombre de divergences quant à l'interprétation des instruments juridiques lorsqu'il s'agissait de se prononcer sur leur application à l'opération consistant à utiliser plusieurs modes de transport différents. De plus, nous avons constaté que le législateur international se préoccupe de l'application de chacun des textes sur les segments individuels de la chaîne de transport intermodal. Enfin, avec une approche unimodale plus, l'on tente d'étendre un régime juridique unimodal à l'ensemble de la chaîne intermodale.

Par contre, nous avons avancé à diverses étapes de notre exposé que l'approche unimodale prédominante (à laquelle est rattachée l'approche réseau) ne concorde pas avec les caractéristiques fondamentales de l'intermodal. Ainsi, nous consacrerons cette partie à exposer ces particularités qui sont à la fois opérationnelles et commerciales. L'ultime objectif étant de contribuer à dissiper certaines confusions qui portent atteinte à un débat juridique fructueux sur la fixation d'un régime juridique de responsabilité propre au transport intermodal.

Il s'agit alors de ne pas se limiter uniquement au volet « transport », mais de nous intéresser également aux liens qui existent entre le transport et l'organisation des chargeurs. S'il est un constat indéniable, c'est que la globalisation des marchés a eu divers impacts sur l'organisation des entreprises. Leur compétitivité ne se situe plus à l'échelle nationale ou régionale, mais couvre des territoires transnationaux ou mondiaux. Cela met l'accent sur l'importance de la gestion des flux de marchandises (flux physiques). Une étude portant sur le transport intermodal international de marchandises nécessite, par conséquent, de comprendre l'ampleur des changements dans l'organisation des chargeurs. Nous nous limiterons à l'analyse des seuls concepts qui ont une répercussion directe sur le transport.

Le *premier objectif* est de savoir quelle est la perspective des chargeurs internationaux face au transport intermodal international (**Chapitre 1**).

Le *second objectif* est de confronter une telle perspective à celle qui domine les débats juridiques (l'approche unimodale) pour savoir à laquelle nous devrions rattacher le transport intermodal international de marchandises (**Chapitre 2**).

## **CHAPITRE 1. Evolution de l'organisation des chargeurs sous l'impulsion du concept de Supply Chain Management**

Les transformations de l'industrie des transports proviennent non seulement des évolutions technologiques telles que la conteneurisation, mais également des transformations des méthodes de production et de distribution des chargeurs (**Section 2**). Il ne serait donc pas vain de comprendre la teneur de ces méthodes et l'ampleur de leurs impacts sur le transport international de marchandises par voie intermodale. Pour ce faire, il nous faudra au préalable exposer brièvement les soubassements de ces méthodes qui sont incarnés par le concept de *supply chain management* (**Section 1**). C'est à l'aune de ce concept que l'on déterminera la perspective des chargeurs internationaux face au transport ainsi que ses répercussions sur le transport intermodal.

### **Section 1. L'émergence de la « supply chain management »**

L'un des concepts phares de ces dernières décennies est le *supply chain management* qui consiste en la gestion d'une chaîne logistique intégrée et ouverte (**II**). Ce concept est le fruit d'une transformation progressive de l'organisation des entreprises. Avant de traiter de la *supply chain management*, il nous paraît nécessaire de saisir au préalable la notion de « chaîne logistique » de laquelle il découle (**I**).

#### **I. Définir la chaîne logistique**

La notion de chaîne logistique est le fruit de diverses étapes d'évolution de l'organisation des entreprises en réponse aux contextes économiques auxquels elles ont été et sont encore confrontées (**A**). Leur quête d'un avantage concurrentiel les conduira à s'inspirer des concepts de chaîne et de système de valeur développés par M. Porter (**B**).

##### *A. Les principales étapes d'évolution de la logistique*

Les concepts et dimensions qui constitueront la « chaîne logistique » se sont développés à différentes époques en partant d'abord de la nécessité de réduire les coûts des opérations, et

notamment le coût des transports<sup>490</sup>. L'objectif pour les entreprises est de veiller à se maintenir ou à se déployer durablement sur un marché. Pour cela, elles ont dû se restructurer pour s'adapter à des contextes économiques divers, mais aussi, pour tirer avantage des évolutions technologiques, et principalement des technologies de l'information.

Les stratégies adoptées sont au cœur de ce que l'on appelle la logistique ou la stratégie logistique. En perpétuelle mutation<sup>491</sup>, la logistique est difficile à qualifier, notamment dans le domaine juridique. Il est par conséquent important de retracer les diverses étapes de son développement.

Une première définition de la logistique avait été fixée par l'American Marketing Association en 1948 qui considérait que :

*« La logistique concerne le mouvement et la manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation ainsi que la gestion de ce processus »*<sup>492</sup>.

De cette définition on comprend que le point de départ était l'organisation de la circulation des *flux physique de l'entreprise vers le client*. L'objectif assigné à la logistique était limité à la planification de l'écoulement des produits vers le marché, ce qui impliquait les seules activités de transport, manutention et stockage<sup>493</sup>. Ces activités constituent le « système de distribution physique » des entreprises.

Par ailleurs, l'organisation des activités se fait à « flux poussé » où l'amont de la chaîne commande l'aval<sup>494</sup> et la logistique doit avant tout répondre à des objectifs *marketing*.

---

<sup>490</sup> Jacques COLIN, « La Logistique : Histoire et Perspectives », (1996) 4-2 *Logistique Manag.* 97, 103; Donald J. BOWERSOX, « SCM: The past is prologue », (2007) 2 *CSCMP's Supply Chain Q.* 28, 29.

<sup>491</sup> Les différentes phases de maturation de la notion de « chaîne logistique » ont été traitées par plusieurs auteurs selon diverses perspectives. Par exemple, J. Colin distingue entre « phase de démarrage des années 1970, phase de croissance des années 1980-1990 et phase de maturité à partir des années 1990 » ; A. Jokar, Frein et Dupont distinguent quant à eux trois périodes : « la logistique séparée avant 1975, la logistique intégrée après 1975 et la logistique coopérée après 1990 » ; Shapiro R.D rendant compte de l'évolution des entreprises américaines distingue entre « phase interne, logistique intégrée, modification des structures et supply chain ». De son côté P. Lièvre réfère à : « la logistique intrafonctionnelle (1950-1975), la logistique interfonctionnelle (1975-1990) et la logistique ouverte de 1990 à nos jours », sur ces différentes présentations voir: P. LIEVRE, préc., note 49, p. 28.

<sup>492</sup> Traduction de: *Id.*, p. 19.

<sup>493</sup> G. PACHÉ, préc., note 50.

<sup>494</sup> Joël SOHIER, *La logistique*, Paris, Vuibert, 2010, p. 38.

Une telle organisation s'explique par le fait qu'après guerre, on est passé vers une économie à forte croissance centrée sur la production et la vente<sup>495</sup>. Jusqu'à la fin des années 1960, la logistique s'est donc cantonnée à la seule **distribution physique** même si on lui élargit progressivement son champ d'action en estimant qu'elle représente :

*« le vaste spectre d'activités nécessaires pour obtenir un mouvement efficient de produits finis depuis la sortie des chaînes de fabrication jusqu'au consommateur, et qui dans quelques cas inclut le mouvement des matières premières depuis leurs fournisseurs jusqu'au début des chaînes de fabrication. Ces activités incluent le transport des marchandises, l'entreposage, la manutention, l'emballage, le contrôle des stocks, le choix des emplacements d'usines et d'entrepôts, le traitement des commandes, les prévisions de marché et le service offert aux clients »<sup>496</sup>.*

Mais une autre étape sera amorcée avec l'incorporation de **l'approvisionnement et de la production**. C'est ce que reflète la définition de J.F. Magee qui conçoit la logistique comme une technique de gestion des flux de matières premières et des produits s'écoulant depuis les sources d'approvisionnement jusqu'aux utilisateurs :

*« Logistics refers to the art of managing the flow of materials and products from source to user. The logistics system includes the total flow of materials, from the acquisition of raw materials to the delivery of finished products to the ultimate users »<sup>497</sup>.*

Le processus logistique n'est plus restreint à la seule *distribution physique*, il englobe deux autres sous-systèmes : *l'approvisionnement* et la *production*<sup>498</sup>.

---

<sup>495</sup> Ronald H BALLOU, *Basic business logistics: transportation, materials management, & physical distribution*, Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1978, p. 15.

<sup>496</sup> Traduit par: G. PACHÉ, préc., note 50 A partir de National Council of Physical Distribution Management.

<sup>497</sup> John F MAGEE, *Industrial logistics; analysis and management of physical supply and distribution systems*, New York, McGraw-Hill, 1967, p. 2.

<sup>498</sup> P. LIEVRE, préc., note 49, p. 21.

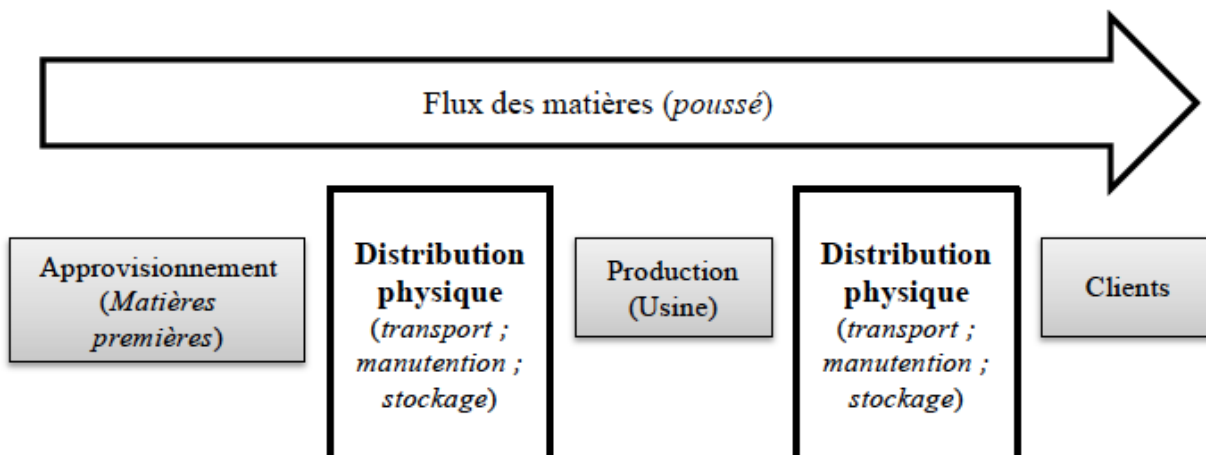


Figure 4. Logistique: approvisionnement, production et distribution physique

Malgré ces évolutions, les activités logistiques resteront segmentées. En effet, avant les années 1970, la principale problématique était la production et la vente car la demande était prévisible et supérieure à l'offre, la croissance économique était régulière, et le marché était national<sup>499</sup>. Par conséquent, un certain degré d'inefficacité dans la distribution des produits était toléré<sup>500</sup>, et les activités logistiques étaient dispersées dans différentes fonctions de l'entreprise<sup>501</sup>. Chaque service de l'entreprise travaillait en vase clos et l'objectif des responsables de chaque sous-système de la chaîne logistique était de diminuer les coûts en optimisant les opérations prises individuellement à leur échelon, sans se soucier des impacts que cela pouvait avoir sur l'ensemble de l'entreprise. Une vision *locale* prédominait<sup>502</sup>.

En revanche, à partir des années 1975, le marché devient plus compétitif et les entreprises font face à une crise économique ainsi qu'à une demande volatile<sup>503</sup> impliquant une offre diversifiée. On passe progressivement d'une économie de masse vers une économie de la singularité<sup>504</sup>. Pour se distinguer les entreprises doivent se différencier par les coûts et par l'amélioration de la qualité des produits ou des services et, de ce fait, elles doivent penser autrement leur

<sup>499</sup> *Id.*, p. 28.

<sup>500</sup> R. H. BALLOU, préc., note 495, p. 15.

<sup>501</sup> J. R. STOCK et D. M. LAMBERT, préc., note 23, p. 18.

<sup>502</sup> Darren HALL et Alan BRAITHWAITE, « The development of thinking in supply chain and logistics management », dans *Handbook of logistics and supply-chain management*, A. Brewer, K. Button and D.A Hensher, Amsterdam; New York, Pergamon, 2001, p. 81 à la page 84.

<sup>503</sup> P. LIEVRE, préc., note 49, p. 28.

<sup>504</sup> J. COLIN, préc., note 490, 104.



organisation interne. La logistique revêtra alors une nouvelle dimension celle de la « gestion stratégique » et va englober « *les activités qui maîtrisent les flux des produits, la coordination de l'offre et de la demande pour atteindre un niveau de service donné au moindre coût* »<sup>505</sup>.

Cette nouvelle réflexion basée sur une approche « globale » contraste avec l'approche « segmentée » qui prévalait jusque là. Elle consiste à analyser puis à organiser les fonctions de l'entreprise en termes de système<sup>506</sup>. Chaque activité impliquée dans l'écoulement des produits en partant de l'amont vers l'aval devra être prise en considération<sup>507</sup> et être intégrée. Pour ce faire, il est important de mesurer les impacts que peuvent avoir entre elles les fonctions de l'entreprise puisqu'il existe une interaction entre elles, et que toute décision prise sur une opération va nécessairement affecter l'une ou l'autre opération de la chaîne. En somme, la décision logistique doit être prise en visant l'efficacité du système dans son intégralité<sup>508</sup> car *le tout est supérieur à la somme des parties*<sup>509</sup>. J. De Rosenay définit ce système comme : « *un ensemble d'éléments en interaction dynamique, organisé en fonction d'un but* »<sup>510</sup>.

L'idée d'intégration ne cessera de gagner du terrain pour devenir un objectif fondamental en gestion de la chaîne logistique. Elle a émergé dans les années 1960 via « *la gestion de la distribution physique* » des produits finis qui portait uniquement sur la logistique sortante (c'est-à-dire le gestion du transport, de l'entreposage, des stocks, de la manutention, et des commandes). L'intégration va ensuite s'étendre à la logistique entrante avec « *la gestion des matières* ». Cela va finalement permettre de gagner en efficacité puisque pour reprendre

---

<sup>505</sup> Traduction libre à partir de Heskett: « encompassing those activities that facilitate product movement and the coordination of supply and demand in accomplishing specified cost and service objectives » James L. HESKETT, « Logistics - essential to strategy », (1977) 55 *Harv. Bus. Rev.* 85, 86.

<sup>506</sup> François KOLB, *La logistique: approvisionnement, production, distribution*, Paris, Entreprise Moderne d'Édition, 1972, p. 19.

<sup>507</sup> Tel que l'explique G. PACHÉ : « La mise à disposition d'un produit fini est en fait la dernière étape d'un processus long et complexe, puisque les entreprises manufacturières, avant de pouvoir le distribuer (sous- système de distribution physique), auront dû le fabriquer (sous-système de gestion de production) et, pour cela, s'approvisionner préalablement en matières premières et composants (sous-système approvisionnement). Le succès de la démarche logistique, véritable « science du détail », repose dès lors sur la capacité de traiter de manière décomposée, sous-système par sous- système, chacune des activités impliquées dans l'écoulement des matières et marchandises, de l'amont vers l'aval » G. PACHÉ, préc., note 50.

<sup>508</sup> M CHRISTOPHER, « Marketing and logistics. A new area of management concern », (1973) 2-2 *Ind. Mark. Manag.* 131, 134.

<sup>509</sup> J. R. STOCK et D. M. LAMBERT, préc., note 23, p. 4.

<sup>510</sup> Joël de ROSNAY, *Le macroscope: vers une vision globale.*, Paris, Éditions du Seuil, 1975, p. 91.

l'exemple donné par Storck et Lambert en ce qui concerne la gestion des fonctions liées aux transports :

*« Rather than having the purchasing department negotiate with inbound carriers and the logistics department negotiate with outbound carriers, one organization can negotiate for both inbound and outbound transportation. This typically results in lower overall freight rates because of the larger quantities involved. It also allows the firm and its carriers to more effectively and efficiently plan transportation »<sup>511</sup>.*

L'intégration de la fonction logistique ainsi réalisée, les entreprises vont ensuite œuvrer à intégrer l'ensemble de leurs fonctions internes. Plusieurs auteurs relèvent en effet l'inefficacité engendrée par la structure « verticale » des entreprises. Celle-ci comprend une série de fonctions (ex : achat et marketing, logistique, production etc.) dont l'interaction était inexistante. On constate que les gestionnaires (*managers*) de chacune des fonctions sont plus attentifs aux résultats de la fonction qu'ils gèrent qu'à ceux de l'entreprise dans son ensemble<sup>512</sup>. On constate également que la seule fonction « d'interface » avec l'ensemble des autres fonctions est la fonction logistique. On va alors lui assigner un rôle de coordination pour parvenir à une intégration « inter-fonctionnelle »<sup>513</sup>.

De cette logistique intégrée vont découler divers concepts tels que le concept de *coût global*, celui de *l'arbitrage entre les coûts*, ou encore celui de *profit global*. A travers le concept de coût global l'on vise à minimiser les dépenses liées non pas à l'exécution de chaque activité isolée, mais plutôt celles qui sont liées à l'exécution de l'ensemble des activités. En effet, la réduction des dépenses dans l'exécution d'une activité peut engendrer une augmentation du coût global. Cela nécessite donc un arbitrage entre les coûts à déployer. On pourrait, par exemple, accepter des coûts de transport plus élevés en contrepartie de faibles coûts de stockage<sup>514</sup>. Autrement dit, l'arbitrage doit se faire sous l'angle d'un système intégré qui ferait en sorte que les dépenses sur

---

<sup>511</sup> J. R. STOCK et D. M. LAMBERT, préc., note 23, p. 27.

<sup>512</sup> Martin CHRISTOPHER, *Logistics and supply chain management: creating value-adding networks*, Harlow, Financial Times/Prentice Hall, 2011, p. 229; Martin CHRISTOPHER, « New directions in logistics », dans *Global logistics: New directions in supply chain management*, C.D. Waters, London, Kogan Page Ltd., 2010, p. 21 à 33 à la page 30.

<sup>513</sup> McKinnon cite Morash, Droge et Vickery qui considèrent : « the strong boundary spanning role found for logistics implies that logistics can be used as a vehicle for cross-functional integration, a nexus of communication and co-ordination, and for better system performance » Michael BROWNE et Julian ALLEN, « logistics outsourcing », dans *Handbook of logistics and supply-chain management*, A.M. Brewer, K. J. Button and D.A. Hensher, Amsterdam; New York, Pergamon, 2001, p. 253 à 268 à la page 159.

<sup>514</sup> Gilles PACHÉ et Thierry SAUVAGE, *La logistique: enjeux stratégiques*, Paris, Vuibert, 2004, p. 9.

une activité débouchent sur une réduction proportionnellement plus forte des dépenses effectuées sur une autre activité<sup>515</sup>. On ira ensuite plus loin en essayant de concilier cet objectif de minimisation du coût global avec celui d'une augmentation du niveau de service. C'est l'idée que sous-tend le concept de profit global : « *maximiser les profits grâce à l'identification du niveau de service idéal* »<sup>516</sup>.

Cette attention portée sur le service marquera le passage vers un management de la qualité. Pour y parvenir, sans augmenter les coûts, il faudra de nouveau procéder à une réorganisation de la structure des entreprises<sup>517</sup>. Une telle réorganisation mettra l'accent sur la réduction des stocks qui devient un enjeu incontournable du fait de la crise financière des années 1980 et 1990. Finalement, pour diminuer le coût global et en parallèle augmenter le niveau de service, les entreprises passeront d'une organisation en *flux poussé* vers une organisation en *flux tiré*. Le pilotage des flux ne se fait plus par l'amont mais par l'aval. La méthode consiste à partir de la commande ferme du client pour ne produire que ce qui est « réellement » demandé au moment où cela est demandé. C'est ce que l'on a appelé le *just in time*<sup>518</sup>.

Finalement, la logistique intégrée permet aux entreprises de : « *rationnaliser les opérations liées aux flux de marchandises, de réduire les coûts, d'améliorer le niveau de service et de qualité dans une optique interfonctionnelle et de flux tirés par la demande* »<sup>519</sup>.

L'intégration des diverses fonctions a été schématisé chronologiquement par R.H Ballou comme suit :

---

<sup>515</sup> M. CHRISTOPHER, préc., note 508, 135.

<sup>516</sup> G. PACHÉ et T. SAUVAGE, préc., note 514, p. 10.

<sup>517</sup> P. LIEVRE, préc., note 49, p. 33.

<sup>518</sup> Du fait de l'importance centrale de ce concept en logistique et de ses nombreux impacts sur le transport, il sera exposé plus en détail dans le présent chapitre à la Section 2, II).

<sup>519</sup> P. LIEVRE, préc., note 49, p. 38.

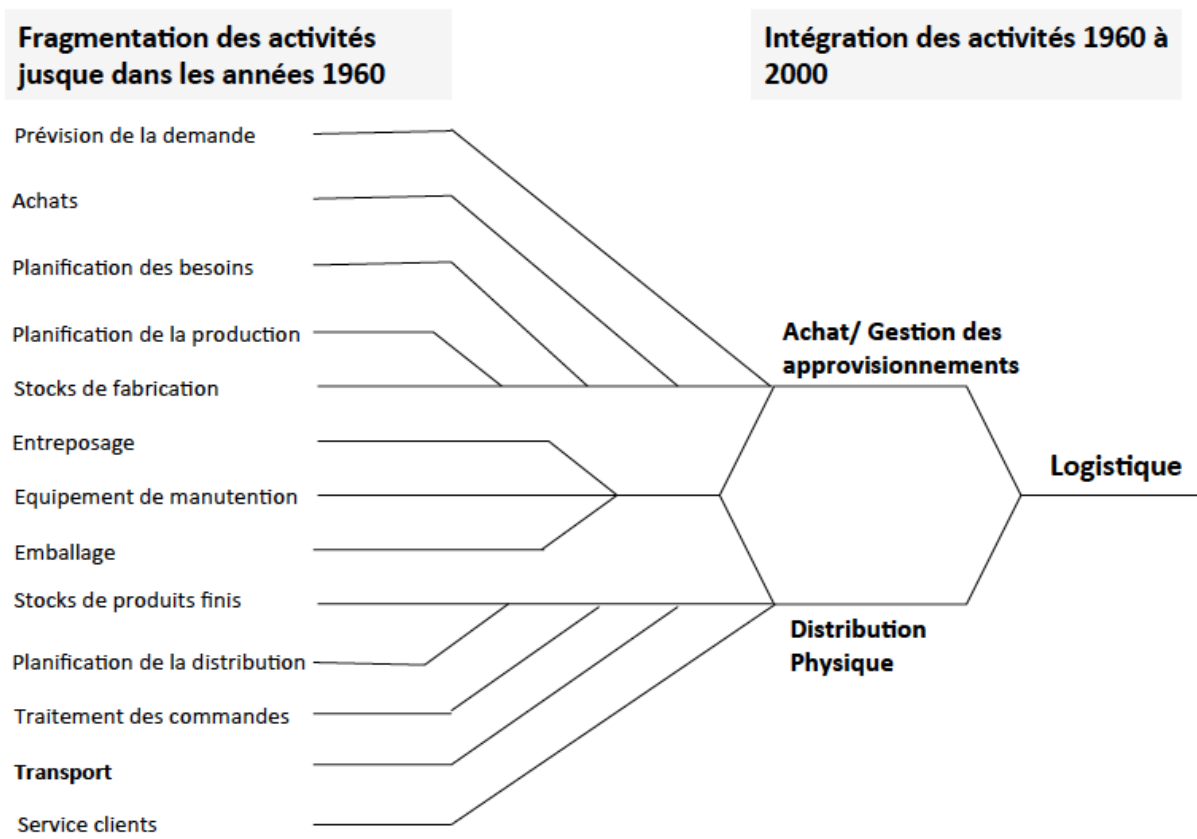


Figure 5. Principales étapes d'évolution de la gestion logistique des entreprises. Adapté de R.H. Ballou (2007)<sup>520</sup>

Mais cette intégration qui deviendra certes une priorité en gestion logistique mettra du temps à s'imposer. En outre, elle se limitera au départ aux fonctions internes, ce qui se révélera insuffisant pour se positionner durablement sur le marché. La concrétisation de l'idée d'intégration, et notamment d'une intégration plus ouverte viendra de la transposition des concepts de *chaîne de valeur* et de *système de valeur* développés par M. Porter.

<sup>520</sup> Ronald H. BALLOU, « The evolution and future of logistics and supply chain management », (2007) 19-4 *Eur. Bus. Rev.*, 338.

B. *La quête d'un avantage concurrentiel : les concepts de chaîne de valeur et de système de valeur*

Avec une concurrence plus mondialisée et donc plus féroce, les entreprises tentent de se positionner sur de nouveaux marchés et de s'y imposer durablement. Elles sont en constante recherche d'un avantage concurrentiel.

L'avantage concurrentiel résulte essentiellement de la « *la valeur qu'une firme peut créer pour ses clients en sus des coûts supportés par la firme pour la créer* »<sup>521</sup>. Pour l'obtenir M. Porter propose une organisation sous forme de *chaîne de valeur* et de *système de valeur*. Pour l'auteur :

*« L'avantage concurrentiel procède des nombreuses activités qu'une firme accomplit pour concevoir, fabriquer, commercialiser, distribuer et soutenir son produit. Chaque activité peut contribuer à un positionnement relatif de l'entreprise en termes de coûts et créer une base de différenciation »*<sup>522</sup>.

Pour se *différencier* de ses concurrents, l'entreprise doit capter la préférence des clients en offrant *les services adaptés*. Cependant, elle ne doit pas le faire à un *coût* inaccessible. Ces deux objectifs (avantage par les coûts et avantage par les services) ne peuvent être atteints que par une « *décortication* » et une meilleure coordination des diverses activités de *la chaîne de valeur*<sup>523</sup> (l'entreprise). Celles-ci se déclinent, selon Porter, en activités primaires et activités secondaires.

*Les activités primaires* concernent la création matérielle d'un produit, sa commercialisation, la livraison aux clients, la promotion et le service après-vente. Autrement dit, il s'agit : de la logistique d'entrée, opérations ou exploitation, logistique sortante, marketing et vente, et puis les services.

*Les activités secondaires* (dites également *activités de support*) viennent au soutien des activités primaires et sont présentes sur tous les maillons de la chaîne d'activités primaires. Il s'agit de

---

<sup>521</sup> MICHAEL E. PORTER, *L'avantage concurrentiel: comment devancer ses concurrents et maintenir son avance*, Paris, Dunod, 1999, p. 13.

<sup>522</sup> *Id.*, p. 49.

<sup>523</sup> Selon Porter: « la chaîne de valeur décompose la firme en activités pertinentes au plan de la stratégie, dans le but de comprendre le comportement des coûts et de saisir les sources existantes et potentielles de différenciation » *Id.*

l'administration générale de l'entreprise, de la gestion des ressources humaines, de la recherche et développement technologiques.

Ce qui est schématisé comme suit :

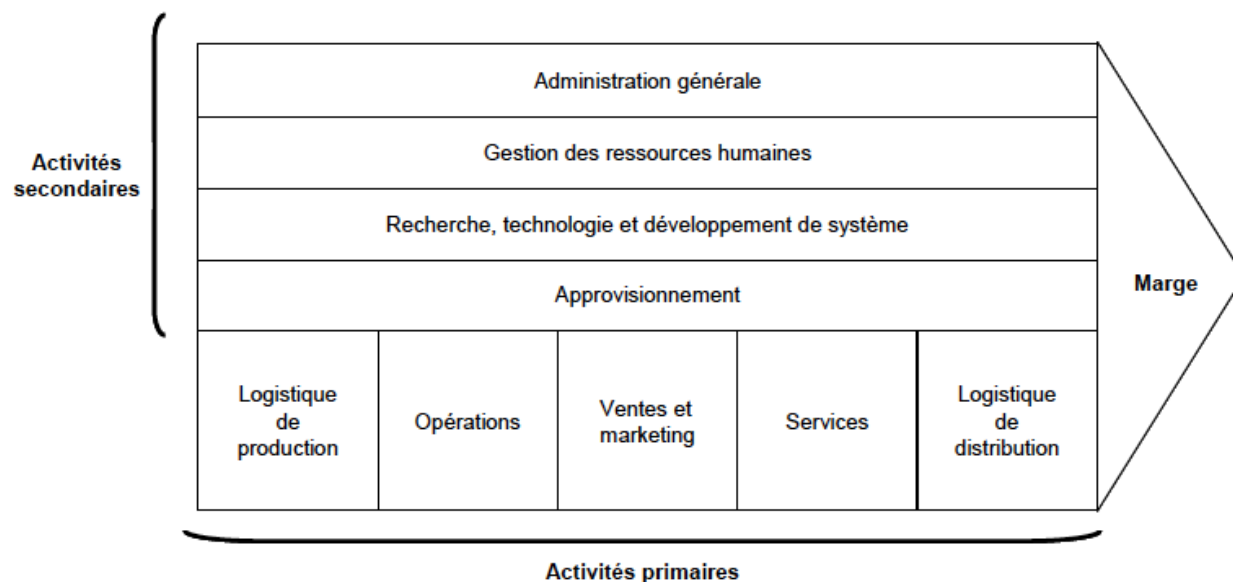


Figure 6. La chaîne type de valeur. Adaptée de M. Porter (1999)<sup>524</sup>.

Il faut donc examiner chacune des activités de la chaîne de valeur et identifier les activités qui ne permettent pas d'obtenir un réel avantage concurrentiel. Ces dernières doivent alors être externalisées<sup>525</sup>.

Porter parle également de « *système de valeur* » selon lequel cette chaîne de valeur (l'entreprise) est nécessairement liée à d'autres chaînes valeurs qui sont celles de ses fournisseurs et de ses réseaux de distribution. En effet, c'est la transformation du produit qui lui permet de gagner de la valeur. Mais cela exige plus d'une seule organisation. Cela nécessite l'intervention de plusieurs acteurs depuis l'approvisionnement jusqu'à la mise sur le marché. Autrement dit, il existe une interaction de l'entreprise (chaîne de valeur) avec la chaîne de valeur de ceux qui approvisionnent en matières premières et celle de ceux qui procéderont au déplacement du produit pour le mettre à la disposition du consommateur. L'ensemble de ces chaînes forment ainsi un système interdépendant qui concourt à la réalisation d'un avantage concurrentiel durable. Ainsi, pour

<sup>524</sup> *Id.*, p. 53.

<sup>525</sup> L'externalisation ayant un impact sur les transports fera l'objet de développements dans la section suivante.

avoir une position de supériorité par rapport à ses concurrents ou encore faire face à la compétitivité mondiale, il faudra établir un système de valeur *fournisseurs-entreprise-réseaux de distribution-client* optimal et coordonné<sup>526</sup>.

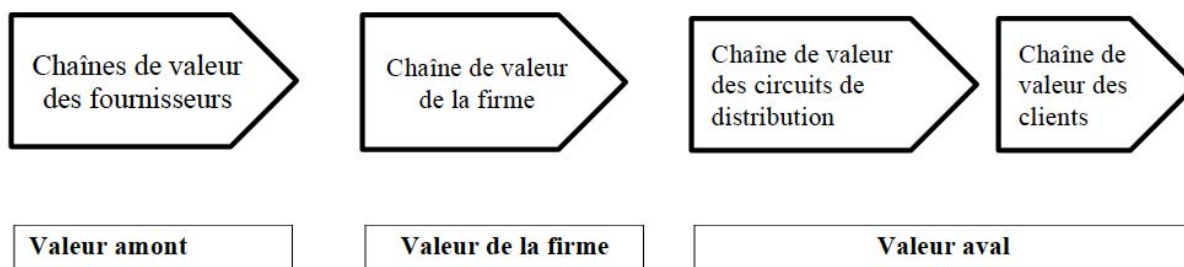


Figure 7. « Système de valeur. Firme œuvrant dans un seul secteur ». Adapté de M. Porter (1999)<sup>527</sup>

La système de valeur repose donc sur l'idée d'une coordination plus large : en plus de coordonner ses activités à l'interne, l'entreprise doit *se coordonner* avec d'autres entreprises pour être ou rester compétitive. Pour ce faire Porter met en exergue l'importance de la circulation de l'information et du traitement de l'information pour améliorer la gestion des activités entre les différentes entités du système.

Ces concepts de chaîne et de système de valeur vont avoir une résonance auprès des entreprises qui aspirent à répondre à la demande de leurs clients en temps opportun et dans des conditions de coûts et de service qui soient satisfaisantes. Ils seront incarnés par le concept de *supply chain management* qui constitue l'ultime étape de maturation de la chaîne logistique.

## II. La chaîne logistique intégrée et ouverte : *supply chain management*

Deux événements majeurs vont initier une étape supplémentaire dans l'avancée de la pensée en logistique : le développement des outils informatiques et de communication, et la globalisation. Ces derniers vont contribuer à instaurer un environnement compétitif exacerbé entre entreprises.

*La révolution dans le domaine des technologies de l'information* permettra non seulement d'améliorer le contrôle et le pilotage des flux physiques, mais également d'optimiser l'exécution des activités logistiques<sup>528</sup>. Elles permettent, en effet, de réduire l'incertitude le long de la chaîne

<sup>526</sup> P. LIEVRE, préc., note 49, p. 57.

<sup>527</sup> MICHAEL E. PORTER, préc., note 521, p. 51.

<sup>528</sup> J. R. STOCK et D. M. LAMBERT, préc., note 23, p. 18.

et de mieux prévoir les commandes, d'améliorer la gestion des stocks et de s'ajuster à la demande<sup>529</sup>. Grâce aux technologies de l'information, les entreprises qui sont passées d'un système de *flux poussés* vers un système de *flux tirés*, peuvent mieux synchroniser leurs flux physiques et donc réduire les stocks qui sont considérés comme coûteux.

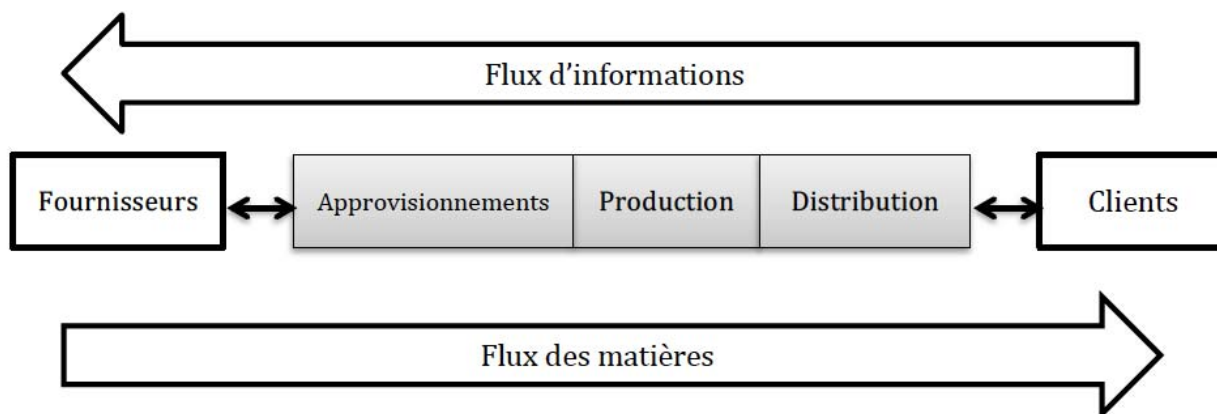


Figure 8. Chaîne logistique. Adapté de M. Christopher (2005)<sup>530</sup>

Au-delà de cette intégration interne, les technologies de l'information ont rendu possible l'intégration d'entreprises autrefois distinctes dans une même chaîne logistique<sup>531</sup>. L'un des outils utilisé est l'EDI (*Echanges de Données Informatiques*) qui permet de gérer et de synchroniser les activités qui sont éclatées entre les divers acteurs, ou entre les chaînes logistiques de plusieurs entreprises amenées à interagir<sup>532</sup>. Il permet non seulement une gestion des flux physiques mais également l'échange de documents dans un réseau international d'entreprises<sup>533</sup>. Ainsi, les outils informatiques renforcent la possibilité pour les entreprises de

<sup>529</sup> T. O'BRIEN, préc., note 4 à la page 42.

<sup>530</sup> Martin CHRISTOPHER, *Supply chain management: créer des réseaux à forte valeur ajoutée*, Paris, Village mondial, 2005, p. 17.

<sup>531</sup> « Innovative supply chain management structures are rapidly emerging. These incorporate expanded access to e-sources of supply, which use web-based exchanges and hubs, interactive trading mechanisms and advanced optimisation and matching algorithms to link customers with suppliers for individual transactions » Lauri OJALA et David MENACHOF, « IT in logistics and maritime business », dans *The handbook of maritime economics and business*, Costas Th Grammenos, London; Hong Kong, LLP, 2002, p. 898 à la page 900.

<sup>532</sup> J. COLIN, préc., note 490, 105.

<sup>533</sup> Hilde MEERSMAN et Eddy VAN DE VOORDE, « International logistics a continuous search for competitiveness », dans *Handbook of logistics and supply-chain management*, A.M. Brewer, K.J. Button, D.A. Hensher., Amsterdam; New York, Pergamon, 2001 à la page 61.



prendre des décisions compatibles avec le déclenchement *juste-à-temps*<sup>534</sup> des opérations logistiques (comme le transport ou le stockage)<sup>535</sup>.

Par ailleurs, *la globalisation* amorcée durant les années 1970 va s'accroître à partir des années 1990. Les entreprises deviennent internationales et pénètrent de nouveaux marchés. La concurrence est plus vive et la demande de plus en plus volatile. La logistique devient cruciale puisqu'elle constitue la principale arme concurrentielle des entreprises. Tel que précisé par Christopher : « *[companies] have realised that the real competition is not company against company, but rather supply chain against supply chain* »<sup>536</sup>.

Cet environnement économique et technologique va alors favoriser l'émergence de l'idée d'une *chaîne logistique ouverte*, c'est-à-dire que l'on considère l'entreprise comme un maillon qui doit interagir avec l'ensemble des acteurs se trouvant en amont et en aval de sa propre chaîne. Les divers acteurs tentent de mener une réflexion commune pour agir de manière plus coordonnée et plus fédératrice, dans le but d'améliorer leur efficacité inter-organisationnelle et de s'imposer sur le marché mondial<sup>537</sup>.

En somme, les entreprises passent d'une logistique *intra-organisationnelle* à une logistique *inter-organisationnelle* pour former un réseau. La gestion logistique s'inspire ainsi des concepts de *chaîne de valeur* et de *système de valeur*. Ce qui a été schématisé par Trent :

---

<sup>534</sup> Sur la notion de juste-à-temps et ses conséquences sur le transport voir : Section 2, II) du présent chapitre.

<sup>535</sup> G. PACHÉ et T. SAUVAGE, préc., note 514, p. 10.

<sup>536</sup> M. CHRISTOPHER, préc., note 512, p. 15.

<sup>537</sup> Samii parle de: « réseau d'organisations inter-reliées et ayant un objectif commun » Alexandre Kamyab SAMII, *Stratégie logistique: supply chain management*, Paris, Dunod, 2004, p. 6.

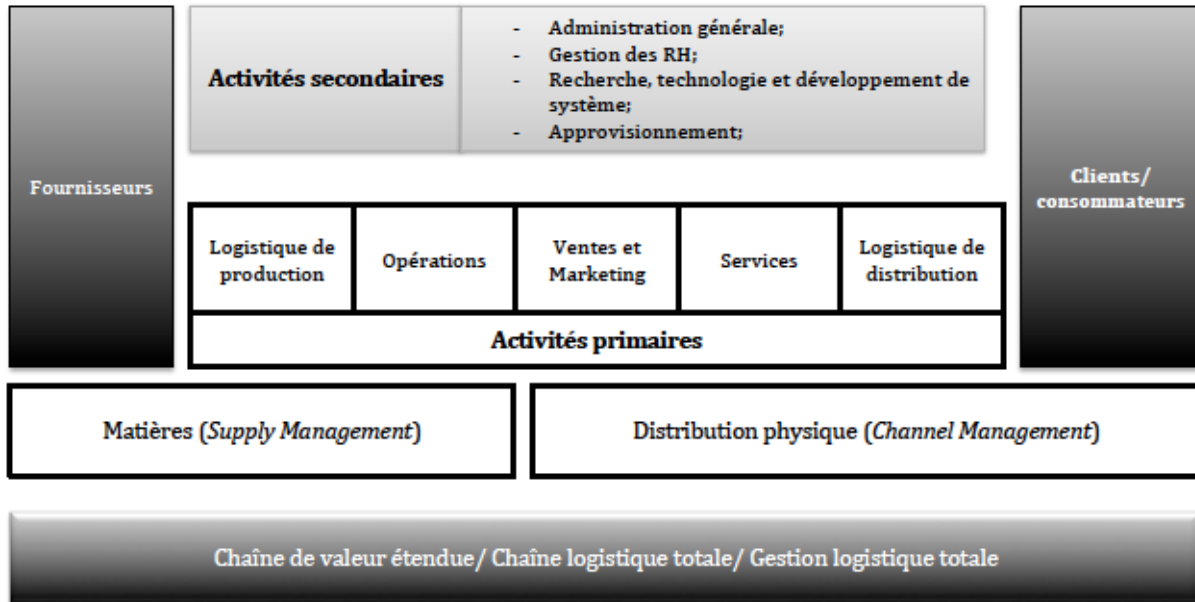


Figure 9. La supply chain et la chaîne de valeur. Adaptée de R.J.Trent (2004).<sup>538</sup>

Le *supply chain management* est donc un concept *tridimensionnel* en ce qu'il représente une chaîne logistique à la fois intégratrice, systémique et stratégique. Elle est définie comme :

« *the systemic, strategic coordination of the traditional business functions and the tactics across these business functions within a particular company and across business within the supply chain, for the purposes of improving the long-term performance of the individual companies and the supply chain as a whole* »<sup>539</sup>.

On peut également dire qu'elle réfère à l'ensemble des activités logistiques, à la nécessité d'une coordination interfonctionnelle ainsi qu'à une coordination inter-organisationnelle<sup>540</sup>. Ainsi,

<sup>538</sup> Robert. J. TRENT, « What Everyone Needs to Know About SCM », (2004) 8 *Supply Chain Manag. Rev.* 52, 54.

<sup>539</sup> John T. MENTZER, William DEWITT, James S. KEEBLER, Soonhong MIN, Nancy W. NIX, Carlo D. SMITH et Zach G. ZACHARIA, « Defining supply chain management », (2001) 22-2 *J. Bus. Logist.*, 18; Elle a également été définie comme suit: « Supply Chain Management encompasses the planning and management of all activities involved in sourcing and procurement, conversion, and all logistics management activities. Importantly, it also includes coordination and collaboration with channel partners, which can be suppliers, intermediaries, third-party service providers, and customers. In essence, supply chain management integrates supply and demand management within and across companies. Supply Chain Management is an integrating function with primary responsibility for linking major business functions and business processes within and across companies into a cohesive and high-performing business model. It includes all of the logistics management activities noted above, as well as manufacturing operations, and it drives coordination of processes and activities with and across marketing, sales, product design, finance and information technology » Council of Supply Chain Management Professionals, « Supply Chain Management Terms and Glossary », en ligne : <<http://cscmp.org/digital/glossary/glossary.asp>> (consulté le 20 septembre 2014).

<sup>540</sup> R. H. BALLOU, préc., note 520, 339.

contrairement à la chaîne logistique intégrée, le *supply chain management* (ou gestion intégrée des chaînes logistiques) met en exergue l'importance de la coordination, de la coopération entre les acteurs de la chaîne en aval et en amont. Les diverses entreprises composant le système (des fournisseurs initiaux jusqu'aux clients ultimes) doivent conduire une réflexion commune pour éviter la mise en place de moyens logistiques redondants et réduire les ruptures de produits<sup>541</sup>. La gestion intégrée et l'optimisation des flux entre les organisation des différents partenaires contribuera à accroître la compétitivité de tous.

Il faut noter que l'intégration des intervenants en amont et en aval des chaînes logistiques est due à la volonté des entreprises de se recentrer sur leur cœur de métier, et d'externaliser (*outsourcing*) la gestion des activités qu'elles considèrent comme non essentielles ou périphériques. En outre, la conception et la production requièrent des compétences extérieures et complémentaires<sup>542</sup>. Tout ceci exige forcément un fonctionnement cohérent et coordonné.

#### *Conclusion sur la notion de supply chain management*

Pour conclure, l'on peut dire qu'avant de parvenir à ce qui est communément défini comme le système de « *planification des flux physiques, financiers et d'information, depuis le fournisseur du fournisseur jusqu'au client du client* »<sup>543</sup>, la gestion logistique a connu plusieurs phases d'évolution. Stevens les résume en quatre principaux niveaux.

---

<sup>541</sup> François FULCONIS, Gilles PACHÉ et Gérard ROVEILLO, *La prestation logistique origines, enjeux et perspectives*, Cormelles-le-Royal, EMS Management & Société, 2011, p. 19.

<sup>542</sup> *Id.*, p. 20 et 36 et ss. .

<sup>543</sup> Timm GUDEHUS et Herbert KOTZAB, *Comprehensive logistics*, coll. électronique, Heidelberg, Springer, 2009, p. 727.

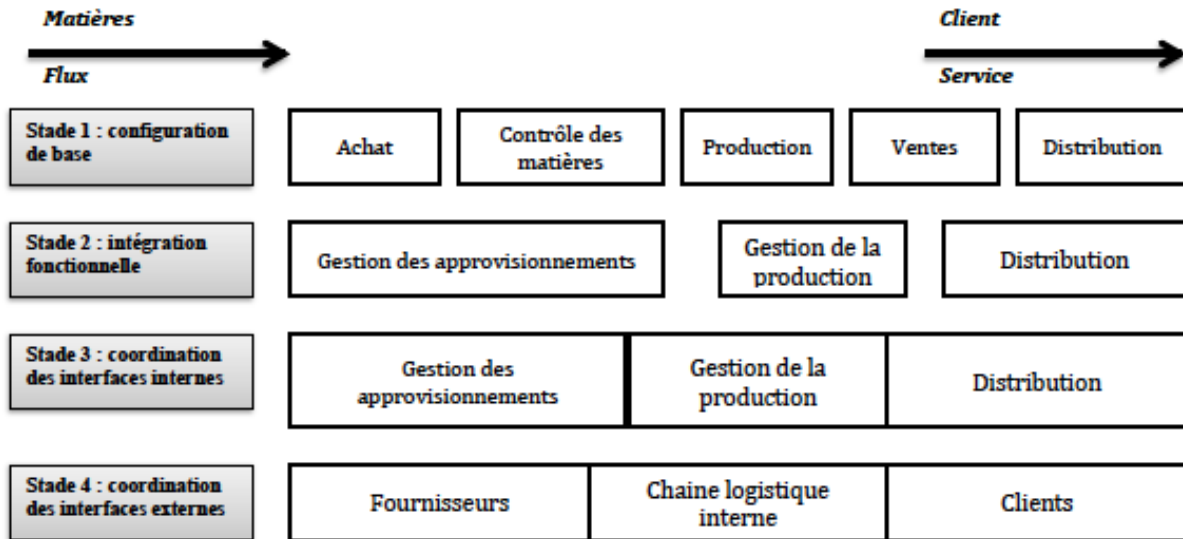


Figure 10. Phases d'évolution logistique. Adaptée de Stevens Graham C. (1989), "Integrating the Supply Chains," International Journal of Physical Distribution and Materials Management, Vol. 8, No. 8, p. 8

- *la configuration de base* dans laquelle la vision locale prédominait. Les fonctions de l'entreprise sont gérées dans ce cadre de manière autonome les unes des autres ;
- *l'intégration fonctionnelle* marque une plus grande attention à la nécessité de fonctionner de manière plus intégrée pour réduire les coûts. On s'intéressera à la gestion des approvisionnements et de la production ;
- *la coordination des interfaces internes* marquera une intégration plus poussée, une planification des activités plus stratégique ainsi qu'une approche service client plus réactive ;
- *la coordination des interfaces externes* constitue l'aboutissement à une chaîne intégrée et ouverte. La chaîne logistique de l'entreprise interagit avec les chaînes de ses fournisseurs et de ses clients.

Cette mutation dont le point d'orgue est le *supply chain management*, est due à la concomitance des changements économiques et technologiques auxquels les entreprises ont dû faire face. Ces dernières visent constamment à obtenir un avantage concurrentiel pour se maintenir ou s'imposer durablement sur le marché mondial.

En somme, on pourrait dire que l'idée principale que renvoie la *supply chain management* est celle d'un réseau intégré d'organisations dont certaines sont chargées de l'alimenter par des

matières premières ou des composants, d'autres sont chargées de leur transformation et, d'autres enfin, s'occupent du déplacement de ces produits depuis le point d'approvisionnement d'origine jusqu'au client final. La synchronisation et la coordination de ce système sont fondées sur la circulation des informations entre les différentes organisations en partant du client final. Toute cette évolution marque surtout le passage d'une *vision segmentée* vers une *vision globale et systémique*.

Remarquons également que le transport, l'entreposage et la manutention comptent parmi les premières activités intégrées de ce système. Ils n'ont cessé d'être en constante interaction avec les autres composantes, au fur et à mesure, des intégrations inter-fonctionnelles puis inter-organisationnelles. Le transport est ainsi une composante originelle de ce système global qu'est la SCM. En effet, il est important de garder à l'esprit que la chaîne logistique correspond à un ensemble de flux physiques pilotés par des flux d'informations qui structurent et coordonnent les relations d'échange depuis le fournisseur du fournisseur, jusqu'au client du client. Cette maîtrise de la circulation des flux entre plusieurs entreprises<sup>544</sup> (industrielles, commerciales et de services) met en évidence le rôle crucial du transport dans la SCM. Il est au cœur de la stratégie des chargeurs pour faire face à la concurrence accrue et veiller à ce que les produits soient les plus compétitifs possible non seulement en termes de valeur pour le client, mais également en termes de coût. Il devrait par conséquent être analysé d'un point de vue global, ou pour le dire autrement, à l'aune du système de valeur du chargeur auquel il est étroitement lié. Il nous faudrait donc déterminer à ce stade quels sont les impacts de ce lien entre chaîne logistique du chargeur et transport. Pour cela, il faudra nous arrêter sur les modes de production et de distribution du chargeur. Bien entendu, il s'agit uniquement de nous intéresser à ceux qui sont directement reliés au transport intermodal.

## **Section 2. La transformation des modes de production et de distribution des chargeurs**

Depuis les années 1970, le marché des transports est devenu un marché acheteur dans lequel les chargeurs font jouer la concurrence pour obtenir des prestations ajustées à leurs besoins en

---

<sup>544</sup> F. FULCONIS, G. PACHÉ et G. ROVEILLO, préc., note 541, p. 20.

termes de qualité de service et de tarification<sup>545</sup>. La nouvelle perspective qui se dessine sur le marché puise ses causes dans le changement des pratiques logistiques de la part de la demande de transport (des chargeurs). Tel que l'avait déjà constaté l'OCDE en 1996 :

« De nombreuses études indiquent que les évolutions dans les activités logistiques sont, en général, guidées par la demande. Elles commencent par de nouvelles manières d'organiser le flux de marchandises à l'intérieur de l'usine. Une fois ceci réalisé, on se préoccupe de rationaliser la logistique externe de la production et du commerce, ce qui se traduit par une demande de nouveaux services de transport. L'industrie de l'exploitation du transport répond à ce glissement en modifiant graduellement ses stratégies, structure et organisation composants et gestion pour satisfaire la demande de nouveaux services »<sup>546</sup>.

Parmi ces changements, l'on a pu en recenser deux qui ont des impacts majeurs sur l'industrie des transports, et plus particulièrement sur la mise à disposition d'un service porte à porte. Il s'agit de l'externalisation de certaines activités logistiques de la part des chargeurs **(I)** et de leur méthode de production et de distribution tournée vers le *just in time* **(II)**.

### **I. Recentrage vers le cœur de métier : le développement de l'externalisation**

L'externalisation (*impartition*<sup>547</sup>, ou *3PL*<sup>548</sup> *services ou outsourcing*) est une pratique qui a pénétré tous les secteurs et ne cesse de prendre de l'importance ces dernières décennies. L'étude

---

<sup>545</sup> M. SAVY, préc., note 56, p. 49.

<sup>546</sup> ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUES, *Logistique intégrée avancée pour le transport de marchandises*, Paris, Organisation de coopération et de développement économiques, 1996, p. 80; Un autre rapport de 2002 répertorie sept caractéristiques de la tendance logistique qui sont: la restructuration des systèmes logistiques; le réalignement des chaînes d'approvisionnement qui implique que les entreprises se concentrent sur leur métier de base; la replanification du flux de produits pour tenir compte des contraintes de temps et qui favorise les livraisons directes; la gestion affinée des transports et de l'entreposage qui repose sur l'utilisation des technologies; la modification de la conception des produits pour tenir compte des nouvelles contraintes sur le marché; l'intégration de la logistique via des processus intégrés qui cherchent à optimiser les flux; l'externalisation des activités logistiques vers des entreprises spécialisées dans le domaine ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUES, *Logistique des transports : défis et solutions*, Paris, OCDE, 2002, p. 13.

<sup>547</sup> Le terme *impartition* est préféré au Canada pour rendre compte de la modification profonde des frontières de la firme et de la reconfiguration structurelle de ses ressources. Eric FIMBEL, « Nature enjeux et stratégies de l'externalisation », (2003) 29-143 *Rev. Fr. Gest.* 27, 28.

<sup>548</sup> « When an activity is carried out by an organization itself it is usually referred to as being performed 'in house', while those activities that have been out-sourced and are carried out on behalf of the organization by a specialist provider are usually referred to as 'third party' services » Michael BROWNE et Julian ALLEN, « Logistics outsourcing », dans *Handbook of logistics and supply-chain management*, A.M. Brewer, K.J. Button and D.A. Hensher, Amsterdam; New York, Pergamon, 2001, p. 253 à 268 à la page 253.

annuelle de Capgemini (2014) menée auprès d'entreprises *nord-américaines et européennes*<sup>549</sup> révèle :

*« According to this year's study results, 3PL users report an average of 44% of their total logistics expenditures are related to outsourcing. This compares with an average of 39% reported last year, and 42% reported in the previous year. Total logistics expenditures include transportation, distribution, warehousing and value-added services (...) these percentages support the finding that global markets for 3PL services continue to expand »*<sup>550</sup>.

Cela contraste avec le modèle traditionnel d'une entreprise manufacturière ou commerciale qui gère l'ensemble de ses activités à l'interne grâce à ses propres ressources. L'exemple le plus représentatif de ce modèle d'intégration verticale était le modèle de *Henry Ford* basé sur une totale autosuffisance.

Le phénomène de l'externalisation est, en fait, dû à la complexité de la demande qui ne permet plus aux entreprises de proposer des produits standards<sup>551</sup> comme ce fut auparavant le cas. Cette économie de la singularité a imposé aux entreprises industrielles et commerciales d'adopter une stratégie consistant à se recentrer sur leurs compétences fondamentales (*cœur de métier*) pour mieux se positionner sur le marché devenu mondial, et à externaliser les activités n'entrant pas dans cette catégorie de compétences. C'est particulièrement le cas des activités transport, entreposage et gestion des stocks qui sont de plus en plus confiées à des prestataires appelées 3PL (*third party logistics providers*). C'est-ce que révèle l'étude Capgemini 2014 :

*« The most frequently outsourced activities tend to be those that are more transactional, operational and repetitive. These include domestic and international transportation (81% and 78%, respectively), warehousing (73%), freight forwarding (62%), and customs brokerage (57%) »*<sup>552</sup>.

Le *Canadian Shipper* arrive au même constat, à savoir que :

*« Among the activities outsourced most frequently, transportation stands at the top of the list with 75% of respondents outsourcing outbound transportation and 66% outsourcing inbound transportation. Customs brokerage (65%), Customs clearance (58%) and warehousing (37%)*

---

<sup>549</sup> Pour les détails sur l'échantillonnage: CAPGEMINI et John Jr. LANGLEY, *Third-Party Logistics Study. The State of logistics outsourcing, Results and Findings of the 18th Annual Study*, 2014, p. 48, en ligne : <<http://www.3plstudy.com/>> (consulté le 28 mars 2014).

<sup>550</sup> *Id.*, p. 10.

<sup>551</sup> Michael HUGOS, *Essentials of supply chain management*, Hoboken, NJ, Wiley, 2011, p. 99.

<sup>552</sup> CAPGEMINI et J. J. LANGLEY, préc., note 549, p. 12.

*round out the top five* »<sup>553</sup>.

La recherche abondante sur le thème de l'externalisation nous offre une multitude de définitions de ce phénomène de « désintégration » des entreprises <sup>554</sup>. Tel que son nom l'indique, l'externalisation implique de faire appel à un fournisseur externe pour l'exécution de certaines activités qui étaient auparavant gérées selon un mode de gouvernance internalisé. Plus particulièrement, elle est : « *le transfert des responsabilités d'une fonction gérée en interne, pouvant inclure divers éléments (actifs, contrats, personnel etc.) ou d'une société (ou un groupe de sociétés) quand la fonction est filialisée. Elle se traduit également par une obligation de résultat et par un cadre contractuel organisé autour d'un partenariat* »<sup>555</sup>.

L'externalisation implique donc deux éléments essentiels : une cessation de l'activité autrefois gérée à l'interne et l'entrée dans une relation d'approvisionnement étroite. On parle d'ailleurs souvent « d'alliance stratégique » ou « d'alliance logistique », car généralement les relations

---

<sup>553</sup> Les bases de l'études sont les suivantes:« The nation-wide survey, completed in January and February of this year, involves the participation of buyers of 3PL services across Canada representing companies ranging from small firms earning less than \$15 million in annual revenue to corporate giants with annual sales topping \$2 billion; companies which spend 10% or less of their supply chain expenditures on outsourcing to companies which dedicate 80% or more of their supply chain budgets to outsourcing » Lou SMYRLIS, « Inside outsourcing Does outsourcing drive results? See what our Survey of Canadian Third Party Logistics reveals », *canadianshipper.com* (2014), en ligne : <[www.canadianshipper.com](http://www.canadianshipper.com)> (consulté le 29 septembre 2014).

<sup>554</sup> Alessandra MARASCO, « Third-party logistics: A literature review », (2008) 113-1 *Int. J. Prod. Econ.* 127.

<sup>555</sup> Christophe PAULIN, *Lamy logistique*, Paris, Ed. Lamy, 2010, p. 110□4.



contractuelles sont de longue durée <sup>556</sup>, et les parties se considèrent parfois comme partenaires<sup>557</sup> avec une relation fondée sur les besoins logistiques du donneur d'ordres<sup>558</sup>.

L'externalisation doit être distinguée de la sous-traitance par le critère de **transfert des moyens**<sup>559</sup>. En effet dans le cas de l'externalisation, « *l'entreprise externalisatrice dispose d'une structure interne de réalisation de la fonction et des tâches destinées à être externalisées* » et « *consiste à faire prendre en charge une ou plusieurs activités déterminées à un prestataire tout en lui transférant tout ou partie de son personnel employé par l'activité concernée, ainsi que les moyens de production qui y sont associés* »<sup>560</sup>. La sous-traitance, quant à elle, « *consiste, pour le donneur d'ordre, à confier à des sociétés extérieures le soin d'exécuter pour lui certaines tâches, selon un cahier des charges, tout en conservant la responsabilité économique finale de l'activité sous-traitée* »<sup>561</sup>.

---

<sup>556</sup> André FIEBIG, « Outsourcing under the EC Merger Control Regulation », (1996) 17-2 *Eur. Compet. Law Rev. (ECLR)* 123, 124.

<sup>557</sup> Il existe différentes formules de collaboration entre les acteurs de la chaîne logistique. Plusieurs termes sont utilisés pour les décrire, mais les définitions ne sont pas encore bien assises. Ces différentes formules ont été expliquées comme suit par J. Roy et al. : « Un partenariat implique trois conditions : un partage des ressources, un partage des risques et un partage des bénéfices entre deux ou plusieurs parties. Un partenariat peut poursuivre des objectifs à court terme, ayant un caractère plus opérationnel, comme il peut s'inscrire dans une perspective plus stratégique et avoir un horizon à long terme. Pour assurer ce partage, les parties peuvent convenir d'un cadre juridique (coentreprise). C'est pourquoi la notion de partenariat est souvent associée aux alliances stratégiques. Cette dernière expression renvoie à une relation contractuelle dépassant le cadre légal, car les entités liées entre elles poursuivent un objectif commun en maillant certaines de leurs activités (...). La terme collaboration (...) demeure difficile à définir, ayant un sens différent selon les personnes, les fonctions et les contextes (...). La collaboration entre deux organisations peut avoir différents niveaux d'intensité (...). Le premier niveau ne concerne qu'une automatisation de l'échange de l'information (...). Le deuxième niveau est lié à une gestion des stocks par le fournisseur (...). Le troisième niveau a trait à une synchronisation de la production des fournisseurs avec celle du fabricant (...). Enfin, le quatrième niveau d'intensité vise une conception conjointe des produits ». Jacques ROY, Sylvain LANDRY et Martin BEAULIEU, « Collaborer dans la chaîne logistique: ou en sommes-nous? », (2006) 31-3 *Gestion* 70, 72; Voir également : John T MENTZER, Soonhong MIN et Zach G ZACHARIA, « The nature of interfirm partnering in supply chain management », (2000) 76-4 *J. Retail.* 549; Douglas M LAMBERT, Margaret A EMMELHAINZ et John T GARDNER, « Developing and Implementing Supply Chain Partnerships », (1996) 7-2 *Int. J. Logist. Manag.* 1; Julie J. GENTRY, « The Role of Carriers in Buyer-Supplier Strategic Partnerships: A Supply Chain Management Approach », (1996) 17-2 *J. Bus. Logist.* 35.

<sup>558</sup> Joan JANÉ et Alfonso DE OCHOA, *The handbook of logistics contracts: a practical guide to a growing field*, Basingstoke [England]; New York, Palgrave Macmillan, 2006, p. 16.

<sup>559</sup> A. Halley distingue la sous-traitance et l'impartition en expliquant que : « la sous-traitance est un mode d'organisation par lequel le donneur d'ordres charge un fournisseur d'une tâche que ce dernier doit effectuer selon ses directives ; l'impartition (l'externalisation) fait référence à la stratégie de cession d'une activité et aux raisons motivant cette décision » A HALLEY, « Sous-traitance et chaîne logistique ou la nécessaire intégration des deux stratégies », (2004) 29-2 *Gestion.* 48, 55 note 1. .

<sup>560</sup> C. PAULIN, préc., note 555, p. 110- 4.

<sup>561</sup> *Id.*, p. 110-6.

D'un point de vue économique, ces deux notions se distinguent par le fait que le fournisseur externe (*impartiteur*) partage les risques et la responsabilité pour les résultats de toute activité qui lui a été externalisée. Le sous-traitant, par contre, se limite à l'exécution des tâches sous la direction et le contrôle du donneur d'ordres et n'en n'assume ni les risques, ni la responsabilité<sup>562</sup>.

Schématiquement, les activités de la chaîne de valeur peuvent être exécutées à l'interne, à l'externe ou bien, dans le cadre d'une solution intermédiaire. C'est au gestionnaire de l'entreprise de déterminer laquelle de ces trois formes est la plus avantageuse en fonction des impératifs concurrentiels et de la capacité de l'entreprise à gérer et à exécuter l'opération logistique. Dans le modèle développé par J.B Quinn<sup>563</sup>, le gestionnaire doit distinguer dans la chaîne de valeur entre trois catégories d'activités :

- Les activités distinctives (*core competencies*) qui permettent à l'entreprise de se différencier de ses concurrents ;
- Les activités essentielles (*essential non-core competencies*) qui sont celles exigées par les clients ou celles qui viennent renforcer les activités distinctives ; et
- Les activités non-essentiels (*non-core competencies*) qui peuvent être confiées à des prestataires de services externes.

Dès lors que le gestionnaire considère que l'exécution externe totale ou partielle (c'est-à-dire : solution intermédiaire) sont des formes plus efficaces qu'une exécution interne des activités, il favorisera l'externalisation. Ainsi, lorsque l'entreprise n'est pas au fait de la maîtrise des opérations de transport, lorsque le transport n'est pas un élément déterminant de sa compétitivité

---

<sup>562</sup>"The outsourcer shares the risks and responsibility for the results of any activity they carry out, and that the customer adopts a pro-active attitude, while the subcontractor limits themselves to the provision of tasks and services, under the instruction and control of the customer, and without assuming or sharing any of the risk or responsibility in respect of the outcome", Joan JANÉ et Alfonso DE OCHOA, *The handbook of logistics contracts: a practical guide to a growing field*, Basingstoke [England]; New York, Palgrave Macmillan, 2006, p. 217.

<sup>563</sup> James Brian QUINN, « Strategic Outsourcing: Leveraging Knowledge Capabilities », (1999) 40-4 *Sloan Manage. Rev.* 9, 12. Il existe d'autres propositions quant à la façon d'identifier les activités stratégiques de l'entreprise. En guise d'exemple citons le modèle proposé par C. Cordon, T.E. Vollmann et J. Heikkilä qui font une distinction entre cinq types de compétences: compétence spécifique qui est la compétence la plus importante de l'organisation ; les compétences fondamentales qui regroupent les activités nécessaires au fonctionnement d'une organisation ; compétences ricochet qui sont celles qui permettent à une entreprise d'engranger des profits dans une activité annexe, grâce à sa compétence spécifique ; compétences de protection qui sont liées aux activités qui peuvent sérieusement mettre en cause la réussite de l'ensemble de l'organisation si elles ne sont pas gérées de manière adéquate ; et les compétences parasites qui sont les activités réalisées en interne et qui gaspillent des ressources organisationnelles, *L'art de l'entreprise globale*, Paris, Village mondial, 1999, p. 93 à 97.

sur le marché et/ou lorsqu'il constitue une activité répétitive, il sera confié à un fournisseur externe<sup>564</sup>.

En somme, l'externalisation se justifie avant tout par la nécessité pour l'entreprise de gagner ou de maintenir un avantage concurrentiel. Les entreprises qui se positionnent sur le marché international se voient contraintes de rationaliser leur chaîne logistique et d'en diminuer les coûts en se déchargeant des activités jugées non-stratégiques. Une étude menée par Lieb et al en 1993 auprès des industriels américains et européens sur le recours à l'externalisation logistique avait révélé que cela avait permis à certaines entreprises non seulement de rationaliser leur processus logistique, mais également de réduire leurs coûts logistiques de 30% à 40 %<sup>565</sup>. En 2014, l'étude de Capgemini sur les entreprises nord américaines et européennes révèle que cette tendance est devenue commune aux entreprises, puisqu'il est rapportée que :

*« shippers are seeing positive results again this year: an average logistics cost reduction of 11%, average inventory cost reduction of 6%, and an average fixed logistics cost reduction of 23% »*<sup>566</sup>.

Les entreprises canadiennes suivent la même tendance puisque l'étude menée par le *Canadian Shipper* révèle que :

*« Thirty percent report their logistics costs have declined as a result. The majority (31% report logistics costs declines of 10% or less but 36%) report cost improvements in the 11-50% range. In addition, 34% report their service levels have improved while 7% report improvement in their logistics asset costs »*<sup>567</sup>.

Les avantages de l'externalisation sont nombreux : l'entreprise n'a plus à investir sur les équipements et peut avoir accès aux dernières technologies ; elle peut bénéficier des économies d'échelles que la consolidation de la demande de plusieurs clients peut procurer ; elle peut se départir du coût salarial qu'une activité interne peut représenter ; elle peut bénéficier d'une meilleure flexibilité pour pouvoir s'adapter à la volatilité de la demande.

---

<sup>564</sup> CAPGEMINI et J. J. LANGLEY, préc., note 549, p. 12.

<sup>565</sup> Robert C. LIEB, Robert A. MILLEN et Luk N. Van WASSEHOF, « Third Party Logistics Services: A Comparison of Experienced American and European Manufacturers », (1993) 23-6 *Int. J. Phys. Distrib. Logist. Manag.* 35.

<sup>566</sup> CAPGEMINI et J. J. LANGLEY, préc., note 549, p. 4.

<sup>567</sup> L. SMYRLIS, préc., note 553.

Par ailleurs, externaliser signifiera toujours pour une entreprise des activités de moins à gérer. De plus, le recours à des fournisseurs de services spécialisés constitue pour elle une opportunité d'accéder à un savoir faire et à des compétences qu'elle n'a pas, ainsi que la possibilité d'améliorer la qualité de ses services à moindres coûts<sup>568</sup>. Elle peut par conséquent réorienter les ressources autrefois mises dans les activités logistiques internes vers l'extension ou l'amélioration de ses activités dites *distinctives*.

Enfin, une entreprise qui cherche à pénétrer un marché dans une zone géographique nouvelle (à l'autre bout de la planète), n'est pas toujours au fait des contraintes commerciales et administratives locales, par conséquent, l'externalisation lui permettra de se référer à une expertise locale pour s'implanter plus facilement sur ce nouveau marché<sup>569</sup>.

Cependant, précisons que la décision d'externaliser est subjective et relative<sup>570</sup> car elle présente également des inconvénients liés : au besoin de contrôler les opérations pour éviter des transmissions d'informations stratégiques aux concurrents ; à la possibilité de réaliser des économies d'échelles du fait d'un volume d'affaire assez important sur une activité ; au besoin de contrôler les coûts et la performance logistique ; ou encore à un manque d'informations ou d'expertise pour sélectionner un prestataire<sup>571</sup>.

Finalement, l'on ne peut que constater l'ampleur de la logique de désinvestissement des entreprises lancée dans une compétitivité mondiale. L'on peut également constater que l'impartition des activités non essentielles touche en premier lieu le transport et l'entreposage. L'organisation des entreprises a encore davantage d'impacts sur le transport, lorsque la production et la distribution fonctionnent en *juste à temps*.

---

<sup>568</sup> M. BROWNE et J. ALLEN, préc., note 548 à la page 259.

<sup>569</sup> Issa BALUCH, *Transport logistics: past, present, and predictions*, Dubai, UAE, Winning Books, 2005, p. 137.

<sup>570</sup> Selon Schary: « the decision whether to perform logistics functions internally depends on the combination of negotiation, management (including co-ordination) and operation. The decision whether to use internal functions or outside organizations to perform part of the functions of the supply chain is determined by the combination of costs and the limits of management skills and specific knowledge. Using outside contractors in transport and warehousing provides examples of these decisions. Transport operations involve operating costs, which are often lower for external suppliers ». Schary P., « Organizing for logistics », 1994, repris par: M. BROWNE et J. ALLEN, préc., note 548 à la page 258.

<sup>571</sup> L'étude du Canadian Shipper précise que parmi les répondants: « The majority (45%) described their outsourcing strategy being driven by a review of costs between ownership and outsourcing before making decisions. About a third (34%) indicated they prefer to own or control supply chain functions in-house but will sometimes outsource » L. SMYRLIS, préc., note 553; M. BROWNE et J. ALLEN, préc., note 548 à la page 261.

## II. Une concurrence basée sur le temps : la fiabilité et la flexibilité au cœur du 'juste à temps'

Une autre tendance majeure articulée avec la précédente s'est développée : la production en *juste-à-temps* (**ci-après JAT**). Ce concept implique un certain degré d'excellence de l'ensemble de la chaîne logistique pour parvenir à réduire les gaspillages et le temps de livraison. Il a non seulement bouleversé le système de flux dans la chaîne, mais également le niveau de service de transport attendu.

Le JAT s'est imposé dans les milieux industriels à cause de la volatilité accrue de la demande ; ceci est encore plus vrai de nos jours puisque les entreprises se doivent de répondre à des exigences de plus en plus spécifiques de la part de leurs clients. A cela s'ajoute d'ailleurs les cycles de vie des produits<sup>572</sup> devenus plus courts. Ces pressions alliées aux rapides avancées dans les technologies de l'information et, aux approvisionnements à une échelle mondiale ont fait de la flexibilité le maître mot de la production industrielle<sup>573</sup>. Pour ce faire, la méthode japonaise du JAT va être implantée pour réduire ou même éliminer les gaspillages au niveau de chaque maillon de la chaîne logistique intégrée.

Le gaspillage est constitué de huit composantes principales : les stocks ; la surproduction ; les transports ; la manutention ; les défauts de production ; les temps d'attente ; les encours et, les contrôles<sup>574</sup>. L'ambition affichée pour éliminer les gaspillages est d'atteindre les « cinq zéros »<sup>575</sup> : zéro délai, zéro défaut, zéro panne, zéro stock et zéro papier. Ceux-ci constituent une grille d'analyse des dysfonctionnements qui peuvent exister dans la production :

---

<sup>572</sup> La notion de cycles de vie des produits (products life cycles) réfère à l'idée selon laquelle un produit a une durée limitée sur le marché. Cette durée est constituée de plusieurs phases dont chacune requiert des approches différentes à la production, à la distribution et au marketing du produit. Il n'existe pas de consensus général quant à la déclinaison de ces phases, ou encore quant à leur dénomination. Cela varie en fonction des angles d'analyse de chacun des chercheurs ainsi que des disciplines qui s'intéressent au concept. Mais de manière générale on peut recenser quatre stades principaux : l'introduction ou le lancement du produit, la croissance, la maturité et la déclin. Certains ajoutent d'autres phases en amont (par ex. la conception) ou en aval (par exemple : le retrait). Samuel O. IDOWU, Nicholas CAPALDI, Liangrong ZU et Ananda Das GUPTA (dir.), « Product Life Cycle Management », dans *Encyclopedia of Corporate Social Responsibility*, Springer Berlin Heidelberg, 2013, à la page 1914.

<sup>573</sup> Samantha Y. TAYLOR, « Just-in-time », dans *Handbook of logistics and supply-chain management*, A.M. Brewer, K.J. Button and D.A. Hensher, Amsterdam; New York, Pergamon, 2001, p. 212 à 224 à la page 216.

<sup>574</sup> C. PAULIN, préc., note 555, p. 505; D. HALL et A. BRAITHWAITE, préc., note 502 à la page 87.

<sup>575</sup> Pour une analyse détaillée des cinq zéros se référer à : C. PAULIN, préc., note 555, p. 505.8.

- le zéro délai consiste à améliorer les délais d’obtention des produits, et ce, depuis l’approvisionnement jusqu’à la livraison du client. Ceci comprend les temps d’attente et de stockage, les contrôles et transfert des encours ;
- le zéro panne concerne la maintenance des équipements pour éviter qu’une panne ne bloque la production ;
- le zéro défaut vise non plus à éviter la commercialisation des produits défectueux, mais plutôt à éviter leur production. Le but est d’éviter que l’appareil de production ne soit utilisé pour des produits qui ne génèrent pas de recettes. La qualité des produits sera contrôlée depuis les fournisseurs, dont le nombre sera réduit suite à une sélection d’un petit nombre avec lesquels l’entreprise tissera des relations contractuelles plus étroites (alliance, partenariat ou collaboration) ;
- le zéro papier concerne les tâches administratives et notamment la réduction des documents papiers. L’objectif étant d’améliorer la rapidité et la fiabilité de l’information ;
- le zéro stock est étroitement lié aux autres zéros. Il découle de la réalisation de ces derniers et témoigne des dysfonctionnements du système de production. *Les stocks sont ainsi la cible principale du juste à temps.*

En effet, les stocks représentent des coûts de gestion importants que les entreprises visent particulièrement à réduire. Ils sont considérés comme des facteurs de rigidité et des signaux qui masquent les dysfonctionnements de la chaîne<sup>576</sup>. La philosophie du *juste-à-temps* ne consiste pas à trouver des moyens de contrôler les stocks, mais plutôt à améliorer les méthodes de production en détectant au préalable la source de ces dysfonctionnements. Les gestionnaires vont réorganiser les modes de production et de distribution de manière à fournir aux clients les

---

<sup>576</sup> Pour les Japonais les stocks peuvent être comparés à un lac très profond au fond duquel se trouvent des rochers qui représentent les problèmes (par ex : fournisseurs peu fiables ou problèmes avec les partenaires). De la même manière que la profondeur de l’eau du lac qui cachent les rochers, les stocks masquent les problèmes ou les dysfonctionnements. Au lieu de les éviter, les gestionnaires doivent les régler. Comme l’explique C. Paulin : « plus les dysfonctionnements sont importants, plus la probabilité que le flux de production s’arrête est élevé. Le premier moyen de maintenir un flux continu de production est d’avoir des niveaux de stocks importants. Le problème est que, dans ce cas, la productivité est mauvaise, car, d’une part, les stocks coûtent cher et, d’autre part, les inefficiences du système de production ne sont pas corrigées. C’est pourtant cette solution qui a longtemps été privilégiée en Occident. Un second moyen de maintenir un flux continu de production consiste à agir sur les dysfonctionnements pour diminuer la taille ‘des rochers’ et ainsi permettre un flux continu avec un niveau de stock plus faible » *Id.*, p. 505. 102.

produits et les services requis, lorsque cela est demandé<sup>577</sup>. En effet, le principe fondamental du *juste-à-temps* consiste à ne lancer la production que *si et lorsque* la demande existe, ou comme le dit M. Christopher : « *wherever possible no activity should take place in a system until there is a need for it. Thus no products should be made, no components ordered, until there is a downstream requirement* »<sup>578</sup>.

En partant de la commande ferme du client on inverse la logique de production pour adopter une logique de *mise en tension des flux* où l'amont (le client final) commande l'aval de la chaîne. En d'autres termes, c'est la demande du client final qui va *tirer* les flux de l'entreprise et déclencher son processus de production<sup>579</sup>. On parle alors de système à *flux tirés*, par opposition au système à *flux poussés* qui prédominait auparavant<sup>580</sup>. Cela a été schématisé comme suit :

---

<sup>577</sup> Cristina CAPINERI et Thomas R. LEINBACH, « Freight Transport, Seamlessness and Competitive Advantage in the Global Economy », 6-1 *Eur. J. Transp. Infrastruct. Res.* 23, 27; G. PACHÉ et T. SAUVAGE, préc., note 514, p. 35.

<sup>578</sup> M. CHRISTOPHER, préc., note 512, p. 114; D. Waters donne l'exemple suivant: « This means, for example, that the manager do not buy materials and keep them in stock, but when production needs certain materials they arrange for the materials to be delivered to the process just as they are needed. The result is that stocks of materials are virtually eliminated » Donald WATERS, *Global logistics: New directions in supply chain management*, London, Kogan Page Ltd., 2010, p. 204.

<sup>579</sup> C. PAULIN, préc., note 555, p. 505.

<sup>580</sup> J. SOHIER, préc., note 494, p. 37.

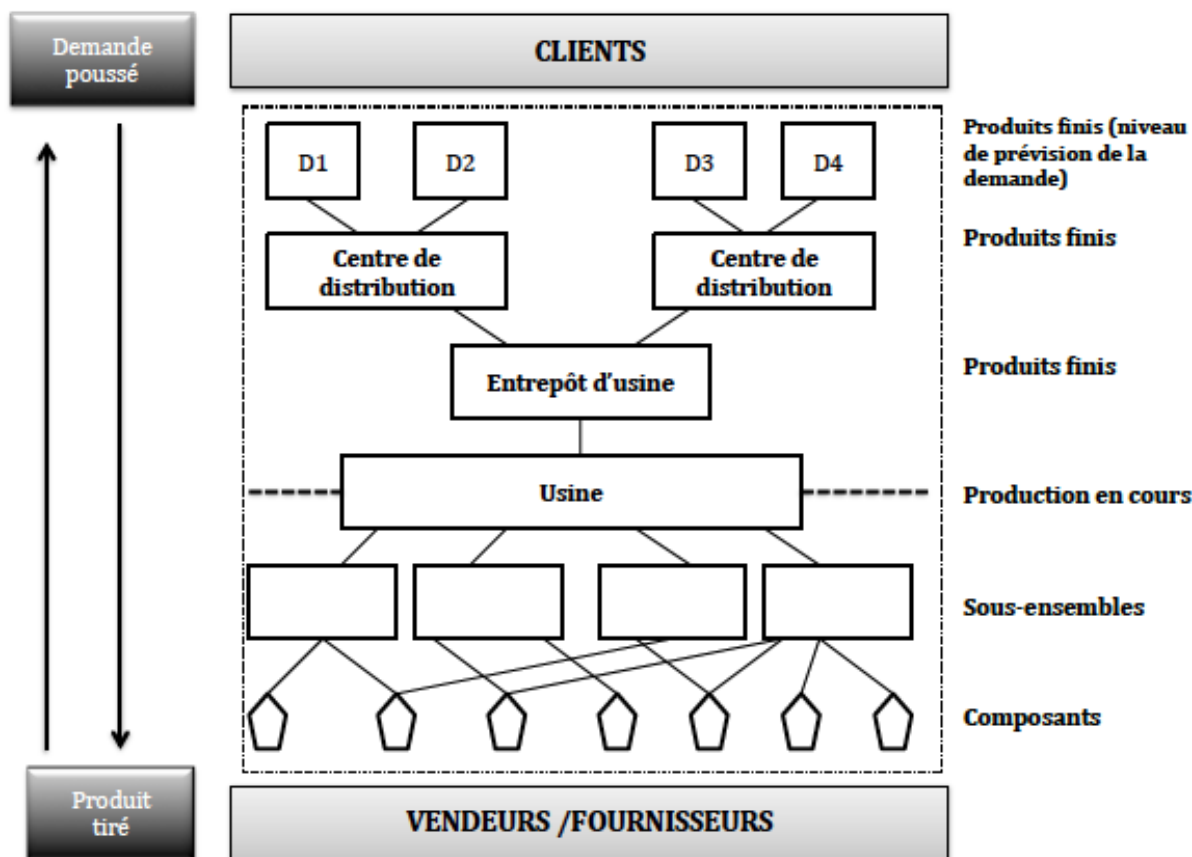


Figure 11. La logistique poussée et la logistique tirée. Adaptée M. Christopher (2011)<sup>581</sup>

Il va sans dire que la mise en œuvre d'un tel système requiert un degré important **de fiabilité, de célérité et d'adaptation** de la part des intervenants de la chaîne, puisque les opérations ne doivent être déclenchées ni trop tôt (pour ne pas créer un sur-stock) ni trop tard (pour éviter les pénuries)<sup>582</sup>. Ce qui, en définitive, repose sur la **circulation de l'information** entre les partenaires qui, à son tour, repose sur le développement préalable de relations plus étroites entre ces derniers.

Ces impératifs de la gestion en JAT mettent en exergue le rôle primordial du transport et son interaction avec la gestion logistique de l'entreprise (chargeur). Le transport est un outil qui

<sup>581</sup> M. CHRISTOPHER, préc., note 512, p. 105.

<sup>582</sup> F. FULCONIS, G. PACHÉ et G. ROVEILLO, préc., note 541, p. 22.



contribue à la réduction des coûts afférents aux stocks et à l'entreposage, et ce faisant à la réduction des coûts totaux de la *supply chain*<sup>583</sup>.

Dans une production en JAT, le transporteur doit, d'une part, participer à la gestion de la circulation des flux physiques (flux de produits semi-finis ou finis) par le déplacement des produits depuis l'expéditeur vers le destinataire et, d'autre part, il doit assurer la remontée des informations du destinataire vers l'expéditeur<sup>584</sup>.

Par ailleurs, **la célérité** est au cœur des nouvelles capacités recherchées chez le transporteur. Le transport est considéré comme un élément indispensable de « compression du temps ». La planification des temps de transport et des fréquences de livraisons peut servir à diminuer les temps d'entreposage des produits et les stocks du client<sup>585</sup>. L'importance du facteur temps implique également un niveau élevé de **fiabilité du transporteur**<sup>586</sup>.

D'abord, le JAT induit une réduction de la taille des lots à transporter (d'où une nécessaire consolidation), et une augmentation de la fréquence de livraison (puisqu'il s'agit de synchroniser celle-ci avec les besoins manifestés en aval de la chaîne)<sup>587</sup>.

---

<sup>583</sup> Robert C. LIEB, Robert A. MILLER et Robert A. MILLEN, « JIT and Corporate Transportation Requirements », (1988) 27-3 *Transp. J.* 5, 9.

<sup>584</sup> TABLE RONDE D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS et CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES, *Rapport de la soixante-seizième table ronde d'économie des transports: tenue à Paris les 29-30 avril 1987 sur le thème: le rôle des chargeurs et des transporteurs dans la logistique.*, Paris, Conférence européenne des ministres des transports, 1987, p. 18; Jacques PONS et Pascal CHEVALIER, *La logistique intégrée*, coll. Systèmes d'information, Paris, Hermes, 1993, p. 140.

<sup>585</sup> Selon Morash et Clinton: « Maximizing inventory velocity and reducing dwell-times are other time compression strategies that involve transportation. Velocity refers to how many times inventory turns per year, or the average number of days of inventory on hand. For example, carrier-run flow-through warehouses or cross-docking operations similar to less-than-truckload (LTL) motor carrier terminals - rather than storage facilities or user distribution centers - should increase inventory velocity and therefore lower total inventory costs. Actions and policies that increase transportation container velocity will also reduce inventory costs. Dwell-time ratios are the average number of days inventory sits idle in the pipeline compared to the average number of days it is moving. The logistics literature reports that a ratio of 20:1 is common in industry. This means that for every day inventory is being transported, it sits idle for twenty days somewhere in the pipeline. Whereas increasing inventory velocity involves accelerating warehouse throughput, reducing dwell-time required by bypassing or even eliminating warehouses to provide direct delivery » Edward A. MORASH et Steven R. CLINTON, « The Role of Transportation Capabilities in International Supply Chain Management », (1997) 36-3 *Transp. J.* 5, 5.

<sup>586</sup> Blandine GRUAU, « Fluidité et flexibilité », (2012) 3406 *Bull. Transp. Logistique* 211, 211.

<sup>587</sup> G. PACHÉ et T. SAUVAGE, préc., note 514, p. 37.

Ensuite, il induit la synchronisation des flux physiques le long de la chaîne pour coordonner les efforts de production et de vente. Tout ceci met l'accent sur le respect **des délais** de prise en charge et de livraison des produits<sup>588</sup>. Une livraison tardive des matériaux risque de provoquer des réactions en chaîne consistant en une rupture de production le long de la *supply chain* avec des charges fixes et des équipements qui ne peuvent plus être répartis sur une autre activité, ainsi qu'une dégradation du taux de service qui débouchera, à son tour, sur une dégradation de l'image de l'entreprise<sup>589</sup>.

Non seulement, les marchandises doivent parvenir au bon moment, mais elles doivent également être livrées **en bon état**. Toute perte ou dommage représente des coûts directs (coût de remplacement des produits), ainsi que des coûts indirects qui sont, selon E. A. Morash et S.R. Clinton :

*« Among these indirect costs are lost sales, decreased customer loyalty, market share loss, production down-time, and reordering costs (...). Unreliable service that delivers partially filled orders and/or damaged articles can significantly increase supply chain costs »*<sup>590</sup>.

Enfin, certains transporteurs ont vite compris la nécessité de **s'adapter** aux besoins des chargeurs fonctionnant en juste-à-temps et proposent, en sus du service de « déplacement », la gestion d'autres tâches, telles que : la manutention, l'entreposage et les tournées de livraison, la gestion des stocks ainsi que la gestion et la préparation des commandes. Certains transporteurs se sont d'ailleurs regroupés pour optimiser leurs prestations et travailler simultanément pour plusieurs chargeurs<sup>591</sup>. Quant à ceux qui ont compris l'importance que revêt la communication en temps réel (flux d'information) pour les fabricants et les distributeurs, ils ont engagé les investissements nécessaires dans les outils informatiques performants<sup>592</sup>. Ce faisant, ils permettent à leurs clients-chargeurs non seulement de planifier les moments de livraison en

---

<sup>588</sup> F. FULCONIS, G. PACHÉ et G. ROVEILLO, préc., note 541, p. 22.

<sup>589</sup> Marilyn M. HELMS et Parthasararti DILEEPAN, « Transportation issues for supply chain management », (2005) 27-1 *Bus. Forum*, 8.

<sup>590</sup> E. A. MORASH et S. R. CLINTON, préc., note 585, 6.

<sup>591</sup> S. Y. TAYLOR, préc., note 573 à la page 217; TABLE RONDE D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS et CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES, préc., note 584, p. 18.

<sup>592</sup> L. OJALA et D. MENACHOF, préc., note 531.

fonction de la demande<sup>593</sup>, mais également de suivre et de tracer les expéditions<sup>594</sup>. Ces changements mettent ainsi en avant l'élargissement de la gamme de services proposés par les transporteurs ainsi que leur orientation vers la qualité du service mis à la disposition des chargeurs qui fonctionnent en JAT.

Ces nouveaux impératifs liés au juste-à-temps (*fiabilité, célérité et service adapté*) conduisent les entreprises à sélectionner un nombre réduit de transporteurs pour la bonne marche de leur mode de production et de distribution. De manière plus précise, le degré de fiabilité et de flexibilité requis, en fonction du volume et de la fréquences des expéditions, conditionnera le choix des modes de transport, des transporteurs, des véhicules et, des itinéraires de transport<sup>595</sup>.

Une étude menée auprès des fournisseurs de prestations logistiques américains (Etats-Unis) indique que la sélection d'un fournisseur externe ne repose pas forcément sur le prix. Les premiers critères sont : la ponctualité, la qualité de service, une bonne communication, la fiabilité et la rapidité du service<sup>596</sup>. Les résultats de cette étude (1994) rejoignent ceux d'une étude précédente (1988)<sup>597</sup> menée auprès des plus grandes entreprises manufacturières américaines (500 entreprises dont 105 répondantes au questionnaire) et qui indiquait :

- que parmi les critères de sélection des transporteurs, la ponctualité et la réactivité étaient hissées au rang supérieur ;

---

<sup>593</sup> M. M. HELMS et P. DILEEPAN, préc., note 589, 8.

<sup>594</sup> Ceci est d'autant plus vrai dans le secteur maritime puisque les lignes régulières ont vite perçu la nécessité de contribuer à améliorer les flux d'information. Pour reprendre les propos de Ojala et Menachof: « The number of business parties, logistics providers and officials taking part in a transocean transport for each individual shipment is very large. Thus it is very difficult to controll the overall information flow along the route. In order to stay competitive in the global logistics markets, practically all major liner shipping operators nox offer extensive door-to-door tracking and tracing services » L. OJALA et D. MENACHOF, préc., note 531 à la page 900; J. PONS et P. CHEVALIER, préc., note 584, p. 140.

<sup>595</sup> Donald V. HARPER et Karen S. GOODNER, « Just-In-Time and Inbound Transportation », (1990) 30-2 *Transp. J.* 22, 23.

<sup>596</sup> L'étude repose sur un échantillon de 154 entreprises dont la grande majorité provient du secteur de l'entreposage et certaines de l'entreposage et du transport routier. Elle révèle : « The respondents also provided an indication of the relative importance of various evaluative criteria for selecting external or third-party service providers. Quality and reliability are the cornerstones of successful JIT implementations. Consistent with this, the respondents indicated that third-party service providers are typically evaluated on the ability to provide on-time performance, high service quality, good communication, reliability, and service speed » Michael S. SPENCER, Dale S. ROGERS et Patricia J. DAUGHERTY, « JIT Systems and External Logistics Suppliers », (1994) 14-6 *Int. J. Oper. Prod. Manag.* 60, 71.

<sup>597</sup> R. C. LIEB, R. A. MILLER et R. A. MILLEN, préc., note 583.

- que l’implantation du système JAT a conduit les entreprises, non seulement à procéder à une nouvelle sélection des modes, mais également à réduire le nombre de transporteurs avec lesquels elles font affaire ;
- que le JAT les amène à négocier des conditions contractuelles spécifiques et adaptées à leurs besoins (mais les contrats sont de plus longue durée) ;

**Pour conclure**, l’on peut dire que, comme dans le cas de l’externalisation, le fonctionnement en *juste-à-temps* implique des relations plus étroites entre l’entreprise et ses fournisseurs. Les entreprises sont amenées à sélectionner un nombre restreint d’opérateurs de transport pour éviter les gaspillages dans leur processus de production et de fabrication. L’opérateur de transport sélectionné, intégré dans l’organisation de son client chargeur a, quant à lui, l’opportunité d’augmenter son volume d’affaires avec un taux de remplissage garanti du fait de la fréquence plus élevée des d’expéditions que suppose le JAT<sup>598</sup>. Mais encore faut-il qu’il ait la capacité de fonctionner à flux tendus en répondant aux exigences :

- de ponctualité, de célérité et de fiabilité pour éviter des sur-stocks ou des ruptures de chaînes. Autrement dit, il se doit de répondre aux impératifs du *zéro panne* et du *zéro délai* ;
- de transmission de l’information pour participer à l’objectif *zéro papier*, mais également pour assurer un suivi des expéditions et des opérations (visibilité) ;
- d’offrir des services de valeur-ajoutée pour améliorer la qualité de la prestation tout en veillant à faciliter la réalisation du *zéro défaut*.

Ces critères doivent ainsi guider la planification du transport, depuis la prise en charge jusqu’à la livraison.

Le JAT nous apprend également que le transport pour le chargeur ne consiste plus uniquement en la capacité de « traction », mais en la capacité du transporteur à s’adapter à la planification de sa production et de sa distribution<sup>599</sup>. Pour reprendre les termes d’un représentant de chargeurs Y. Perrin : « *il ne sert à rien d’obtenir 20 pour cent de ristourne sur un fret maritime, si par*

---

<sup>598</sup> D. V. HARPER et K. S. GOODNER, préc., note 595, 30.

<sup>599</sup> Theodore P. STANK et Michael R. CRUM, « Just-In-Time Management and Transportation Service Performance in a Cross-Border Setting », (1997) 36-3 *Transp. J.* 31, 37.

*ailleurs la non-fiabilité du service utilisé conduit à entretenir à destination un stock exagéré, ou si pour une raison de conditionnement, le volume du conteneur est mal utilisé »<sup>600</sup>. Ainsi, pour se distinguer, profiter de la tendance à l'externalisation, et compter parmi les transporteurs intégrés à la logistique du client, les opérateurs de transport les plus importants ont vite cerné les contraintes qui pèsent sur les chargeurs qui fonctionnent en JAT pour leur proposer des services adaptés en sus de la traction.*

---

<sup>600</sup> Y. PERRIN, préc., note 274, 122.

## CONCLUSION DU CHAPITRE PREMIER

Les diverses phases de mutation de la logistique ne sont que le reflet des transformations progressives de l'organisation des entreprises impliquées dans le commerce international. L'évolution de la logistique repose sur le passage d'une vision fragmentée vers une vision intégrée.

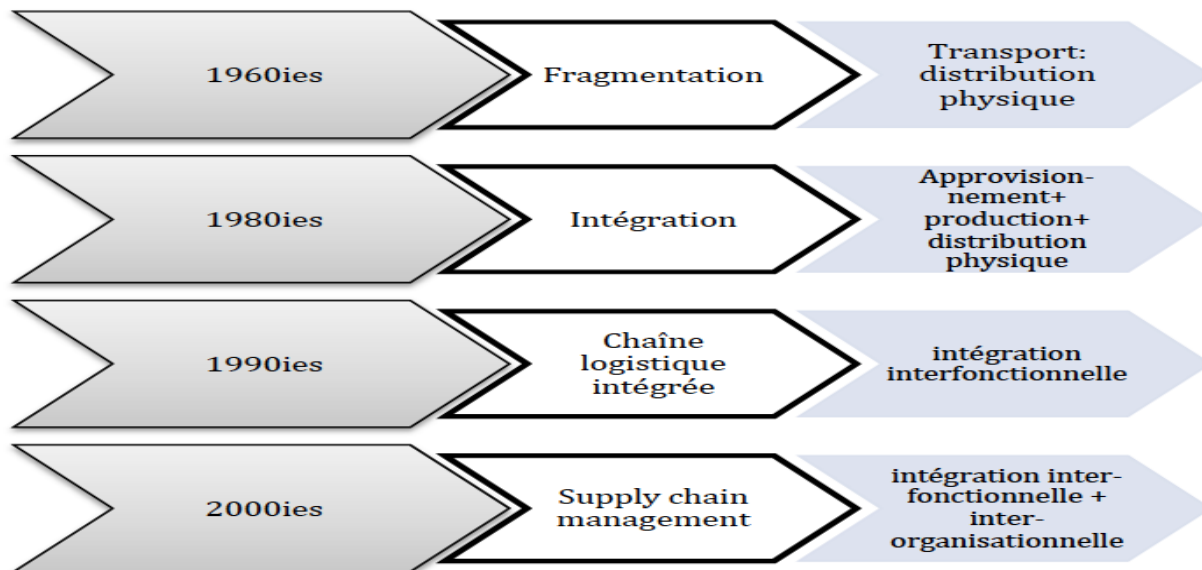


Figure 12. Fragmentation vs. Intégration

Le principe d'intégration a d'abord été mis en œuvre à l'intérieur de l'entreprise (chaîne de valeur) puis n'a cessé de s'étendre pour lier étroitement la chaîne de valeur aux chaînes de valeur des fournisseurs, des réseaux de distribution jusqu'à celles des clients. Ainsi, la quête d'un avantage concurrentiel a mené à la création d'un réseau d'organisations qui doit être coordonné et synchronisé. De nos jours, les chargeurs internationaux les plus importants ont adopté le concept supply chain management qui consiste en une « *planification des flux physiques, financiers et d'information, depuis le fournisseur du fournisseur jusqu'au client du client* »<sup>601</sup>.

L'analyse de l'évolution de la logistique nous a permis de mettre en exergue les liens originels et fondamentaux du transport dans la chaîne logistique de leurs clients. Composante à part entière de la supply chain management, il a d'abord été pensé dans le cadre de la simple distribution physique, puis au fur et à mesure des phases d'intégration, il a été relié d'abord à

<sup>601</sup> T. GUDEHUS et H. KOTZAB, préc., note 543, p. 727.

l'approvisionnement et à la production, puis aux autres fonctions de la chaîne logistique intégrée, pour enfin être considéré comme un maillon de la supply chain management. Considéré au départ comme une fonction indépendante, l'implantation de la vision globale que sous-tend la SCM a pour conséquence de faire du transport un sous-système dans la SCM.

Hormis ce principe d'intégration, notre intérêt à analyser l'organisation des chargeurs nous a permis d'identifier deux autres phénomènes centraux pour une meilleure compréhension du fonctionnement des transports : une tendance accrue à l'externalisation et une méthode de production et de distribution tournée vers le *just in time*.

Le recours à l'externalisation permet de se recentrer sur les activités fondamentales et, en même temps, de tirer profit de l'expertise d'un prestataire externe pour les activités non essentielles. Ce phénomène n'a cessé de se développer et touche en premier lieu le transport. Les entreprises préfèrent confier l'organisation de cette fonction à des experts externes.

Par ailleurs, un grand tournant a été amorcé avec l'implantation du concept de *just in time*. Ce concept a fondamentalement changé le niveau de qualité de service attendu, notamment lorsqu'il s'agit du transport. Celui-ci est en effet un outil fondamental pour réduire les gaspillages.

Finalement, l'intégration de la SCM impose au transporteur de s'adapter aux méthodes de production et de distribution des chargeurs, mais au-delà, à leur stratégie concurrentielle globale. Pour faire partie du petit nombre de partenaires sélectionnés et augmenter son volume d'affaire grâce à l'externalisation et au juste-à-temps, le transporteur devra adapter son offre.

En somme, à la **question de savoir quelle est la perspective prédominante dans l'organisation des chargeurs**, nous pouvons constater que le concept de SCM repose fondamentalement sur une **perspective systémique**. En outre, l'on a constaté que **les interconnexions entre chaîne logistique du chargeur et transport** n'ont cessé de se renforcer pour considérer ce dernier comme **un sous-système** devant œuvrer à la réalisation des objectifs concurrentiels du chargeur.

La planification des transports pour alimenter les diverses composantes de la SCM, depuis un bout du monde à un autre bout du monde requiert un degré de service dépassant la simple traction des marchandises. Une telle planification a largement favorisé le recours à l'intermodal qui présente les caractéristiques propres à répondre aux exigences des chargeurs.



## **CHAPITRE 2. Caractéristiques du transport intermodal international de marchandises**

Rappelons que l'analyse des divers textes juridiques actuellement en vigueur ainsi que les diverses approches proposées pour régir le transport intermodal révèle de grandes divergences. Rappelons également que nous avons constaté qu'en matière juridique, et ce, peu importe l'approche adoptée (uniforme ou réseau), l'on prend comme point de départ les Conventions unimodales existantes. De même, lorsque l'on a affaire à des instruments qui visent expressément le transport porte à porte ou encore la modernisation des textes pour y inclure le porte à porte (aérien et maritime), le point de départ est le mode de transport, objet de la Convention. Cela conduit finalement à segmenter le transport intermodal en le réduisant à la simple **juxtaposition de différents modes de transport**. L'intermodal est analysé selon deux critères : « le déplacement » (ou la traction physique des marchandises) et « le mode de transport ».

En revanche, nous avons pu constater dans le chapitre précédent que les modes de production et de distribution des chargeurs ne semblent plus être ceux du passé. Cette transformation a pour pilier l'intégration (interfonctionnelle puis interorganisationnelle) qui n'est que la mise en œuvre d'une nouvelle perspective au travers le concept supply chain management : **une perspective systémique**.

Face à ces deux perspectives, il nous paraît important de nous demander à laquelle d'entre elles faut-il raccrocher le transport intermodal. **Autrement dit, doit-on considérer le transport intermodal comme de « l'unimodal plus » (un mode + un mode différent), ou bien comme un tout (un système) distinct de la somme de ses composantes, une sorte de mode de transport en soi, avec ses propres caractéristiques ?**

Pour y répondre, nous nous sommes d'abord intéressés aux diverses définitions qui sont données par la littérature pour savoir s'il existe un consensus ou une définition standard de ce qu'est le « transport intermodal ». L'on pourra ainsi dégager les caractéristiques qui font consensus (**Section 1**). Mais, il existe également une caractéristique du transport intermodal qui tient à l'exploitation commerciale (**Section 2**).

## **Section 1. L'unitarisation et l'intégration en tant que caractéristiques techniques de l'intermodal**

S'il est une remarque évidente à faire lorsque l'on prête attention aux termes utilisés dans la littérature juridique qui traite de la combinaison de transport, c'est l'utilisation de diverses terminologies, à savoir : « multimodal », « intermodal », « combiné ». Est-ce à considérer que ces termes sont équivalents et qu'il réfèrent à une même catégorie juridique, ou bien faut-il malgré tout attacher une signification juridique particulière à chacun ? Par ailleurs, l'interrogation relative à l'applicabilité des dispositions des Conventions actuelles qui traitent du recours à plusieurs modes de transport (surtout la CMR et COTIF-CIM) subsiste.

Pour répondre à ces problématiques, nous avons procédé au recensement des définitions utilisées par les organisations internationales œuvrant dans le domaine du commerce international et qui s'intéressent particulièrement au transport. Cette démarche permettra de déterminer la teneur de chacun des termes et de dissiper les confusions entre les différentes techniques de transport. S'accorder sur une définition standard est, en effet, un préalable à toute fixation d'un régime juridique. Enfin, nous nous sommes intéressés à chacune des techniques de transport pour les distinguer.

Cette démarche débouche sur deux constats. D'une part, il existe une évolution de la terminologie et celle-ci a trait à l'importance grandissante du principe d'intégration **(I)**. D'autre part, ce principe d'intégration constitue un point de démarcation fondamental entre transport superposé tel que visé par la CMR, et transport intermodal **(II)**.

### *I. Qualifier le recours à plusieurs modes de transport : l'importance grandissante du concept d'intégration*

Il n'existe pas encore de Convention internationale dédiée au transport de marchandises utilisant divers modes de transport pour un voyage porte-à-porte. Cependant, plusieurs tentatives en ce sens ont été entreprises dans le cadre des institutions internationales œuvrant dans le commerce international. Nous nous sommes intéressés aux termes et aux qualifications qui ont été utilisés dans le cadre des travaux ou projets entrepris. Nous les avons ensuite classés par ordre chronologique dans le tableau ci-dessous. Pour analyser ces définitions nous nous proposons d'en brosser le contexte, c'est-à-dire de nous rapporter également la teneur des débats juridiques.



**Tableau III. Définitions des termes multimodal, intermodal, combiné**

Sources	Multimodal	Intermodal	Combiné
<b>Règles Uniformes CCI<sup>602</sup> de 1975</b> Règle 2 (a)			le transport de marchandises par au moins deux modes de transport différents, à partir d'un lieu situé dans un certain pays où les marchandises sont prises en charge jusqu'au lieu prévu pour la livraison situé dans un pays différent
<b>CTM<sup>603</sup> (1980)</b> Art. 1(1)	le transport de marchandises effectué par au moins deux modes de transport différents, en vertu d'un contrat de transport multimodal à partir d'un lieu situé dans un pays où les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur de transport multimodal jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent. Les opérations de ramassage et de livraison des marchandises qui sont effectuées en exécution d'un contrat prévoyant un transport par un seul mode de transport, telles qu'elles sont définies dans ce contrat, ne sont pas considérées comme un transport multimodal international		

<sup>602</sup> Règles uniformes pour un document de transport combiné de la CCI version 1975

<sup>603</sup> Convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International de marchandises du 24 mai 1980

<p><b>UNCTAD (1996)</b><sup>604</sup></p>		<p>Transport de marchandises par plusieurs modes de transport dans le cadre duquel l'un des transporteurs organise l'ensemble du parcours du point ou port d'origine via un ou plusieurs points d'interface jusqu'au point ou port de destination finale. En fonction du partage de responsabilité prévu, différents types de documents de transport sont émis<sup>605</sup> :</p> <p>– <i>transport segmenté</i> : lorsque le transporteur organisateur du transport n'assume la responsabilité du seul tronçon qu'il a exécuté lui-même, il peut émettre un connaissement intermodal ou combiné<sup>606</sup> ;</p> <p>– <i>transport multimodal</i> : lorsque le transporteur organisateur du transport accepte d'endosser la responsabilité pour l'ensemble du transport. Il émet un document de transport multimodal<sup>607</sup></p>	<p>Transport de marchandises dans une seule et même unité de chargement ou un seul et même véhicule empruntant une combinaison des modes route, rail et navigation intérieure<sup>608</sup></p>
---	--	---	---

<sup>604</sup> note 140, p. 22.

<sup>605</sup> Traduction libre. Le texte original est: « Intermodal transport : the transportation of goods by several modes of transport where one of the carriers organizes the whole transport from one point or port of origin via one or more interface points to a final port or points. Depending on how the responsibility for the entire transport is shared, different types of documents are issued : » *Id.*

<sup>606</sup> Traduction libre. Le texte original est: « Segmented transport : if the carrier that organizes the transport takes responsibility only for the portion he performs himself, he may issue an intermodal or combined bill of lading » *Id.*

<sup>607</sup> Traduction libre. Le texte original est: « Multimodal transport : if the carrier organizing the transport takes responsibility for the entire transport, he issues a MT document » *Id.*

<sup>608</sup> Traduction libre. Le texte original est: « Combined Transport: The transport of goods in one and the same loading unit or vehicle by a combination of road, rail, and inland waterway modes » *Id.*

<b>Commission européenne (1997)</b> <sup>609</sup>		Le transport intermodal peut être interprété comme l'acheminement d'une marchandise empruntant au moins deux modes différents au sein d'une chaîne de transport de porte à porte	
<b>UN/ECE CEMT &amp; Commission européenne (2001)</b> <sup>610</sup>	L'acheminement d'une marchandise empruntant deux modes de transport différents ou plus	L'acheminement d'une marchandise empruntant deux modes de transport différents ou plus mais dans la même unité de chargement ou le même véhicule routier, et sans empotage ni dépotage	Transport intermodal dont les parcours principaux, <b>en Europe</b> , s'effectuent par rail, voies navigables ou mer et dont les parcours initiaux et/ou terminaux, par route, sont les plus courts possibles

<sup>609</sup> COMMISSION EUROPEENNE, préc., note 39.

<sup>610</sup> UNITED NATIONS, ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT et EUROPEAN COMMISSION, préc., note 65.

La Chambre de Commerce Internationale (CCI) s'est intéressée au développement du **transport combiné** à partir de 1948. De même, la Commission Economique pour l'Europe (CEE), sous l'égide de laquelle était préparée la CMR, avait appelé à l'adoption d'une Convention internationale dédiée au transport combiné<sup>611</sup> à travers l'article 2 du Protocole de signature CMR qui dispose : « *Les soussignés s'engagent à négocier les conventions sur (...) le contrat de transport combiné* ». Il faut mentionner que la question de l'absence de localisation du dommage lors du recours à plusieurs modes avait déjà surgit durant de la préparation de la CMR. Les risques juridiques dans ce cadre étaient supportés par le chargeur, et les rédacteurs de la CMR avaient tenté d'apporter un début de réponse en prévoyant la responsabilité du transporteur routier, dès lors que la situation tombait dans son champ d'application<sup>612</sup>.

Le terme « combiné » a ainsi été le premier à avoir été utilisé dans le cadre des débats juridiques. Des travaux visant l'élaboration d'une Convention portant sur le « transport combiné » avaient débuté en **1965** et la première étape des travaux portait sur la qualification du « conteneur ». Pour ce faire, les experts mandatés avaient tenté de distinguer entre les conteneurs qui pouvaient être utilisés à de multiples reprises pour la consolidation des marchandises, de ceux qui ne servaient qu'à l'emballage de ces dernières et qui n'étaient pas réutilisables<sup>613</sup>. L'idée conductrice de départ a été que le conteneur pouvait constituer un nouveau moyen de transport pour lequel il était nécessaire d'établir des règles *sui generis*. Autrement dit, on considérait que le concept fondamental du transport combiné était la conteneurisation. Cependant, les experts se sont très vite heurtés à la difficulté de la qualifier juridiquement<sup>614</sup>.

---

<sup>611</sup> J. C. MOORE, préc., note 436, 85; Rolf HERBER, « The European legal experience with multimodalism. (Admiralty Law Institute Symposium: Terminal Operations and Multimodalism) », (1989) 64-2 3 *Tulane Law Rev.* 611, 616.

<sup>612</sup> E. A. MASSEY, préc., note 301, 727. Tel qu'analysé dans la Partie 1 de cette thèse, l'étendue du champ d'application de la CMR fait l'objet de divergences d'interprétations.

<sup>613</sup> J. C. MOORE, préc., note 322, 86.

<sup>614</sup> Loewe en fournit quelques raisons: « Il s'est cependant avéré, après des études juridiques plus poussées, que le conteneur correspond soit à la marchandise elle-même soit à un emballage de celle-ci et qu'il ne s'agit pas d'un mode de transport propre. Ainsi par exemple, les transports par conteneur qui ne sont effectués qu'au moyen de camions peuvent être traités sans aucune difficulté selon les dispositions sur les transports par route. Les organisations qui se sont occupées de l'élaboration d'une Convention relative au transport combiné ont toutes commencé leurs travaux sous l'aspect transport par conteneurs. Mais les projets établis, de même que le projet

L'intérêt a alors été porté sur la possibilité nouvellement offerte par le conteneur. Le transport combiné consiste à « *déplacer des marchandises d'un point d'origine vers un point de destination grâce à la combinaison de plusieurs modes de transport* ». C'est ainsi non pas la technique mais l'objet de celle-ci qui distinguerait le transport combiné du transport unimodal. Cette *flexibilité technique* rompt avec le modèle de traction traditionnel reposant sur un mode en particulier et se confronte, en même temps, à la diversité des régimes juridiques existants<sup>615</sup>. Le *Projet de Convention sur le Transport International Combiné de Marchandises (ci-après TCM)* proposé en 1971 pour pallier cette diversité juridique sera rejeté tant par les Etats que par les acteurs du commerce international (chargeurs et transporteurs)<sup>616</sup> qui considéraient que cela ne répondait pas à leurs attentes. La teneur du projet subsistera tout de même aux travers des *Règles uniformes pour un document de transport combiné de la CCI* qui reprendront, entre autres, la définition de « transport combiné », à savoir :

*« le transport de marchandises par au moins deux modes de transport différents, à partir d'un lieu situé dans un certain pays où les marchandises sont prises en charge jusqu'au lieu prévu pour la livraison situé dans un pays différent »*<sup>617</sup>.

Un nouveau texte sera proposé en 1980 intitulé *Convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International de marchandises (ci-après CTM)*. Apparaît alors une nouvelle expression : **le transport multimodal**. Il faut rappeler que le recours à une nouvelle terminologie était motivé, non pas, par l'apparition de nouvelles techniques, mais plutôt par des raisons politiques. Durant les travaux menés principalement dans le cadre de la CNUCED, le groupe des pays en voie de développement (**ci-après PVD**) qui aspiraient à un « nouvel ordre économique », estimait que le projet TCM ne protégeait pas leurs intérêts face à ceux des Etats industrialisés. En effet, pour éviter les conflits avec les textes en vigueur à l'époque (*CMR, Règles de La Haye avec le protocole de 1968*), la TCM les reprenait en substance pour les

---

élaboré par un Comité d'experts gouvernementaux qui sera analysé par la suite, ont, depuis longtemps, abandonné cette idée conductrice ; ils ne contiennent même plus le terme "conteneur" » R. LOEWE, préc., note 321, 625; De son côté Moore estime que c'est notamment la grande variété de conteneurs qui posait difficultés: « The main obstacle to definition was container size, but there were subsidiary difficulties regarding shape and manner of construction » J. C. MOORE, préc., note 322, 86.

<sup>615</sup> J. C. MOORE, préc., note 322, 87.

<sup>616</sup> S. MANKABADY, préc., note 136, 122.

<sup>617</sup> Règle 2(a) des Règles uniformes pour un document de transport combiné de la CCI de 1975



« combiner » dans un texte nouveau<sup>618</sup>. Or, les PVD n'avaient pas participé à l'élaboration de ces derniers. Pour mettre un terme à ce débat et distinguer les nouveaux travaux sur la CTM de ceux antérieurement menés dans le cadre de la TCM, il a été jugé bon de changer de terminologie<sup>619</sup>.

Cependant, même si, entre la période d'élaboration du projet TCM et l'adoption de la CTM, il n'y avait pas eu de nouvelle révolution technique en transport, le terme multimodal tel que défini par l'article 1<sup>er</sup> CTM, revêt des caractéristiques supplémentaires. Quatre critères de qualification juridique sont à relever : un contrat unique; un unique co-contractant ; pour une combinaison de deux ou plusieurs modes de transport et, un parcours international.

Le premier critère de qualification est lié au nombre de modes de transport différents utilisés et qui devra être *d'au moins deux modes*. Celui-ci rejoint la caractéristique fondamentale du transport combiné, qui est une caractéristique technique.

Le second critère de qualification concerne la nécessité de fonder l'opération de transport sur un « contrat unique qui couvre le voyage de bout en bout ». Le chargeur conclut un seul contrat dit *contrat de transport multimodal* (ou **MT-document**) dont l'objet est l'acheminement de la marchandise de bout en bout au moyen d'au moins deux modes de transport<sup>620</sup>.

Le troisième critère est « un unique cocontractant ». L'ensemble des opérations devra être exécuté sous la responsabilité d'un *entrepreneur de transport multimodal (ci-après ETM)*.

L'exécution d'un transport multimodal implique, en effet, une pluralité de transporteurs : un transporteur contractuel et des transporteurs substitués. La notion d'ETM<sup>621</sup> réfère au transporteur qui « exécute lui-même » ou « fait exécuter » la totalité ou une partie des opérations. Il s'agit d'un *transporteur contractuel* (principal) qui soit, transportera effectivement la marchandise du lieu d'expédition (prise en charge) au lieu de destination (livraison), soit se

---

<sup>618</sup> S. MANKABADY, préc., note 136, 122.

<sup>619</sup> R. HERBER, préc., note 611, 616.

<sup>620</sup> CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT, préc., note 426, p. 129.

<sup>621</sup> L'art. 1 §2 de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises dispose : « Par entrepreneur de transport multimodal, il faut entendre toute personne qui conclut un contrat de transport multimodal pour son propre compte ou par l'intermédiaire d'un tiers et 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 ».

chargera d'une partie du voyage et organisera le reste en recourant à d'autres transporteurs unimodaux. Il peut s'agir également d'un opérateur qui organise l'ensemble du parcours mais n'intervient pas « effectivement » dans les opérations de transport. En d'autres termes, il conclut le contrat de transport multimodal et agit en tant que commettant, mais ne dispose pas des moyens de transport pour exécuter lui-même l'opération<sup>622</sup>. Il conclut donc des contrats de transport unimodaux avec des transporteurs substitués<sup>623</sup>. C'est le cas par exemple du *Non-Vessel Operating Common Carrier* (NVOCC)<sup>624</sup> qui, ne disposant pas de moyens de transport, conclura des contrats de transport unimodaux avec des transporteurs substitués<sup>625</sup>. Cela vise également le *commissionnaire de transport* qui ne s'engage pas à effectuer lui-même le transport, mais s'engage à conclure tous les actes juridiques nécessaires au transport de la marchandise<sup>626</sup>.

C'est le degré de responsabilité assumé qui permet de distinguer l'ETM du transporteur. L'ETM simple organisateur, ou bien exécutant et organisateur, assume la responsabilité pour l'ensemble du voyage du point d'origine au point de destination final<sup>627</sup>. Son obligation ne consiste pas uniquement à déplacer (traction) les marchandises, mais plutôt à sélectionner les modes de transport ainsi que les transporteurs qui exécuteront les opérations physiques. Elle consiste en plus à fournir les services connexes à l'opération de déplacement. L'ensemble de ces services doit, par contre, être distingués des opérations de *ramassage et de livraison* exécutées dans le cadre d'un contrat de transport unimodal. Celles-ci ont trait davantage aux opérations de pré et post-acheminement nécessaires à un transport unimodal et qui sont visées par les Conventions unimodales en vigueur.

---

<sup>622</sup> CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT, préc., note 426, p. 129.

<sup>623</sup> W. DRISCOLL et P. LARSEN, préc., note 333, 210.

<sup>624</sup> La notion américaine de NVOCC a été définie par « Ocean Shipping Reform Act of 1998 » en ces termes : "a Non-vessel operating common carrier is defined as a common carrier that does not operate the vessels by which the ocean transportation is provided, and is a shipper in its relationship with an ocean common carrier".

<sup>625</sup> S. MANKABADY, préc., note 136, 126.

<sup>626</sup> La jurisprudence française définit de manière constante la Commission de transport comme: « convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre, se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité, ainsi que pas le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout » *Cass. com 16 fév. 1988, n° 86-18. 309, Bull. civ. n° 75, 52*; P. BONASSIES, préc., note 249, 98.

<sup>627</sup> Jan RAMBERG, dans *Études offertes à René Rodière*, Paris, Dalloz, 1981, p. 484; Pour reprendre l'exemple donné par la CNUCED : « une compagnie maritime qui émet un connaissement direct ou un document de transport combiné par lequel elle dégage sa responsabilité pour le transport suivant n'est pas un ETM » CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT, préc., note 426, p. 129.

Il faut en effet remarquer qu'une telle définition qui, *a priori* n'est pas restreinte au transport conteneurisé, pourrait inclure d'autres techniques d'intégration de différents modes de transport. Cependant, les rédacteurs de la CTM ont veillé à éviter tout conflit juridique non seulement en ce qui concerne le pré et post-acheminement déjà couvert par les textes existants, mais concernant également d'autres techniques de transport combinant plusieurs modes de transport. L'article 30 (4) exclut *le transport superposé* du champ d'application de la CTM<sup>628</sup>.

Enfin, en guise de quatrième critère, la CTM vise les acheminements de marchandises à *l'international*. Les lieux de prise en charge et de livraison doivent être situés dans des pays différents.

L'on peut remarquer qu'à travers cette définition, le terme multimodal a trait non seulement à l'aspect *opérationnel* (recours à plusieurs modes différents), mais également à l'aspect *commercial lié à la gestion de l'ensemble du voyage* (le service). On pourrait dire que le multimodal se distingue par sa double flexibilité : une flexibilité liée aux flux physiques et une flexibilité liée aux prestations offertes.

Par ailleurs, l'on pourrait penser que le choix de la CNUCED d'utiliser le terme « multimodal » au lieu de « combiné » pour éviter la réticence des parties prenantes (gouvernementales et industrielles) à l'élaboration d'une Convention internationale, constitue une substitution de terminologie sonnante le glas du terme « combiné ». Car après tout, le texte de la CTM s'est également largement inspiré du projet qui l'a précédé. Or, les travaux qui vont suivre ceux de la CTM maintiendront les deux termes, et en ajouteront même un nouveau : l'intermodal.

Alors même que la définition de la CTM prévalait dans le monde juridique, **la CNUCED** a proposé de nouvelles définitions des opérations de transport impliquant plus d'un mode en

---

<sup>628</sup> L'article 30 (4) CTM dispose : « Le transport de marchandises comme, par exemple, le transport de marchandises effectué conformément à l'article 2 de la Convention de Genève du 19 mai 1956, relative au contrat de transport international de marchandises par route, ou à l'article 2 de la Convention de Berne du 7 février 1970, concernant le transport de marchandises par chemins de fer, n'est pas considéré, pour les Etats parties aux conventions régissant ces formes de transport, comme un transport multimodal international au sens du paragraphe 1 de l'article premier de la présente Convention, dans la mesure où lesdits Etats sont tenus d'appliquer les dispositions de ces conventions à ces formes de transport de marchandises ».

élaborant le *Multimodal Transport Handbook (1996)*<sup>629</sup>. Elle vise à définir l'ensemble des termes utilisés pour mettre un terme à la confusion qui devient de plus en plus profonde. En plus de définir le *multimodal*, le *combiné* et l'*intermodal* pour les distinguer, la CNUCED revient également sur la teneur de l'*unimodal* et du *segmenté*.

La définition du transport unimodal est intéressante en ce qu'elle inclut le cas d'un transport *sous connaissance direct* (dit également *through transport*) :

« *Unimodal Transport: The transport of goods by **one mode** of transport by one or more carriers. **If there is only one carrier**, he issues his own transport document (e.g. a bill of lading, an air waybill, a consignment note etc.). If there is **more than one carrier**, for example, carriage from one port via another port to a third port with transshipment at the intermediate port, **one of the carriers may issue a through bill of lading covering the entire transport**. Depending on the **back clauses of this through bill of lading**, the issuing carrier may **be responsible for the entire port-to-port or only for that part which takes place on board his own vessel** ».*

Non seulement le transport direct successif est ici classé dans l'unimodal, mais en plus cette définition a le mérite de rappeler les critères de ce dernier<sup>630</sup> :

- Une structure comprenant : soit *un mode + un transporteur* ; soit *un mode + plusieurs transporteurs* ;
- En présence de *la première structure* que l'on pourrait qualifier de *transport unimodal simple*, le transporteur émet le document de transport correspondant au mode qu'il exploite. En découlera alors une responsabilité fondée sur le régime dédié à ce mode en particulier ;
- En présence de *la seconde structure*, le transporteur dispose d'un droit de transbordement. En outre, il peut choisir soit d'assumer une responsabilité pour tout le voyage successif ; soit de n'assumer la responsabilité pour le seul tronçon du voyage qu'il a lui-même exécuté (une responsabilité segmentée).

En ce qui concerne le « combiné », il est à remarquer que contrairement à son acception originelle (Règles CCI) qui prévoyait son utilisation pour toute combinaison de transport, il est

---

<sup>629</sup> note 140, p. 22.

<sup>630</sup> Voir la partie de la thèse consacrée à la distinction du transport sous connaissance direct et du transport intermodal : Partie 1 ; chapitre 2 ; Section 2 ; (I) ; (B).

ici doublement limité. Il est restreint à une combinaison terrestre<sup>631</sup> ainsi qu'à l'utilisation d'un seul et unique véhicule ou unité de chargement. Mais plus curieuse est la définition de « l'intermodal »<sup>632</sup> qui est considéré comme un terme générique qui inclut deux sous-catégories de transport par plusieurs modes : le *segmenté* et le *multimodal*. La distinction entre ces dernières repose sur les documents de transport émis par le transporteur principal. Ceci pourrait s'expliquer par le fait que dans le cadre de ces définitions la CNUCED s'est référée aux Règles CNUCED/CCI de 1992 qui prévoyaient :

*« These Rules apply when they are incorporated, however this is made, in writing, orally or otherwise, into a contract of carriage by reference to "the UNCTAD/ICC Rules for multimodal transport documents", irrespective of whether there is a unimodal or a multimodal transport contract involving one or several modes of transport or whether a document has been issued or not ».*

En fonction du modèle de Règles sur lequel s'appuient les contrats, ils prennent l'une ou l'autre appellation suivante : « CT-documents » (documents de transport combiné) en référence aux Règles de la Chambre de Commerce International (*ICC Uniform Rules for Combined Transport Document 1973/1975*) ; ou encore « MT-documents » (documents de transport multimodal) qui reprennent la terminologie des Règles CNUCED/CCI de 1992. De plus, certains documents réfèrent au « combiné » parce que les imprimés n'ont pas été changés<sup>633</sup>.

Les définitions données par la CNUCED (1996) présentent l'intérêt de mettre en évidence le rôle d'organisateur<sup>634</sup> que le transporteur peut endosser lorsqu'il y a recours à différents modes de transport, ainsi que les différents degrés de responsabilité qu'il peut accepter d'assumer.

---

<sup>631</sup> Le transport par voie de navigation intérieure est, selon les écoles classé dans la catégorie de transport terrestre ou de transport maritime. R. HERBER, préc., note 174, p. 14; Les deux approches ont été exposées dans K. KOLLI, préc., note 174, p. 12 ss. .

<sup>632</sup> Pour rappeler la définition: « Transport de marchandises par plusieurs modes de transport dans le cadre duquel l'un des transporteurs organise l'ensemble du parcours du point ou port d'origine via un ou plusieurs points d'interface jusqu'au point ou port de destination finale. En fonction du partage de responsabilité prévu, différents types de documents de transport sont émis : transport segmenté : lorsque le transporteur organisateur du transport n'assume la responsabilité du seul tronçon qu'il a exécuté lui-même, il peut émettre un connaissement intermodal ou combiné ; transport multimodal : lorsque le transporteur organisateur du transport accepte d'endosser la responsabilité pour l'ensemble du transport. Il émet un document de transport multimodal » note 140, p. 22.

<sup>633</sup> DAVID A. GLASS, préc., note 406, p. 3.

<sup>634</sup> *Id.*

De son côté la **Commission européenne** s'intéresse davantage à la connotation économique du transport intermodal. C'est l'efficacité de l'*intégration* des modes dans *une chaîne de transport* qui est ciblée. Il faut dire que c'est depuis le Traité de Rome que la mise en place d'une politique commune des transports<sup>635</sup> est considérée comme fondamentale à l'achèvement du marché intérieur<sup>636</sup> et à la compétitivité de l'Union. L'UE vise particulièrement à élaborer un système des transports efficace et respectueux de l'environnement<sup>637</sup> requérant une meilleure utilisation des infrastructures existantes, une répartition plus équilibrée des modes de transports et une liaison étroite entre ces derniers dans la chaîne logistique<sup>638</sup>. Au centre des travaux menés dans ce sens se trouvent le principe d'*intermodalité*<sup>639</sup> qui est considéré comme :

*« un indicateur de qualité du niveau d'intégration entre les différents modes : davantage d'intermodalité implique davantage d'intégration et de complémentarité entre les modes, ce qui permet l'utilisation plus rationnelle du système de transport. La justification économique de l'intermodalité est que les modes de transport qui, individuellement, présentent des caractéristiques économiques et opérationnelles intrinsèques favorables peuvent être intégrés dans une chaîne de transport de porte à porte afin d'améliorer l'efficacité globale du système de transport. Cette intégration entre les modes doit être réalisée aux niveaux de l'infrastructure et du reste du matériel (par exemple, unités de chargement, véhicules, télécommunications), des opérations et des services, ainsi que des conditions réglementaires »<sup>640</sup>.*

---

<sup>635</sup> La politique commune des transports visée au titre V du Traité de Rome avait pour objectif de créer un marché commun des transports se traduisant notamment par une ouverture des marchés des transports. Notons que cette politique se poursuit aujourd'hui sous l'article 4§2 g) et le Titre VI du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

<sup>636</sup> Le marché intérieur est défini comme : « un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée selon les dispositions du présent traité », article 26 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne du 1er décembre 2009 (dit Traité de Lisbonne).

<sup>637</sup> COMMISSION EUROPEENNE, préc., note 40; Les objectifs de la Commission sont exposés dans son livre blanc: COMMISSION EUROPEENNE, préc., note 40; Voir également M. KOHLER, préc., note 40.

<sup>638</sup> note 41.

<sup>639</sup> L'intermodalité, indicateur de la qualité d'intégration de la chaîne de transport, est liée selon la Commission à deux autres concepts « l'interopérabilité » (uniformité technique et opérationnelle des infrastructure et des équipements) et « l'interconnectivité » (coordination horizontale des modes grâce aux technologies de manutention) A REGGIANI, S. CATTANEO, M. JANIC et P. NIJKAMP, « Freight transport in Europe: policy issues and future scenarios on trans-border Alpine connections », (2000) 24-1 *IATSS Res.*, 5.

<sup>640</sup> COMMISSION EUROPEENNE, préc., note 39, p. 1 par. 16; Par ailleurs, dans son Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises de 2007, la Commission parle également de principe co-modalité qui vise l'utilisation de chaque mode de transport (terrestre, maritime ou aérien) là où il est le plus efficace : « Par les actions qu'il propose, le plan d'action pour la logistique applique le principe de la co-modalité, c'est-à-dire qu'il vise à améliorer l'efficacité de chaque mode de transport et à surmonter les obstacles à l'interopérabilité entre les modes afin de permettre la mobilisation des capacités inutilisées des systèmes de transport en Europe, et de mettre ceux-ci sur la voie d'une croissance durable » *Document de travail des services de la Commission. Document accompagnant la*

Préférant mettre l'accent sur l'efficacité opérationnelle et économique du système de transport, la Commission ne réfère plus au terme multimodal et lui préfère le terme *intermodal* qui repose sur le concept *d'intégration*. C'est l'intégration des modes de transport dans une chaîne de transport porte à porte qui contribuera à l'efficacité économique du système<sup>641</sup>. C'est d'ailleurs dans ce sens qu'elle a entrepris de fixer un régime de responsabilité de *l'intégrateur de transport* qui *exécute* ou *fait exécuter* en vertu *d'un contrat unique* les opérations de transport de *bout en bout*<sup>642</sup>. En d'autres termes, selon la Commission, le juridique doit coïncider avec les pratiques logistiques<sup>643</sup>.

L'intérêt de la définition donnée par la Commission européenne est qu'elle met en exergue les avantages d'un *système* de transport intermodal par rapport à un transport segmenté ou encore multimodal. En 1980 J. Ramberg s'y était déjà intéressé et les a résumés sous la forme du tableau suivant :

**Tableau IV. "avantages du système de transport total ". Adapté de J. Ramberg (1980)<sup>644</sup>**

Transport total	Transport segmenté
<ul style="list-style-type: none"> <li>• un service direct;</li> <li>• un seul opérateur de transport;</li> <li>• un seul document;</li> <li>• un coût total.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• plusieurs transbordements;</li> <li>• des responsabilités spécifiques pour chaque tronçon;</li> <li>• divers documents;</li> <li>• des coûts divisés par opération.</li> </ul>

*communication de la Commission sur le Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises Résumé de l'analyse d'impact*, SEC(2007) 1321, Bruxelles, Commission européenne, 2007, p. 3, en ligne : <[http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2007\\_logistics/action\\_plan/logistics\\_action\\_plan\\_ia\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2007_logistics/action_plan/logistics_action_plan_ia_fr.pdf)> (consulté le 30 septembre 2014).

<sup>641</sup> L'objectif est: « la création d'un cadre garantissant une intégration optimale des différents modes, de manière à offrir des services de porte à porte continus et répondant aux besoins du client, et partant, permettre une utilisation efficace et rentable du système de transport, tout en favorisant la concurrence entre les opérateurs » COMMISSION EUROPEENNE, préc., note 39, p. 9.

<sup>642</sup> Sur ce point précis voir Partie 1, Chapitre 2, section 1, (II) de la présente thèse.

<sup>643</sup> J. E. EFTESTØL-WILHELMSSON, préc., note 374, 151.

<sup>644</sup> Jan RAMBERG, « The implications of new transport technologies », (1980) 15 *Eur. Transp. Law* 119, 121.

Pour l'auteur les services offerts dans le cadre d'un système total de transport est en adéquation avec la planification logistique du chargeur<sup>645</sup>.

Cela rejoint également la conception de Y. Hayuth qui, en s'intéressant à l'organisation de l'industrie des transports insiste sur le principe d'intégration que sous-tend l'intermodalité qui, elle-même, sous-tend un système logistique synchronisé<sup>646</sup>. En outre, l'auteur parle des avantages du transport intermodal en termes de tarification unique, de facturation unique et de responsabilité unique<sup>647</sup>. C'est l'aspect organisationnel et le service, qui sont ainsi mis en exergue, en plus de l'aspect opérationnel.

En revanche, concernant le terme *combiné* qui tend à être un concept cantonné au système de transport européen, il a été visé par la directive 92/106/CEE en date du 7 décembre 1992 *relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre Etats membres*. La définition est restreinte puisqu'on lui assigne l'unique objet de limiter le transport routier. La combinaison de transport doit comprendre un transport routier pour les parties initiales ou finales du trajet, et un transport ferroviaire, fluvial ou maritime pour les parties principales<sup>648</sup>.

---

<sup>645</sup> « If such a service could be achieved it would enable exporters and importers to plan sales and purchases more efficiently. The capital costs on goods commercially immobilized in stores pending sale and purchase could thus be greatly reduced and set-off against any increased transportation costs with a possible saving of money (so called "logistics planning") » *Id.*

<sup>646</sup> Y. HAYUTH, préc., note 1, p. 13 et ss.

<sup>647</sup> Il définit le transport intermodal comme: « the movement of cargo from shipper to consignee by at least two different modes of transport under a single rate, with through-billing and through liability » *Id.*, p. 15.

<sup>648</sup> L'article 1er dispose : « Aux fins de la présente directive, on entend par « transports combinés » les transports de marchandises entre États membres pour lesquels le camion, la remorque, la semi-remorque, avec ou sans tracteur, la caisse mobile ou le conteneur de 20 pieds et plus utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et, pour l'autre partie, le chemin de fer ou une voie navigable, ou un parcours maritime lorsque celui-ci excède 100 kilomètres à vol d'oiseau, et effectuent le trajet initial ou terminal routier: soit entre le point de chargement de la marchandise et la gare ferroviaire d'embarquement appropriée la plus proche pour le trajet initial et entre la gare ferroviaire de débarquement appropriée la plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal ; soit dans un rayon n'excédant pas 150 kilomètres à vol d'oiseau à partir du port fluvial ou maritime d'embarquement ou de débarquement » *Directive 92/106/CEE du Conseil, du 7 décembre 1992, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (modifiée par Directive 2006/103/CE du Conseil du 20 novembre 2006 portant adaptation de certaines directives dans le domaine de la politique des transports, en raison de l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie)*, Journal officiel n° L 368 du 17/12/1992 p. 38.



En 2001, un autre document préparé par l'UN/ECE, le CEMT et la Commission européenne recense les principaux termes utilisés dans le langage courant du transport<sup>649</sup>. Cette fois-ci c'est le *multimodal*<sup>650</sup> qui est considéré comme le terme générique puisqu'il a trait à toute combinaison de modes de transport différents. De son côté l'*intermodal*<sup>651</sup> a pour caractéristique principale la facilitation du transfert modal des marchandises. Il repose sur l'unitarisation des marchandises dont la conteneurisation représente l'outil privilégié en ce qu'elle procure un degré élevé d'intégration des modes dans une chaîne de transport<sup>652</sup>.

Comme nous l'avons exposé précédemment, la conteneurisation a été au centre des débats juridiques et ce depuis les premières tentatives d'élaboration d'un régime de responsabilité (cf. TCM). De la même façon elle se retrouve au centre de toutes les attentions en matière de gestion logistique des transports. En ce sens nous pouvons citer par exemple G. Muller pour qui :

*« Intermodal transport : the capability of interchange freight containers among the various transportation modes. The fact that the containers are of the same size and have common handling characteristics, permits them to be transferred from truck to railroad to air carrier to ocean carrier, in a complete origin-to-destination movement »*<sup>653</sup>

Par contre, dans la définition donnée par ces institutions internationales, l'intermodal se compose d'une sous-catégorie : le transport *combiné*<sup>654</sup>. Ce dernier s'inscrit dans le cadre de la politique européenne qui vise à diminuer la prédominance du transport routier et à favoriser les

---

<sup>649</sup> Il est précisé en effet que : « Ce document recueille les principaux termes utilisés dans le transport combiné ou qui s'y rapportent (...) Elle servent aux travaux des trois organisations intergouvernementales qui ont établi cette compilation {Union Européenne, Conférence Européenne des ministres des transports et Commission Economique des Nations-Unies pour l'Europe} » UNITED NATIONS, ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT et EUROPEAN COMMISSION, préc., note 65, p. 1.

<sup>650</sup> Pour rappel, la définition qui a été donnée est la suivante: « L'acheminement d'une marchandise empruntant deux modes de transport différents ou plus » UNITED NATIONS, ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT et EUROPEAN COMMISSION, préc., note 65.

<sup>651</sup> Pour rappel, la définition qui a été donnée est: « Acheminement d'une marchandise utilisant deux modes de transport ou plus mais dans la même unité de chargement ou le même véhicule routier, et sans empotage ni dépotage » *Id.*

<sup>652</sup> M. SAVY, préc., note 56, p. 308.

<sup>653</sup> Voir le glossaire dans: Gerhardt MULLER, *Intermodal freight transportation. Second edition.*, Eno Foundation for Transportation, Westport, Connecticut, 1989.

<sup>654</sup> Pour rappeler la définition qui a été donnée: « le transport combiné est quant à lui compris dans l'intermodal et est défini comme: « Transport intermodal dont les parcours principaux, en Europe, s'effectuent par rail, voies navigables ou mer et dont les parcours initiaux et/ou terminaux, par route, sont les plus courts possibles » UNITED NATIONS, ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT et EUROPEAN COMMISSION, préc., note 65.

modes alternatifs de transport plus respectueux de l'environnement (à savoir le transport ferroviaire, fluvial et maritime)<sup>655</sup>. Il a un sens plus restrictif que l'intermodal et peut prendre diverses formes comme le ferroutage, la route roulante ou encore le transroulage<sup>656</sup>.

En somme, le transport « multimodal », terme générique, devient « intermodal » lorsqu'il y a unitarisation et intégration des modes de transport. Ce dernier est considéré comme un transport « combiné » lorsqu'il s'inscrit dans la politique européenne des transports<sup>657</sup> visant des méthodes particulières de transport où le trajet routier est restreint aux seuls pré et post-acheminements, c'est-à-dire au strict minimum puisqu'il n'existe généralement pas de connexion directe entre les lieux de chargement/déchargements initiaux (chez le chargeur) et les autres modes de transport (maritime, fluvial, ferroviaire et aérien)<sup>658</sup>.

---

<sup>655</sup> Marcella De MARTINO et Alfonso MORVILLO, « Multimodal Chains and Transport Interoperability between the Maghreb and Western European Countries: Some Empirical Evidences », (2004) 42-1 *Ann. Marit. Stud.* 45, 48.

<sup>656</sup> Le CEMT explique que: « Une forme plus restrictive de transport intermodal est le transport combiné dont les parcours européens (au sens large) s'effectuent principalement par rail, voies navigables ou mer, et les parcours initiaux et/ou terminaux, les plus courts possible, par route (...) Le transport combiné peut prendre des formes diverses, tel que le ferroutage combinant le rail et la route, la route roulante par laquelle des véhicules routiers complets (accompagnés ou non) sont transportés sur des wagons surbaissés, le transroulage « RO-RO » qui offre la possibilité à un véhicule routier d'entrer et/ou de sortir par ses propres moyens d'un navire ou d'un train ; enfin, le transport LO-LO par lequel les unités de transport ont embarquées et débarquées par des équipements de levage » European Conference of Ministers of TRANSPORT, *Les transports dans les années 2000 Questions-clés. Symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports, Thessalonique, 7-9 juin*, OECD Publishing, 2002, p. 315.

<sup>657</sup> M. SAVY, préc., note 56, p. 307.

<sup>658</sup> Voir définition de « intermodal transport » D. LOWE, préc., note 65.

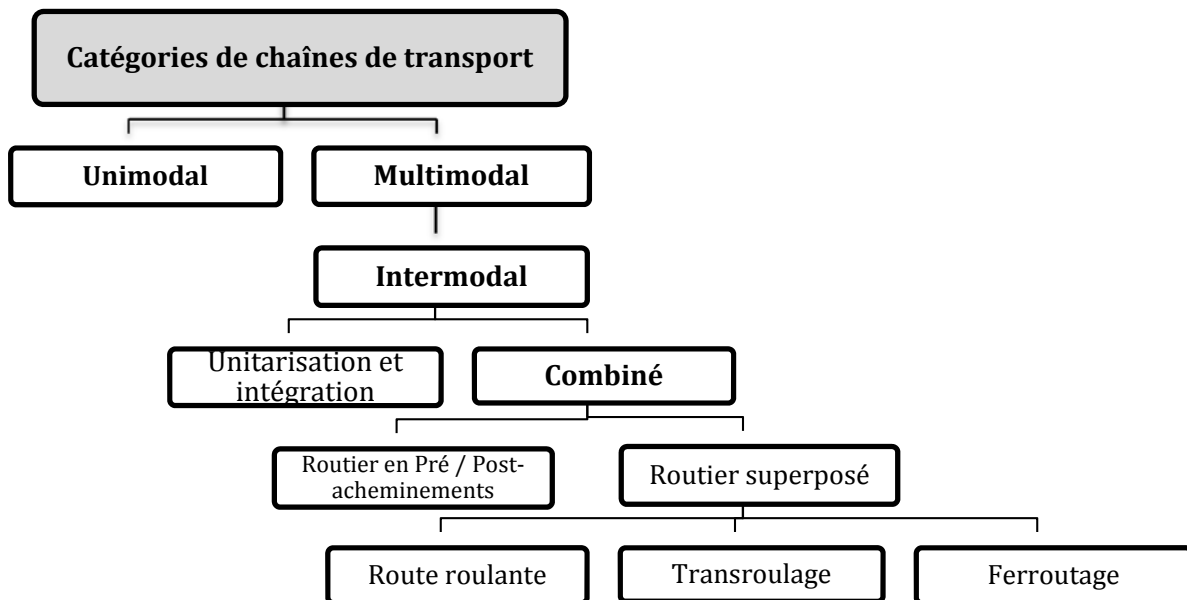


Figure 13. Terminologie des chaînes de transport. Adapté à partir des définitions de l'UN/ECE, le CEMT et la Commission européenne (2001)

Cette conception rejoint celle qui s'est au fur et à mesure développée en logistique avec l'importance grandissante et même centrale de l'intégration. En effet, malgré l'absence de définition standard en logistique<sup>659</sup>, un consensus tend à se dégager sur le fait que le transport intermodal, multimodal et combiné sont des sous-ensembles de la chaîne de transport<sup>660</sup>. En outre, le critère de différenciation par excellence est le concept d'intégration. Ainsi, **Slack** insiste sur ce concept qui est à la base de la distinction entre multimodal et intermodal :

« **Multimodal transport** is characterized by essentially separate movements involving different transport modes, **intermodal transport** is the integration of shipments across modes. Intermodal transport may be defined as being

<sup>659</sup> Voir le tableau des définitions du terme « transport intermodal » qui ont été recensées par Bontekoning et al. Selon ces auteurs, le transport intermodal constitue un système complexe qui se distingue des autres systèmes de transport, et l'absence de définition standard est caractéristique de la phase pré-paradigmatique Y. M BONTEKONING, C MACHARIS et J. J TRIP, « Is a new applied transportation research field emerging?: a review of intermodal rail-truck freight transport literature », (2004) 38-1/34 *Transp. Res. Part A* 1, 9.

<sup>660</sup> M. D. MARTINO et A. MORVILLO, préc., note 655, 47.

*those integrated movements involving at least two different modes of transport under a single through rate* »<sup>661</sup> [Nous surlignons].

Finalement, le classement chronologique des définitions données par les institutions internationales impliquées dans les travaux portant sur les transports nous a permis de mettre en avant l'évolution de la terminologie. Celle-ci correspond aux évolutions conceptuelles de la logistique.

- « Multimodal » est un terme générique qui vise l'utilisation de différents modes de transport ;
- « Combiné » réfère soit au transport superposé, soit au recours à un mode de transport différent pour le pré et post-acheminement de marchandises vers le mode de transport principal ;
- « Intermodal » consiste en une intégration des modes grâce à des unités de transport intermodal et une intégration du transport à la logistique du chargeur ;

L'on peut ainsi dissocier les deux principales opérations du terme intermodal :

- le pré et post-acheminement qui est par exemple visé par la COTIF-CIM ainsi que par les Conventions aériennes ;
- le transport superposé qui est visé par l'article 2 CMR.

Pour autant, la différence entre « intermodal » et « combiné » doit davantage être explicitée pour déterminer si malgré cette distinction, la CMR serait susceptible de s'appliquer à l'intermodal. L'on serait porté à considérer que la transposition de modes atteint le même niveau d'intégration que dans l'intermodal. Rappelons que lors des négociations de cette dernière, les problématiques juridiques que nous connaissons aujourd'hui avaient d'ores et déjà été soulevées (dommage non localisé). En outre, une partie de la doctrine contemporaine considère que cette Convention s'applique, en vertu de son article 1<sup>er</sup>, au transport conteneurisé.

## **II. *L'amélioration des techniques de transfert de marchandises : superposition vs. intermodal***

Le recours à différents modes pour transporter les marchandises d'un point d'origine vers un point de destination a préexisté au transport intermodal. La problématique de l'amélioration des

---

<sup>661</sup> B. SLACK, « Intermodal transportation », dans *Handbook of logistics and supply-chain management*, Ann Brewer; Kenneth Button; David A Hensher, Amsterdam; New York, Pergamon, 2001, p. 419 à la page 142.

techniques de transport ne date en effet pas de la conteneurisation. Une **révolution** préalable à cette dernière sera la superposition des modes de transport **(A)**. Cependant, le secteur des transport connaîtra une seconde **révolution** encore plus importante qui s'appuiera sur deux principes fondamentaux : l'unitarisation et la standardisation **(B)**.

*A. Le développement de la superposition : mode-on-mode*

Autrefois, le transfert de marchandises nécessitait le déchargement des marchandises du mode initial puis leur rechargement dans un autre mode pour finir le parcours. Le transfert était très coûteux en terme de temps puisqu'en plus des opérations de chargement et de déchargement, des mesures de contrôle, de pesage ou encore de reconsolidation des marchandises étaient nécessaires<sup>662</sup>. Par ailleurs, chaque étape du parcours était facturée séparément au chargeur<sup>663</sup> et chacun des opérateurs modaux développait et mettait à disposition ses propres moyens et technologies sans se préoccuper des mesures de transfert. C'était l'ère du transport *successif segmenté* où chaque opérateur se limitait à la gestion de son propre mode. Le système de transport était à prédominance « unimodale ».

La première révolution technologique qui permettra d'améliorer le flux des marchandises est le Ro-Ro (*Roll-on Roll-off*). Cette technique est apparue pour la première fois en 1849 en Ecosse<sup>664</sup> et ne cessera de se développer en Europe surtout après le Seconde Guerre<sup>665</sup>. Elle est aujourd'hui définie comme :

*« Embarquement ou débarquement d'un navire d'un véhicule routier, d'un wagon ou d'une UTI, sur ses roues ou sur des roues qui lui sont ajoutées à cette fin. Dans le cas de la route roulante, seuls les véhicules routiers entrent et sortent du train par leurs propres moyens »<sup>666</sup>.*

---

<sup>662</sup> ROSS MASUD, « Le transport multimodal: émergence d'un régime juridique », (1992) 7 *Rev. Droit Aff. Int.* 825, 826.

<sup>663</sup> Tel que l'expliquent Schmeltzer et Peavy : « Under conventional break-bulk methods of transportation, freight typically moves by one or more land carriers from an inland point to a port or terminal, then by ocean or air carrier, and finally, by other land carriers to an inland destination. Freight is subjected to at least six-and up to twenty-successive handlings or sortings at different stages of the movement. Shippers are charged separate transportation rates for each portion of the movement » E. SCHMELTZER et R.A PEAVY, « Prospects and problems of the container revolution », (1970) 1 *J. Marit. Law Commer.* 203, 210.

<sup>664</sup> I. BALUCH, préc., note 569, p. 128.

<sup>665</sup> D. LOWE, préc., note 65.

<sup>666</sup> UNITED NATIONS, ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT et EUROPEAN COMMISSION, préc., note 65.

L'exemple le plus connu est celui de la superposition de véhicules routiers *sur* ou *dans* un navire (*transroulage*). Mais, l'idée de superposer les modes de transport sera également mise en œuvre dans le secteur ferroviaire pour donner naissance à ce qui est appelé le ferroutage ou *piggy-backing* qui :

« consiste à transporter sur des plateaux de wagons des semi-remorques routières sans leurs tracteurs ou des camions monoblocs acheminés sur des wagons plats (*trailer flat car*). On parle aussi de *piggy-back rail-road transport* ou *piggy-back trafic* (*transport rail-route, kangourou*) et *piggy-back service* (*service train-camion*) »<sup>667</sup>.

La transposition (ou *mode on mode*) permettra également de combiner le maritime et le fluvial grâce à la construction de navires porte-barges. On parle plus spécifiquement de système LASH (*lighter abroad ship*)<sup>668</sup>. Celui-ci s'est développé pour répondre au besoin de facilitation du transfert des marchandises, mais également à la nécessité de décongestionner les ports sans devoir recourir à des investissements massifs en termes d'équipements portuaires<sup>669</sup>. Mais le conteneur devenant incontournable, le LASH s'est adapté pour transporter tous types de marchandises dont, les marchandises conteneurisées<sup>670</sup>.

La superposition des modes a ainsi préexisté à la conteneurisation (qui n'a été introduite et exploitée en Europe qu'à partir des années 1960<sup>671</sup>), mais elle n'a cessé de s'adapter au fur et à mesure des évolutions technologiques. Aujourd'hui, la structure des navires permet d'accueillir autant les véhicules routiers ou wagons ferroviaires que les unités de transport intermodal (conteneur, caisse mobile et semi-remorque) permettant de mieux intégrer les modes pour ne

---

<sup>667</sup> M.-M. DAMIEN, préc., note 120, p. 241.

<sup>668</sup> « The basic principle is that an ocean vessel is designed to lift on board and carry specially designed barges which are fully loaded with cargo. The barges are loaded at remote points on inland rivers or other waterways which are inaccessible to deep draft ocean vessels. The barges are then towed from the inland ports where they receive the cargo to the deep water port where they rendez-vous with the ocean vessel and are loaded aboard for the ocean segment of the journey. At the deep water port of destination, the barges are unloaded and towed to inland ports or places for discharge at the agreed destination. A principal advantage of the concept is that throughout the course of the shipment the cargo never leaves the barge eliminating the cost, time and pilfering hazard of break-bulk handling. In an operational sense each stage of the process is a part of the integrated whole transportation system » *Wirth Ltd. v. S/S Acadia Forest*, 537 F.2d 1272, 1274, 1976 AMC 2178 (5th Cir. 1976), ; tel que rapporté par: Thomas J SCHOENBAUM, *Admiralty and maritime law*, coll. livre électronique, St. Paul, MN, Thomson/West, 2013.

<sup>669</sup> Robert S. CROWDER, « Is LASH Lighter a Vessel for purposes of shipowner limitation of liability? », (1997) 22-1 *Tulane Marit. Law J.* 255, 257.

<sup>670</sup> Walter P. HICKEY, « Legal problems relating to combined transport and barge carrying vessels », (1970) 45 *Tulane Law Rev.* 863, 864.

<sup>671</sup> D. LOWE, préc., note 65.

former qu'un système<sup>672</sup>.

Ainsi, cette première révolution relative à la *superposition* des modes de transport mises en œuvre dans des méthodes de transport telles que le *Ro-Ro* ou encore le *LASH* constitueront un début de réponse au besoin d'optimisation du transfert des marchandises. Dans une analyse purement chronologie, l'apparition de cette technique et son développement correspondent aux périodes de négociations de la CMR et à son entrée en vigueur en 1956. Celle-ci régit effectivement via son article 2 la possibilité de combiner transport routier à un autre mode de transport<sup>673</sup> grâce au Ro-Ro.

Mais une seconde technologie révolutionnera le mode du transport : l'unitarisation doublée de la standardisation. Celle-ci n'étant apparue qu'après la CMR, il nous paraît peu probable que les rédacteurs de la CMR aient pu la régir.

Il est intéressant de nous pencher sur cette nouvelle technique car, d'une part, elle est au cœur du transport intermodal et, d'autre part, elle ne doit pas être confondue avec le Ro/Ro.

#### B. *Années 1960 ou l'ère de l'unitarisation et de la standardisation*

Techniquement, la combinaison des modes de transport et l'élaboration d'une *chaîne de transport porte à porte intégrée* ont pour origine le principe de l'unitarisation des marchandises<sup>674</sup>. Les unités de transport intermodales (UTI)<sup>675</sup> que sont *le conteneur*, *la caisse*

---

<sup>672</sup> S. MANKABADY, préc., note 136, 137.

<sup>673</sup> L'article 2 CMR dispose : « (1) Si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, sans rupture de charge sauf, éventuellement, pour l'application des dispositions de l'article 14, la présente Convention s'applique, néanmoins, pour l'ensemble du transport. Cependant, dans la mesure où il est prouvé qu'une perte, une avarie ou un retard à la livraison de la marchandise qui est survenu au cours du transport par l'un des modes de transport autre que la route n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier et qu'il provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier, la responsabilité du transporteur routier est déterminée non par la présente Convention, mais de la façon dont la responsabilité du transporteur non routier eût été déterminée si un contrat de transport avait été conclu entre l'expéditeur et le transporteur non routier pour le seul transport de la marchandise conformément aux dispositions impératives de la loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la route. Toutefois, en l'absence de telles dispositions, la responsabilité du transporteur par route sera déterminée par la présente Convention »

<sup>674</sup> R. W. PALMER et F. P. DEGIULIO, préc., note 9, 284.

<sup>675</sup> « Unit load : a quantity of individual packages palletized or strapped together to create a single unit for more efficient handling by mechanical equipment » G. MULLER, préc., note 653, p. 216.

*mobile* ou encore la *semi-remorque* permettent l'interconnexion entre les différents modes de transport et la consolidation des marchandises<sup>676</sup>.

Le principe de l'unitarisation a pour objectif de rationaliser les coûts liés au stockage et au déplacement de la marchandise. Il est également un moyen de concilier économie et sécurité. L'ensemble de la chaîne logistique s'articule autour du choix de ces unités en fonction de leurs tailles et de leurs catégories. Ce choix doit contribuer à la minimisation des mouvements de la marchandise, à l'optimisation des équipements de manutention et du stockage ainsi qu'à la réduction des temps de chargement et de déchargement<sup>677</sup>. En la matière, le conteneur a été l'innovation majeure qui a révolutionné l'industrie des transports.

Le conteneur existait déjà au XIX<sup>ème</sup> siècle, mais son utilisation ne reposait pas sur la vision systémique qui fonde l'intermodalité<sup>678</sup>. Le conteneur tel que nous le connaissons aujourd'hui a été conçu aux Etats-Unis par Malcom McLean en 1956<sup>679</sup> (transporteur routier), et introduit en Europe au début des années 1960<sup>680</sup>. L'idée de McLean dans les années 1930 était d'optimiser les opérations de transfert de marchandises qui autrefois nécessitaient d'être manuellement chargées sur un mode de transport, puis déchargées pour être de nouveau rechargées sur un autre mode. Lorsqu'il a fondé *Sealand Inc.*, il a décidé d'implanter dans le

---

<sup>676</sup> Notons cependant que l'unitarisation des marchandises existe également dans le transport unimodal du fait de ses avantages commerciaux (par ex : le conteneur est utilisé pour de simples trajets routiers).

<sup>677</sup> Alan RUSHTON, Phil CROUCHER et Peter BAKER, *The handbook of logistics & distribution management*, coll. électronique, London; Philadelphia, PA, Kogan Page, 2010, p. 95; Le CEMT répertorie les différents coûts de transport: « Pour comparer les coûts de transport par différents modes, il importe de se baser sur le concept de coût généralisé des modes et moyens de transport. Il comporte bien sûr tous les coûts du déplacement de la marchandise, y compris celui des unités de chargement nécessaires, par exemple des conteneurs, les coûts de chargement de déchargement, et de transbordement, et ceux d'autres manutentions possibles à des points de consolidation ou d'éclatement des expéditions. Il inclut également la valeur des dommages que peuvent subir les marchandises durant le transport, et notamment lors des transbordements, le coût du capital en marchandises et sa dépréciation éventuelle durant le transport. Il comprend encore les coûts du stock chez le destinataire dont l'importance dépend non seulement du rythme d'activité, mais également des frais de commande et d'organisation des transports, des quantités transportées par unité de transport, du délai de livraison, de la durée du transport et de sa régularité. Enfin, il doit prendre en compte d'autres éléments plus qualitatifs comme la flexibilité relative d'ajustement à des flux variables, l'information disponible durant le transport et la commodité administrative d'organisation » E. C. of M. of TRANSPORT, préc., note 656, p. 316.

<sup>678</sup> B. STONE, préc., note 36 à la page 227.

<sup>679</sup> Gilman explique que Eric Rath est le premier à avoir eu recours au conteneur : « The story begins on August 7th 1951 when Eric Rath's T.M.T. took a converted truck trailer body, whose wheels had been removed, as deck cargo from Fort Lauderdale to Ponce, Puerto Rico » Sidney GILMAN, *Ship choice in the container age*, University of Liverpool Marine Transport Centre, 1980, p. 18.

<sup>680</sup> D. LOWE, préc., note 65.



secteur maritime le conteneur. Le premier transport de 58 conteneurs sera effectué à bord du navire *Ideal X* qui effectuera un voyage de Newark (New Jersey) à Houston (Texas) le 26 avril 1956<sup>681</sup>. Le *Ideal X* sera suivi ensuite par un autre navire, *Maxton* qui a été spécialement conçu pour le transport de conteneurs. Il faut noter que d'autres entreprises avant *Sealand Inc* avaient déjà développé la technologie du conteneur que cela soit en Amérique du Nord ou au Royaume-Uni, cependant, McLean avait grandement amélioré la technologie en procédant à sa **standardisation dans les années 1960** <sup>682</sup> ouvrant ainsi la voie à **l'intégration** et à **l'interconnectivité** des modes de transport<sup>683</sup>. C'est cette standardisation qui fera du conteneur une révolution qui dominera jusqu'à nos jours l'industrie des transports.

Les conteneurs ISO<sup>684</sup> ne cessent depuis les années 1960 de se standardiser pour se conformer aux exigences des différents modes de transport ainsi qu'aux réglementations nationales et internationales portant sur chacun des modes. Ce faisant ils permettent une interconnexion sans commune mesure entre les divers modes pour former un système de transport intégré, unique et fluide.

Par ailleurs, les modèles de conteneurs sont adaptés au type de marchandises à regrouper et à transporter (par ex : le conteneur *dry* est conçu pour transporter des marchandises de toute sorte alors que le conteneur frigorifique est conçu pour le transport de marchandises périssables et nécessitant le maintien d'une température durant le voyage). De plus, cette unité de chargement

---

<sup>681</sup> Brian J CUDAHY, *Box boats: how container ships changed the world*, New York, Fordham University Press, 2006, p. 68.

<sup>682</sup> I. BALUCH, préc., note 569, p. 126; Voir également les explications de A. Donovan sur l'ère de la mécanisation des techniques de transfert de la moitié des années 1950: A. DONOVAN, préc., note 10.

<sup>683</sup> B. Stone explique: « MacLean was a trucker. His concern was not to be a new kind of steamship line, but a better trucker. He seamlessly integrated cheap, available vessels into his trucking operation. This was intermodal thinking. This was the vision : intermodal could drastically change the economics and performance of freight transport. MacLean was an innovative integrator. He integrated, into his door-to-door business, all the various modal elements which gave him overall performance. He had to create them himself. His ships came from US military reserves. His containers were trailer bodies. His support services were subcontracted. He only wanted what served the overall purpose of better business. He provided an integrated service, into which sea voyage and ports were seamlessly integrated ». B. STONE, préc., note 36 à la page 229.

<sup>684</sup> The International Organisation for Standardisation (ISO) a standardisé les conteneurs à l'international. Il existe deux catégories de conteneurs qui s'adaptent aux différents modes de transport: le conteneur 20 pieds et le conteneur 40 pieds.

présente l'avantage de constituer en même temps une unité d'entreposage en déplacement constant<sup>685</sup>.

Ce degré de standardisation et la variété de son utilisation ont grandement contribué à son succès<sup>686</sup>. Le conteneur est la forme la plus importante d'*unitarisation* et de consolidation des marchandises et, également, d'intégration des modes. Il est empoté et scellé dans les entrepôts de l'expéditeur (ou bien dans les centres de consolidation dans le cas du LCL<sup>687</sup>) puis, il est transporté jusqu'aux locaux du destinataire (ou centres de déconsolidation) sans rupture de charge.

Ce faisant, l'avantage premier de cette technologie est la réduction des coûts<sup>688</sup>. Le conteneur permet en effet, de réduire ou d'éliminer les coûts d'emballage, de transfert des marchandises, de stockage et d'entreposage<sup>689</sup>. D'autres coûts sont également réduits, à savoir ceux liés aux temps de manutention ou encore aux risques de vol et d'avarie aux marchandises<sup>690</sup>.

En dehors de ces avantages économiques et commerciaux certains, on parle du conteneur comme une « révolution » car il a profondément transformé le secteur des transports. D'abord, la structure des modes de transport a été changée et, notamment, les navires dont la taille n'a cessé d'évoluer jusqu'aux navires porte-conteneurs *Panamax*<sup>691</sup> et *Post-Panamax* qui permettent de réaliser des économies d'échelle<sup>692</sup>. L'on peut aussi mentionner en matière ferroviaire, les trains portes conteneurs à double gerbage (ou *Double stack train*).

---

<sup>685</sup> G. MULLER, préc., note 653, p. 3.

<sup>686</sup> note 140, p. 18.

<sup>687</sup> LCL : Less than Container Load.

<sup>688</sup> Il a été démontré que la conteneurisation a permis de réduire le coût du transport maritime de 5 % à 10 % de la valeur des marchandises à la fin des années 1950, à 1 % à 1,5 % à la fin des années 1990. Guillaume DAUDIN, « La logistique de la mondialisation », (2003) 87-4 *Rev. OFCE* 409, 417.

<sup>689</sup> « The container system eliminates the cost of unloading freight from rail cars or trucks to a place of rest (...) to the end of the ship's tackle prior to loading the ship. Most important, it cost far less to load or unload a full container of freight than individual packages or even packages on pallets » E. SCHMELTZER et R. . PEAVY, préc., note 663, 208.

<sup>690</sup> Sur l'ensemble de ces avantages voir : G. MULLER, préc., note 653, p. 3; ou encore: E. SCHMELTZER et R. . PEAVY, préc., note 663, 206 à 210.

<sup>691</sup> Le navire Panamax est: « Navire dont les paramètres permettent le passage par le canal de Panama : longueur maximale 295 m, largeur hors tout maximale 32,25 m, tirant d'eau maximum 13,50 m » UNITED NATIONS, ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT et EUROPEAN COMMISSION, préc., note 65.

<sup>692</sup> On parle de navire Postpanamax ou overpanamax pour désigner: « Navire dont au moins l'un des paramètres dépasse ceux du Panamax ». *Id.*

Ensuite, son développement a entraîné le changement des infrastructures de transport et notamment celles des ports. Ces derniers ont un rôle central dans le système intermodal en ce qu'ils constituent des plates-formes reliant services aux navires et services aux marchandises (activités d'entreposage, de gestion des stocks, d'emballage etc.) et représentent en même temps, un point de connexion avec les systèmes de transport terrestres (ex : présence d'infrastructures ferroviaires et routières). La zone portuaire participe de ce fait à la chaîne de distribution globale et au transport intermodal<sup>693</sup>.

De même, il a eu un impact majeur sur le choix des itinéraires de transport avec le développement du *landbridge*, *microbridge* et *minibridge*<sup>694</sup>.

Finalement, la qualité des transports et les méthodes de gestions des opérations maritimes et terrestres ont complètement été révisées<sup>695</sup>. Dans le cadre du transport maritime où la conteneurisation a connu un essor fulgurant, les propos de S. Bear sont assez explicites :

*« The Hague Rules were adopted in 1924 (...). In 1924 the bulk of members of the United Kingdom P&I Club were operators of tramp steamers in the "6-10 Class. That is they steamed at 6-10 knots on 6-10 tons of coal a day and had a deadweight capacity of 6-10,000 DWT.*

*Twenty years later saw the construction of over two thousand Liberty ships which had a maximum speed of 11.5 knots and a deadweight capacity of 10,685 DWT. Many of these ships were still in commercial service in the early 1960s (...). Cargo was often handled by ship's gear. Winches were prone to breakdowns, giving rise to disputes over laytime and demurrage. Tally clerks checked the cargo as it was slung over the rail, noting bags that were torn, slack or stained, and the bills of lading were clausured according to their receipts under article III rule 3 of the Hague Rules.*

*Fifty years later the Emma Maersk was launched. She has a speed in excess of 25.5 knots, a capacity of 157,000 DWT and she can carry 11,000 20ft containers. Container transport was not dreamt of in 1924 and international*

---

<sup>693</sup> I. BALUCH, préc., note 569, p. 131.

<sup>694</sup> STOCK & LAMBERT définissent ces différents mouvements intermodaux: « Landbridge : is a service in which foreign cargo crosses a country en route to another. For example, European cargo en route to Japan may be shipped by ocean to the U.S East Coast, then moved by rail to the U.S West Coast, and from there shipped by ocean to Japan. Minilandbridge (also called minibridge) is a special case of landbridge, where foreign cargo originates or terminates at a point within the United States. Microbridge is (...) being provided by ports in the U.S West Coast. In contrast with minibridge, this service provides door-to-door rather than port-to-port transportation. The big advantage of microbridge is that it provides a combined rate including rail and ocean transportation in a single tariff that is lower than the sum of the separate rates » J. R. STOCK et D. M. LAMBERT, préc., note 23, p. 242 et 243.

<sup>695</sup> note 140, p. 19.

*container transport only began in the late 1960s. New deep water ports were then needed to accommodate the new container ships and terminal operators needed to invest in new shore facilities. When the Emma Maersk called at Felixstowe on her maiden voyage to Europe in November 2006, 300 dock workers unloaded 3,000 containers in 24 hours using six shore cranes. The whole loading, unloading and stowage operation has been computerised and tally clerks have disappeared. These changes in ship construction and operation demand changes to the carriage of goods regime »<sup>696</sup>.*

Hormis le conteneur, il existe également deux autres unités de transport intermodal : la caisse mobile et la semi-remorque.

**Les caisses mobiles** sont le plus souvent utilisées dans le ferroutage puisqu'elles sont adaptées aux dimensions des véhicules routiers et ferroviaires et, facilitent ainsi le transbordement<sup>697</sup>. Quant aux **semi-remorques**, elles sont des équipements très sophistiqués capables de supporter une charge de conteneurs ou de caisses mobiles tout en maintenant la vitesse maximale permise pour les poids lourds. Les semi-remorques peuvent ensuite être transférées sur les barges ou le rail pour les tronçons de longues distances et finir le voyage par route pour la livraison dans les locaux du destinataire<sup>698</sup>.

L'ensemble de ces méthodes de transport présente l'avantage de diminuer la durée et les risques liés à certaines opérations (transbordement<sup>699</sup>, reconditionnement, entreposage et manutention) tout en assurant la continuité et l'efficacité des flux physiques. Ainsi, le principe d'unitarisation des marchandises et la mécanisation des opérations de transbordement, qui sont au cœur de ces nouvelles techniques, ont accru l'interdépendance des modes de transport. Cela a suscité de nouveaux services de transport porte à porte, pour divers types de marchandises qui doivent être

---

<sup>696</sup> Stuart BEARE, « The need for change and the preparatory work of the CMI », *CMI Yearb.* 2010.146, 147.

<sup>697</sup> La caisse mobile est définie comme étant : « Unité conçue pour le transport de marchandises, adaptée de manière optimale en fonction des dimensions des véhicules routiers et équipée d'éléments de préhension permettant le transbordement entre modes de transport, habituellement rail/route. A l'origine, de telles unités n'étaient généralement pas empilables lorsqu'elles étaient pleines et ne pouvaient pas être prises par le haut. Maintenant, beaucoup de caisses peuvent être gerbées et prises par le haut. Ce qui les distingue des conteneurs est qu'elles sont ajustées aux dimensions des véhicules routiers. Pour être utilisées sur le rail, elles doivent être homologuées par l'UIC. Quelques-unes sont équipées de pieds rétractables, utilisés lors d'un stationnement hors remorque » UNITED NATIONS, ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT et EUROPEAN COMMISSION, préc., note 65, p. 49.

<sup>698</sup> D. LOWE, préc., note 65.

<sup>699</sup> « Les transbordements sont coûteux, augmentent les risques de dommages et allongent le temps de transport » E. C. of M. of TRANSPORT, préc., note 656, p. 316.

transportés sur des itinéraires et des lignes commerciales mondiales. En somme, ces avancées techniques forment un système à part : le système intermodal. Mais ce système ne peut fonctionner efficacement et contribuer à l'amélioration des flux physiques sans les technologies de communications appropriées.

En effet, les nouvelles technologies de l'information et de communication (**ci-après TIC**) ont constitué un autre facteur déterminant dans le développement du transport intermodal et, notamment, du transport conteneurisé. Les TIC favorisent l'optimisation de la chaîne logistique dans son ensemble en ce qu'elles permettent de contrôler les flux dans la chaîne de transport ainsi que l'intégration des données transport dans la *supply chain management*<sup>700</sup>. Le recours à l'EDI, à internet, aux courriels, aux systèmes commerciaux de suivi par satellite exploités par plusieurs entreprises de transport ou encore au système intelligent de transport (*ITS : intelligent transport system*) permettent une transmission plus rapide des informations et, par conséquent, une prise de décision elle aussi plus rapide et adaptée aux besoins *juste-à-temps* des chargeurs. Les opérateurs de transport intermodaux sont en contact plus direct et plus instantané avec leurs clients. G. Muller résume l'importance cruciale des TIC dans le transport intermodal en ces termes : « *what the container and intermodalism were to breakbulk operations, the power of information will be to intermodalism* »<sup>701</sup>.

Le contrôle des flux physiques *via* les flux d'information permet d'améliorer la synchronisation des composantes de la chaîne de transport et de mieux les intégrer dans un unique système. Cette synchronisation porte sur la « gestion » des différents mouvements et opérations, à savoir non seulement les modes impliqués, mais également les *opérateurs* qui exécutent les différentes étapes du mouvement.

Alliée aux évolutions dans les technologies de l'information, l'amélioration des techniques de transport que représente l'intermodal : « *permettent aux différents intervenants, dans une chaîne qui unit le producteur au consommateur, de simplifier et de raccourcir les circuits de*

---

<sup>700</sup> Dennis RONDINELLI et Michael BERRY, « Multimodal transportation, logistics, and the environment: managing interactions in a global economy », (2000) 18-4 *Eur. Manag. J.* 398, 400.

<sup>701</sup> Gerhardt MULLER, « The business of intermodal transportation », (1998) 52-3 *Transp. Q.* 7, 8.

*commercialisation, ce qui conduit les responsables de l'organisation du transport à aborder le problème d'un transport d'une façon inexorablement plus globale »<sup>702</sup>.*

Ces évolutions technologiques (unitarisation, standardisation et TIC) ont permis de créer un « système de transport » à part qui distingue l'intermodal du transport unimodal et même du transport superposé.

**Pour conclure**, l'on peut dire que certes, les évolutions techniques ont toujours été omniprésentes dans le secteur des transports et ce, bien avant les premières négociations et élaboration des conventions unimodales telles que nous les connaissons aujourd'hui. Mais, le niveau d'intégration des modes et des opérations dans le transport intermodal reste sans égal et n'a pu être atteint que grâce à l'unitarisation et à la standardisation alliées aux technologies de l'information. Ceci distingue fondamentalement le transport intermodal du transport combiné auquel est rattachée la technique de superposition.

L'unitarisation et la standardisation sont au cœur de l'intermodal puisqu'elles permettent une intégration de *tous* les modes de transport, une *interchangeabilité* de ces derniers ainsi qu'une amélioration de la *gestion de leur interconnexion* pour assurer une *continuité du flux* et *réduire les coûts de transport*. C'est notamment grâce aux TIC que l'on obtient un tel niveau de régulation des flux de marchandises, c'est-à-dire un degré d'intégration qui dissocie l'intermodal du superposé.

L'on peut ainsi différencier les techniques de transport visées par l'article 2 CMR (à savoir le superposé) de celles requises dans un transport intermodal, et affirmer que le transport conteneurisé n'est pas régi par les conventions unimodales existantes. Une telle distinction repose d'abord sur une donnée chronologique puisque les deux révolutions ne sont pas apparues au même moment. Le superposé correspond au moment où les travaux portant sur la CMR avaient été entrepris contrairement à la conteneurisation qui a été introduite que postérieurement. Elle repose ensuite sur une caractéristique technique fondamentale à l'intermodal : le degré d'intégration.

---

<sup>702</sup> Y. PERRIN, préc., note 274, 122.

A la question de savoir si les termes « combiné », « multimodal » et « intermodal » sont des termes équivalents et à celle de savoir si les conventions en vigueur seraient applicables à l'intermodal, l'on ne peut répondre que par la négative. L'utilisation alternative de termes dissociés techniquement ne fait que renforcer les difficultés d'interprétations des conventions en vigueur et, en même temps, cela ne fait qu'éloigner la possibilité de fixer un régime dédié à l'intermodal.

Par ailleurs, c'est à partir de la technique de transport que découle l'exploitation commerciale. Comme nous l'avons mentionné, chacune des conventions actuellement en vigueur fixe un régime fondé sur l'exploitation du mode qu'elle régit. La question est alors de savoir si l'intermodal revêt d'autres caractéristiques liées à son exploitation ou bien si celle-ci pourrait être réduite à la somme de l'exploitation des modes qui le composent.

## **Section 2. L'exploitation commerciale du transport intermodal : des gestionnaires de transport orientés service**

Les industriels qui préfèrent se concentrer sur leur cœur d'activité externalisent la fonction transport en considérant qu'elle n'est pas une source de profit et présente un certain nombre de risques, notamment des risques juridiques eu égard à la complexité et à l'incertitude qui entoure les diverses opérations<sup>703</sup>.

Pour autant, le transport intermodal est une composante essentielle de la *supply chain management*. En régulant les flux il permet d'alimenter, coordonner et synchroniser le système de valeur de l'entreprise. Il requiert ainsi des compétences spécifiques qui sont incarnées par un nouveau genre d'opérateurs intervenant dans la chaîne de transport intermodal **(II)**. Soumis à une concurrence accrue suite à la dérégulation de l'industrie et à la mondialisation, ces derniers n'ont pas d'autre choix que de diversifier et d'adapter leur portefeuille de services aux besoins des chargeurs **(I)**.

---

<sup>703</sup> Philippe DELEBECQUE, « Transport ou logistique? », *Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris* no 14 (2007), en ligne : <[www.arbitrage-maritime.org](http://www.arbitrage-maritime.org)> (consulté le 27 décembre 2013).

## I. *Le service de transport intermodal*

Le transport intermodal repose sur un service adapté au besoin de régulation des flux de la chaîne logistique globale du chargeur. Il marque le passage d'une perspective « production » vers une perspective « consommation » de transport. L'exploitation commerciale du transport intermodal se distingue ainsi à plusieurs égards de celle du transport unimodal **(A)**. L'orientation service sur laquelle il repose est incarnée par des contrats d'un nouveau genre, dont l'un a été âprement débattu lors de l'élaboration des Règles de Rotterdam : le contrat de volume **(B)**.

### A. *Une exploitation d'un nouveau genre*

L'industrie des transports a dû se réinventer pour tirer profit de la massification des flux dus à la globalisation et, en même temps, faire face à la mise en concurrence entre prestataires de transport et logistique à laquelle s'adonnent les chargeurs externalisateurs. La nécessité de mettre à la disposition des chargeurs une offre de transport diversifiée est à la base du transport intermodal **(1)**. La diversification de cette offre tient non seulement aux transports mais également aux prestations de valeur ajoutée regroupées sous l'appellation « one stop-shipping » **(2)**.

#### 1. *D'une exploitation modale vers une exploitation diversifiée a-modale*

La perspective commerciale qui prévalait dans le secteur des transports avant que l'intermodal ne s'impose, était centrée sur un mode plutôt que sur la régulation des flux ou sur le système de transport. Plusieurs raisons concomitantes peuvent expliquer la prédominance de l'approche unimodale.

En premier lieu, les transporteurs avaient développé leurs propres méthodes d'exploitation sur la base du moyen de transport sur lequel ils avaient investi. Les marchandises étaient alors transportées selon les conditions fixées par les transporteurs<sup>704</sup>. En outre, chaque mode de transport reposait sur des technologies et méthodes de gestion propres devant répondre à des

---

<sup>704</sup> Donovan cite l'exemple des transporteurs maritimes: « Steamship lines, for example, told their customers to leave their cargo at a dockside warehouse or on the dock. It would then be loaded aboard ship and carried to the designated port, where it would be offloaded to the dock or a warehouse to await pick-up, all according to rates and specifications detailed on a separate manifest » A. DONOVAN, préc., note 10.



contraintes économiques et procédures administratives distinctes (par ex : conditions d'accès au marché)<sup>705</sup>.

En second lieu, l'attention portée sur les aspects techniques et la prédominance de l'offre sur la demande qui caractérisait l'industrie des transports avant la dérégulation, avait pour conséquence de comprendre le transport à travers « les modes » et non pas à travers « les produits » transportés<sup>706</sup> ou l'intégration de cette industrie dans un système global.

En troisième lieu, étant donné que les méthodes de transfert des marchandises n'avaient pas encore atteint le degré d'optimisation que l'on connaît avec l'intégration par l'unitarisation et la standardisation, les marchandises devaient être déchargées d'un mode de transport pour être rechargées sur un autre. Ce niveau de segmentation justifiait le traitement séparé et l'exploitation distincte entre les modes de transport<sup>707</sup>. Le transport de bout en bout ne pouvait être constitué que d'une succession de modes de transport indépendants. Les modes de transport pouvaient se substituer mais pas se combiner pour former un ensemble coordonné.

Pour autant, notons qu'il existait dès le XIX<sup>ème</sup> siècle quelques pionniers qui ne se contentaient pas d'exploiter un seul mode de transport mais qui avaient pour ambition de se déployer sur de nouveaux marchés. Ils ne réfléchissaient pas en terme de développement modal, mais partaient plutôt des coûts et des flux. Malgré le faible niveau d'intégration technique, ces entrepreneurs envisageaient le transport comme un système coordonné pouvant comprendre plus d'un seul mode<sup>708</sup>. Mais les tentatives d'innovation en ce sens ont été ralenties par des contraintes

---

<sup>705</sup> Sur ces aspects en Europe voir M. MERGER, « Intermodality, historians and policy making in Europe: finalising a successful research project », (2006) 27-1 *J. Transp. Hist.* 150.

<sup>706</sup> M. SAVY, préc., note 56, p. 49.

<sup>707</sup> A. DONOVAN, préc., note 10, 317.

<sup>708</sup> En guise d'exemple, rappelons que les deux principales compagnies ferroviaires canadiennes se sont très tôt intéressées aux autres modes de transport. Le Canadian Pacific regroupait à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle des entreprises œuvrant dans le ferroviaire et dans d'autres secteurs. En 1882 la compagnie de chemin de fer se déploie dans l'expédition express avec Dominion Express Company. Entre 1883 et 1891 elle se met à l'exploitation puis à l'acquisition de navires dans les Grands Lacs et dans l'Océan Pacifique. En 1942 furent créées les Lignes Aériennes Canadian Pacific. Enfin, la concurrence montante du transport routier avait amené le CP à s'intéresser à des acquisitions dans le secteur. Voir le site internet de la compagnie: <<http://www.cpr.ca/fr/about-cp/our-past-present-and-future/Pages/our-history.aspx>> (Consulté le 19/08/2013). De son côté Canadian National avait tissé des liens étroits avec Air Canada sous la houlette du Ministère des Transports (Air Canada était à l'époque une entreprise publique) et avait développé des filiales dans le routier. Le routier était à l'origine considéré par le CN comme un complément des opérations ferroviaires. Par la suite, le CN avait développé ses activités routières sur les longues

règlementaires. Fondées sur l'idée d'intérêt public<sup>709</sup>, le transport était considéré comme une industrie devant servir principalement les intérêts économiques nationaux<sup>710</sup>. Dans ce cadre, il s'agissait de veiller à assurer à l'économie nationale des services de transport adéquats à des prix raisonnables<sup>711</sup>. Cela s'est traduit par le contrôle de la part des agences gouvernementales des forces compétitives inter et intra-modales en Amérique du Nord<sup>712</sup>, ou encore par la tutelle étatique en Europe. D'ailleurs, l'organigramme des agences étatiques œuvrant en transport reposera sur un principe d'organisation modale (jusqu'à nos jours), ce qui n'a fait qu'exacerber la perspective modale de l'exploitation du transport.

Le changement de perspective qui favorisera le transport intermodal, à savoir, l'exploitation a-modale sera impulsé par la mondialisation des échanges commerciaux. Les transporteurs doivent répondre aux besoins des entreprises dont les chaînes de production sont étendues à l'échelle globale et qui adoptent de nouvelles méthodes de production pour gagner un avantage concurrentiel<sup>713</sup> sur le marché mondial.

Tel que nous l'avions expliqué, la globalisation a induit de nouvelles structures de production (appelées « Global Production Networks » ou « Global chain of goods ») qui nécessitent un degré élevé de coordination et d'intégration. Les liaisons entre ces réseaux sont plus longues et requièrent donc des structures de transport intégrées, fluides<sup>714</sup> avec une gestion plus « personnalisée ». Cela a donc obligé les transporteurs à s'organiser, non plus sous une approche modale, mais davantage en terme de « continuité des flux » et de « services intégrés » à la

---

distances. Sur ces deux exemples, voir : H. L. PURDY, préc., note 11, p. 118; Pour le volet Etats-Unis : A. DONOVAN, préc., note 10, 325 à 328.

<sup>709</sup> N. C. BONSOR, préc., note 6, p. 85.

<sup>710</sup> Sur les origines de la régulation économique de l'industrie des transports, GEORGE M. SMERK explique ce qui suit : « The philosophy of economic regulation goes back, in large part, to the English common law tradition that evolved over a period of a thousand years. Common law recognized the special importance of transportation, the close relationship between the transport provider and the public, and the need for the public to have control over the relatively few providers of transport offering the essential service. For many years common law safeguards were sufficient. But common law doctrine had been developed in simpler economic times than prevailed after the American Civil War, when large-scale transportation and industrial expansion was carried out by giant railroad and manufacturing companies » G. M. SMERK, préc., note 8, 209.

<sup>711</sup> G. GIULIANO et ENO TRANSPORTATION FOUNDATION, préc., note 7 à la page 100.

<sup>712</sup> En guise d'exemples de mesures gouvernementales on peut citer l'interdiction des acquisitions ou fusions intermodales ou encore les mesures de contrôle des tarifications par lesquelles étaient interdits les tarifs communs (joint rates) ou encore les tarifs pour l'ensemble du voyage comprenant des modes différents (through rates). Voir H. L. PURDY, préc., note 11.

<sup>713</sup> C. CAPINERI et T. R. LEINBACH, préc., note 577, 25.

<sup>714</sup> B. SLACK, préc., note 661.

logistique des clients. L'une des conséquences a d'ailleurs été la prolifération des alliances entre transporteurs du même mode et de modes différents<sup>715</sup>.

De plus, le procédé de sélection des modes de transport s'est éloigné de la perspective modale. Pour réduire les coûts du transport, les chargeurs ou leurs agents ne se limitent plus à un seul mode comme ce fût le cas auparavant. Aujourd'hui, l'élaboration de la chaîne de transport part non pas d'une perspective modale segmentée, mais des exigences quantitatives et qualitatives du client. La logique ne repose plus sur le mode ou le moyen de transport, mais sur le produit qui va être transporté. La sélection des modes de transport est une décision cruciale lors de l'élaboration de la chaîne logistique puisqu'elle a des impacts sur la compétitivité de l'entreprise. Une telle décision requiert de prendre en considération le coût, la distance, la vitesse, la fréquence ainsi que de prévoir les dommages pouvant éventuellement survenir. Grâce aux nouvelles techniques (conteneurisation) et à la mise en concurrence des modes induite par la dérégulation du secteur, les chargeurs et leurs agents utilisent les modes de transport sur les parties du voyage où ils sont les plus avantageux. On préférera par exemple le transport routier pour les étapes de pré et post-acheminement puisqu'il présente l'avantage de la flexibilité et de la facilité d'accès dans les endroits ne disposant pas de gare ferroviaire ou de quais et permet d'éviter les étapes de rupture de charge lorsqu'il est combiné à d'autres modes de transport (ferroulage, merroulage ou fluvio-routier). Par contre, les autres modes de transports (maritime et ferroviaire) seront privilégiés durant les étapes intermédiaires car ils permettent le déplacement de gros volumes de marchandises, sur de longues distances et à moindre prix. Pour autant, chaque mode de transport peut présenter des inconvénients liés aux conditions de sécurité (ex : le vol en transport routier ou encore les aléas climatiques en transport maritime), de délai (ex : le fluvial et le maritime sont plus lents), aux infrastructures disponibles (ex : les infrastructures fluviales sont cantonnées aux dessertes maritimes ou aux grands fleuves) ou

---

<sup>715</sup> P.S. Dempsey explique: "These include combinations of rail/barge/shipping/truck (e.g., CSX now owns American Commercial Barge Lines, Sea-Land, and its own trucking company), truck/air (e.g., Consolidated Freightways now owns EmeryWorldwide; Roadway Services now owns Roadway Air), rail/truck (e.g., Norfolk Southern now owns North American Van Lines; Union Pacific Railroad now owns Overnite Trucking), and shipping/truck combinations (American President Companies now owns a trucking company) ». P. S. DEMPSEY, préc., note 14, 370; Sur le phénomène d'intégration dans le secteur des lignes maritimes, voir Photis M. PANAYIDES, Panayiotis C. ANDREOU et Christodoulos LOUCA, « Supply chain integration of shipping companies », dans *Maritime logistics a complete guide to effective shipping and port management*, Dong-Wook Song & Photis M. Panayides, London, Kogan Page, 2012, p. 101.

encore à l'exigence d'opérations supplémentaires (ex : le ferroviaire nécessite des opérations de pré et post-acheminement)<sup>716</sup>.

Le changement d'approche qui s'est progressivement imposé dans l'industrie consistera surtout en une offre de *service intégral personnalisé*. C'est ce « service » qui a largement contribué à promouvoir l'intermodal aux dépens de l'unimodal<sup>717</sup>.

## 2. La course au « one stop-shipping » : la recherche de services de valeur ajoutée

Le transporteur ne peut plus se désintéresser des problèmes de son client chargeur<sup>718</sup>. L'organisation et la gestion des opérations de transport doivent être abordées de façon globale. Autrement dit, le transporteur doit aborder les services qu'il propose de la même manière que le client aborde sa chaîne logistique : sur la base d'une vision globale et systémique<sup>719</sup>.

Devant le choix de combinaisons possibles de modes qui leur est offert et la multitude de prestataires en concurrence, nous l'avons vu, les chargeurs ne s'intéressent plus aux modes de transport qui vont être utilisés mais davantage à la qualité de la prestation qui leur est fournie<sup>720</sup>. Celle-ci réfère à des capacités spécifiques dont celle consistant à respecter l'ensemble des contraintes de l'expédition et prendre en charge les marchandises de « bout en bout », tout en assurant un flux continu à moindre coût.

Alors qu'auparavant les transporteurs étaient réticents à accepter la responsabilité des opérations précédant ou suivant le déplacement par leur propre mode de transport, le développement des nouvelles techniques d'intégration des modes a changé la donne<sup>721</sup>. Le développement du

---

<sup>716</sup> Plusieurs études portent sur les caractéristiques des différents modes de transport. On peut notamment citer UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT et SECRETARIAT, *Multimodal transport and containerization: guidelines on the introduction of containerization and multimodal transport and on the modernization and improvement of the infrastructure of developing countries : report*, New York, United Nations, 1984, p. 17 ss. ; Hannan SADJADY, « Physical Flows », dans *Logistics operations and management concepts and models*, Zanjirani Farahani Reza, Shabnam Rezapour, Laleh Kardar, London; Waltham, MA, Elsevier, 2011 à la page 13.

<sup>717</sup> Theodore P STANK et Anthony S ROATH, « Some propositions on intermodal transportation and logistics facility development: shippers' perspectives », (1998) 37-3 *Transp. J.*, 14.

<sup>718</sup> Gerhardt MULLER, *Intermodal freight transportation.*, Fourth edition, Washington, D.C., Eno Foundation for Transportation and Intermodal Association of North America, 1999, p. 377.

<sup>719</sup> Y. PERRIN, préc., note 274, 125.

<sup>720</sup> G. MULLER, préc., note 718, p. 380.

<sup>721</sup> Par exemple les transporteurs maritimes de lignes régulières refusaient d'endosser la responsabilité des opérations de pré et de post acheminement des marchandises, mais l'avènement de la conteneurisation a davantage mis l'accent sur le service. Les transporteurs acceptent maintenant d'endosser le rôle d'opérateur de transport

transport intermodal a mis l'accent sur la fourniture d'un service clé en mains souvent désigné sous le vocable *one-stop shopping* (*guichet-unique*) ou plutôt *one-stop shipping* dans la pratique du transport.

Ce concept renvoie l'image d'un client-chargeur qui souhaite recourir à une entreprise qui, en plus de sélectionner les modes de transport les plus efficaces, propose d'autres types de services logistiques et livre les marchandises en bon état, au bon moment, au bon endroit et à un prix raisonnable<sup>722</sup>. Lalonde le définit comme :

*« The concept that allows the buyer of transportation services to buy multimodal requirements (ocean, surface and air) from one carrier. Multifunction services would also be available from the same carrier and might include warehousing, international information or other services »*<sup>723</sup>.

Ainsi, le terme « *one-stop shipping* » est utilisé pour décrire la capacité d'un transporteur à fournir un service global qui permette d'éviter de recourir à de multiples contrats pour chaque mode et service de transport requis. Il réfère à la capacité à proposer une gamme de prestations qui permette de lier la chaîne de transport à la chaîne logistique du client. Un tel concept est donc résolument dégagé de la notion de mode de transport puisque l'accent est mis sur l'aptitude de l'opérateur à s'ajuster au plus près aux besoins individuels du client, ou comme cela est plus généralement dit : fournir un *service de valeur ajoutée*.

---

multimodal d'où le développement des documents de transport multimodaux. En ce sens, voir J. RAMBERG, préc., note 627, p. 482. Pour illustrer ces changements sous une perspective de logistique des lignes régulières, K. Pontoppidan, vice président exécutif de A.P. Moller – Maersk explique : « (...) today, international liner trade is no longer the simple service between a handful of ports in a couple of different countries, as it used to be in the old days, but rather a highly complex logistical and legal challenge. Not only for A.P. Moller-Maersk, but for all liner carriers. Our liner ships call and serve practically all coastal States in the world, and our door-to-door services extend to almost every single country, including those that are landlocked far away from the sea. About one fourth of our container transport is performed as door-to-door services. And more than a third is multimodal. Our container ships load and discharge containers in not only one or two or three countries along their route, but in many countries and in even more ports. In some ports only loading takes place, and in others only discharging. It also belongs to the logistical picture, that our ships pick up or deliver containers to a container hub, from where they are carried on by other ships or by trucks or trains to their final destinations, or to yet another hub or terminal for on-carriage. Consider the following figures – and it is only for Maersk Line: Last year we transported around 14 million TEUs – that is more than 11% of global containerized trade. And every year we issue almost 4 million Bills of Lading. Can you imagine the logistical challenge? Not to mention the legal challenge? Finding the right answers to these legal challenges requires that you take into account the way that liner shipping operates and the multimodality of door-to-door delivery », K. PONTOPPIDAN, préc., note 402, 283.

<sup>722</sup> David B. VELLENGA, Jake SEMIJN et Daniel R. VELLENGA « One-stop shipping for logistics services: a review of the evidence and implications for multi-modal companies », (1991) 3-1 *J. Transp. Manag.* 31, 31.

<sup>723</sup> La LONDE et J. BERNARD, « Whatever happened to one-stop transportation shopping? », *Transp. Top.* 1991.1, 1.

Le concept de *valeur* a été analysé sous différentes perspectives<sup>724</sup>. Dans le cadre de notre analyse nous référons à la façon dont « la création de valeur » est exposée par M. Porter. La création de valeur repose, à la fois sur l'avantage par les coûts (coûts bas) et l'avantage par la différenciation. Vue sous cet angle, le préalable à toute création de valeur est la meilleure connaissance de la perception qu'ont les chargeurs (clients) du transport et des besoins de leur chaîne logistique en la matière. Il s'agit ensuite pour le transporteur d'adapter son offre de service aux besoins réels de ses clients (par exemple dans le cas des chargeurs fonctionnant en Just in time, la fourniture de service devra atteindre les objectifs de célérité, de fiabilité, de flexibilité et de facilitation de la communication<sup>725</sup>).

La création de valeur via un *service clé en main* constitue une caractéristique distinctive du transport intermodal en ce qu'il est profondément ancré dans une perspective « système » et orienté client. Contrairement à un transport unimodal ou segmenté, le transport intermodal en tant que service intégral permet au chargeur de disposer d'un plus large choix entre diverses options tenant au volume ou au poids, aux itinéraires et à leur planification, à la diversité des gammes de conteneurs qui répondront au mieux aux particularités de la marchandises, etc.<sup>726</sup>

De manière plus générale, au-delà des opérations de transport, Semeijn et Vellenga<sup>727</sup> ont recensé les principaux services répondant aux besoins one-stop shipping des chargeurs : la capacité d'organiser un déplacement global des marchandises par la connexion de plusieurs modes de transport ; la fourniture de services de soutiens nécessaires pour permettre un transport intermodal continu et fluide (ex : EDI, suivi et traçabilité) ; la fourniture de services de distribution qui complètent la fonction distribution du client et la fourniture d'autres services logistiques sur-mesure qui remplacent une partie de la fonction logistique du chargeur.

---

<sup>724</sup> Sur les différentes facettes du concept de valeur se référer à Ann M. BREWER, « The concept of value. Symbolic artifact or useful tool? », dans *Handbook of logistics and supply-chain management*, A. M. Brewer, K. J. Button and D.A Hensher, Amsterdam; New York, Pergamon, 2001, p. 127.

<sup>725</sup> Voir la notion de *Juste à temps* exposée dans cette présente Partie, Chapitre 1, Section 2, (I).

<sup>726</sup> G. MULLER, préc., note 718, p. 381.

<sup>727</sup> Janjaap SEMEIJN et David B. VELLENGA, « International logistics and one-stop shopping », (1995) 25-10 *Int. J. Phys. Distrib. Logist. Manag.* 26, 26.

En offrant de tels services, le transporteur permet à son client-chargeur de faire des économies. Ce dernier peut ainsi transférer le coût des investissements et des compétences à un opérateur spécialisé<sup>728</sup>, et pouvoir se retourner contre cet unique cocontractant en cas de pertes tout en réduisant ses coûts administratifs.

L'orientation client et service de la part des opérateurs de transport intermodal s'explique par la nécessité de rentabiliser leurs investissements et de rester compétitif. Dans ce cadre, le conteneur constitue non seulement une unité de chargement, mais également une « *unité de commercialisation* »<sup>729</sup> puisqu'il permet d'avoir un lien direct avec l'extrême bout de la chaîne. Le conteneur représente une opportunité de mieux connaître les besoins de ses utilisateurs et d'adapter l'offre en fonction. De plus, il répond aux besoins d'une production en *just-à-temps*. La gestion en flux tendu que sous tend le JAT ainsi que la réduction des lots et la fréquence de livraison plus élevée nécessite forcément la consolidation (LCL) des marchandises<sup>730</sup>.

Il paraît donc évident qu'un tel système de transport est plus « personnalisé » qu'un système unimodal ou segmenté et, ne répond pas aux mêmes exigences d'exploitation.

Le niveau de « gestion » requis n'est pas du même ordre. Il faut non seulement gérer la complexité des opérations de transport, mais également répondre aux besoins de la chaîne logistique du chargeur<sup>731</sup>. Cela se traduit par un système *tiré par la demande*, qu'il faut *coordonner et synchroniser* d'un bout à l'autre de la chaîne. Ce système est qui plus est composé de *réseaux de hubs and spokes* alliés à des *réseaux terrestres* qui sont eux mêmes articulés avec

---

<sup>728</sup> TABLE RONDE D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS et CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES, préc., note 584, p. 51.

<sup>729</sup> Terme emprunté à Y. Perrin qui explique d'ailleurs que: « L'armateur vit grâce aux produits qu'il transporte. Pour ce faire, il met en œuvre des moyens de transport dont la durée de vie est dans la plupart des cas supérieure à la durée de vie des moyens nécessaires à la production des marchandises transportées. La vision à long terme de l'armateur est donc un élément indispensable de sa survie. Cette capacité de prévoyance n'est possible que grâce à une connaissance approfondie des marchés desservis et de leurs perspectives d'évolution. Le conteneur, unité de transport devenant unité de commercialisation, permet cette analyse et cette connaissance. Il permet en effet, grâce au multimodalisme qu'il favorise, la rencontre avec l'utilisateur extrême. Nous avons besoin des connaissances macro et micro économique de cet utilisateur pour la définition des services attendus aujourd'hui et demain. L'armateur ne peut plus se contenter d'offrir des services maritimes de qualité d'un port à un autre en entretenant de bonnes relations avec les clients qui lui apportent leurs marchandises. L'armateur d'aujourd'hui doit aller à la rencontre de ses clients et de leurs besoins partout où ils se trouvent » Y. PERRIN, préc., note 274, 123.

<sup>730</sup> Antoine FREMONT, « Les Armements de Lignes Régulières et la Logistique », (2008) 53 *Cah. Sci. Transp.* 123, 124.

<sup>731</sup> Il faut en effet gérer non seulement la logistique de « marchandises », mais également la « logistique de conteneurs ». Sur ces notions voir A. FREMONT, préc., note 730.

les réseaux de transport de longue distance (maritime, aérien ou ferroviaire). Cette gestion repose également sur un système d'information plus performant nécessaire à la synchronisation et la visibilité des flux d'expéditions.

« Clé en main » et « a-modale », l'offre de service de transport intermodal et son exploitation sont aux antipodes de l'exploitation unimodale ou segmentée<sup>732</sup>.

Hormis le volet avancée technique que représente la conteneurisation, l'intermodal repose sur un volet commercial dont la pierre angulaire est la gestion des flux en fonction de la supply chain management des chargeurs. Juridiquement, cela débouche sur de nouvelles formes de contrats. Le « contrat de volume » proposée par la délégation américaine lors de l'élaboration des Règles de Rotterdam en constitue un bon exemple.

#### *B. Le contrat de volume : la difficile introduction d'une approche commerciale*

Partant de sa propre expérience en matière de transport maritime de lignes et du compromis qui s'est dégagé entre les intérêts des acteurs de son industrie de transport<sup>733</sup>, la délégation américaine a proposé, lors de l'élaboration des Règles de Rotterdam (non en vigueur<sup>734</sup>), l'incorporation d'un nouveau concept : « le contrat de volume »<sup>735</sup>. En dehors des États-Unis et des pays scandinaves<sup>736</sup>, ce concept est totalement étranger à plusieurs législations nationales. La délégation américaine a soulevé l'inadéquation des instruments juridiques actuels et s'est fondée sur le fait que la majeure partie des échanges commerciaux et des transports maritimes

---

<sup>732</sup> G. MULLER, préc., note 718, p. 381.

<sup>733</sup> Selon M. H. CARLSON (Senior Attorney, Office of the Assistant Legal Adviser for Private International Law, U.S Department of State) : « in 2001 The World Shipping Council ((WSC, representing primarily foreign owners of liner vessels that serve the U.S. trade) and the National Industrial Transportation League (NITL, representing U.S. shippers) reached a compromise agreement on cargo-liability reform. As important as the fact of compromise is the fact that the substance of this agreement meets the needs of all U.S. industry sectors for a modern, flexible, comprehensive, and balanced regime. The major elements of the NITL/WSC agreement became the U.S. government position in this negotiation, and eventually became part of the Convention approved by UNCITRAL on July 3, 2008 » Mary Helen CARLSON, « U. S. Participation in Private International Law Negotiations: why the UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea Is Important to the United States », (2009) 44-3 *Tex. Int. Law J.* 269.

<sup>734</sup> ETAT DES RATIFICATIONS, *Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer*, 26 octobre 2014, en ligne : <[https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-D-8&chapter=11&lang=fr](https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=fr)> (consulté le 26 octobre 2014).

<sup>735</sup> Groupe de Travail III, *Elaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises par mer, Proposition des États-Unis d'Amérique*, Douzième session, A/CN.9/WG.III/WP.34, CNUCED, 2003.

<sup>736</sup> W. TETLEY, préc., note 408, p. 88-89.



de lignes régulières se font sur la base de contrats de services. La notion américaine de contrat de service a été présentée comme un contrat librement négocié entre des parties ayant un pouvoir de négociation égal **(2)**. Le contrat de volume a été défini dans l'article 1 (2) des Règles de Rotterdam comme :

*« le contrat de transport qui prévoit le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette ».*

Cette définition ne fixe aucune exigence quant à la quantité de marchandises, quant au nombre des expéditions ou encore, quant à la durée de ces dernières<sup>737</sup>. Les parties peuvent par conséquent fixer librement ces modalités. Cette liberté de négociation permettait ainsi aux parties de s'entendre sur les conditions de services les mieux adaptés à leurs besoins **(2)**. Cependant, la résurrection de la liberté contractuelle, ardemment combattue en transport maritime, n'a pas reçu l'unanimité de la part des délégations pour lesquelles, l'impérativité est gage d'équité entre les parties engagées dans un contrat de transport international de marchandises par voie maritime **(1)**.

### *1. Le débat international : impérativité contre liberté*

La liberté contractuelle a fait l'objet de nombreux remous dans le cadre du transport maritime. Elle est au centre de l'éternelle controverse opposant les chargeurs et les transporteurs lors de la fixation d'un régime de responsabilité. Cette controverse remonte à l'époque des *negligence clauses*<sup>738</sup> auxquelles les américains avaient décidé de mettre fin par l'instauration d'un régime restreignant de manière drastique la liberté contractuelle<sup>739</sup>. Cette idée d'un régime impératif

---

<sup>737</sup> A. DIAMOND, préc., note 255, 147.

<sup>738</sup> Au XIX<sup>ème</sup> siècle les conférences maritimes contrôlaient les voies maritimes principales et cette position dominante leur permettait non seulement de fixer des taux de fret les plus favorables à leurs membres, mais également, de réduire les risques de mise en jeu de la responsabilité de ces derniers. Les connaissements comportaient alors une longue liste de causes d'exonération. J. Russell SMITH, « Ocean Freight Rates: and Their Control Through Combination », (1906) 21-2 *Polit. Sci. Q.* 237, 253; De même, les armateurs listaient toute sorte de cas d'exonération et veillaient à en insérer de nouveaux à chaque fois qu'une décision de justice leur était défavorable. Cette pratique a finalement abouti à ce que soient insérées dans les connaissements maritimes des clauses qui exonéraient les armateurs de leurs propres fautes ainsi que celles de leurs préposés. Benjamin W. YANCEY, « The carriage of goods: Hague, COGSA, Visby and Hamburg », (1983) 57 *Tulane Law Rev.* 1238, 1240; Stephen ZAMORA, « Carrier Liability for Damage or Loss to Cargo in International Transport », (1975) 23-3 *Am. J. Comp. Law* 391, 401.

<sup>739</sup> Le Harter Act de 1893 est le premier instrument à avoir imposé un régime impératif de responsabilité du transporteur maritime de marchandises. En plus de fixer un certain nombre d'obligations aux transporteurs, il a

sera ensuite suivie au niveau international<sup>740</sup> avant d'être remise en question, toujours sous l'impulsion des américains qui, cette fois-ci, se font le porte-drapeau du renouveau de la liberté contractuelle par le biais du contrat de volume.

Les Règles de Rotterdam oscillent ainsi entre deux visions opposées : d'un côté, la traditionnelle *impérativité* juridique gage d'*équité* entre transporteurs et chargeurs et, de l'autre, le nouveau sacro-saint principe de *liberté* gage de la *flexibilité* nécessaire aux organisations industrielles mondialisées.

A l'instar de ses prédécesseurs, le texte des Règles de Rotterdam fixe un régime de responsabilité impératif en prévoyant à l'article 79 (1) :

*« Sauf disposition contraire de la présente Convention, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle :*

*a) Écarte ou limite directement ou indirectement **les obligations du transporteur ou d'une partie exécutante maritime** prévues dans la présente Convention;*

*b) Écarte ou limite directement ou indirectement **la responsabilité du transporteur ou d'une partie exécutante maritime** pour manquement à une obligation prévue dans la présente Convention » [Nous surlignons].*

Il encadre ainsi la liberté contractuelle des parties suivant la tradition instituée par les Règles La Haye, de La Haye-Visby ou encore les Règles de Hambourg. Il interdit toute clause limitative ou évasive des obligations ou de la responsabilité du transporteur. Cependant, il faut relever que les interdictions sont plus étendues qu'auparavant. D'abord, la restriction ne concerne pas

---

interdit les negligence clauses. Ont ainsi été interdites toutes clauses exonérant le transporteur de sa responsabilité pour le chargement, le stockage, la garde, le soin ou la livraison des marchandises. De plus, pour s'exonérer de sa responsabilité, le transporteur doit démontrer au préalable qu'il a exercé une diligence raisonnable pour mettre son navire en état de navigabilité. Néanmoins, il pouvait s'exonérer en cas de dommage dû à une erreur ou à une faute de navigation ou de gestion du navire. Sur ces différents points voir: David C. FREDERICK, « Political participation and legal reform in the international maritime rulemaking process: from the Hague Rules to the Hamburg Rules », (1991) 221 *J. Marit. Law Commer.* 81.

Avant le Harter Act, les juridictions américaines (contrairement aux juridictions britanniques et françaises) s'étaient montrées hostiles aux negligence clauses. Dans *Phonis Inc. Co. v. Erie & W. Transpo. Co.*, 117 U.S. 312, 322 (1886) et dans *Liverpool & Great W. Steam Co. v. Phoenix Ins. Co.*, 129 U.S. 397, 441-42 (1889) a été rejetée la possibilité pour le transporteur de s'exonérer de sa responsabilité du fait de sa propre négligence ou de celle de ses préposés. Une telle clause a été considérée comme déraisonnable et contraire à l'ordre public.

<sup>740</sup> Plusieurs Etats se sont inspirés du Harter Act. Les dominions de l'empire britannique, dont le Canada, adoptaient des législations plus protectrices des chargeurs. Finalement, un projet d'unification du droit maritime à l'échelle internationale devenait nécessaire. Les réformes nationales disparates constituaient de véritables freins au développement du commerce international. Michael F STURLEY, « The history of COGSA and the Hague Rules », (1991) 22-1 *J. Marit. Law Commer.* 1, 15 ss.

seulement le transporteur, mais elle est également applicable aux obligations et responsabilités du chargeur. L'article 79 dispose en son paragraphe 2 :

*« Sauf disposition contraire de la présente Convention, une clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle :*  
a) *Écarte, limite ou étend directement ou indirectement **les obligations du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire** prévues dans la présente Convention; ou*  
b) *Écarte, limite ou accroît directement ou indirectement **la responsabilité du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire** pour manquement à l'une quelconque de ses obligations prévues dans la présente Convention ».* [Nous surlignons]

La restriction est donc « *two way mandatory* »<sup>741</sup>. Ensuite, comme nous pouvons le constater, l'article ne vise pas seulement les clauses relatives à la « responsabilité », mais également celles touchant aux « obligations » respectives des deux parties.

L'impérativité ainsi posée sera suivie de règles spéciales relatives au contrat de volume pour répondre au besoin de souplesse qui caractérise les accords portant sur des services réguliers.

Le principe de liberté contractuelle a été posé par l'article 80 (1) :

*« Nonobstant l'article 79, dans les relations entre le transporteur et le chargeur, un contrat de volume auquel s'applique la présente Convention peut prévoir des droits, obligations et responsabilités plus ou moins étendus que ceux énoncés dans cette dernière ».*

La résurrection de la liberté contractuelle se justifie, selon ses fervents défenseurs, à deux égards :

- le constat d'un équilibre des pouvoirs de négociation des parties dans le cadre spécifique de ces contrats. Ceux-ci se caractérisent par une *collaboration étroite* entre parties ayant une importance commerciale équivalente<sup>742</sup> ainsi qu'une bonne connaissance des règles du commerce international<sup>743</sup> ;

---

<sup>741</sup> M. H. CARLSON, préc., note 733, 271.

<sup>742</sup> Chester D HOOPER, « Forum selection and arbitration in the Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, or the definition of fora conveniens set forth in the Rotterdam Rules », (2009) 443 *Tex. Int. Law J.* 417, 420.

<sup>743</sup> La délégation américaine avance à l'appui de sa proposition que : « (...) l'instrument traitera presque exclusivement d'entreprises qui connaissent bien les règles des échanges internationaux. Les acheteurs et les vendeurs de marchandises doivent avoir des connaissances de base en matière commerciale pour s'occuper des

- le recours effectif et de plus en plus important à ce type de contrat dans la pratique<sup>744</sup>.

Ces arguments n'ont pas pour autant emporté l'unanimité. Bien au contraire, la liberté contractuelle incarnée par le contrat de volume a fait l'objet d'un flot de critiques, à commencer par sa définition.

Le contrat de volume a été défini comme : « *le contrat de transport qui prévoit le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette* »<sup>745</sup>. La liberté ainsi octroyée aux parties de fixer contractuellement la quantité de marchandises, le nombre des expéditions ainsi que la durée de ces dernières, a suscité une crainte relative à l'application effective des Règles de Rotterdam. En effet, si la grande majorité des contrats entraient dans la catégorie « contrat de volume », cela réduirait dans les faits les cas d'application de la Convention.

De manière plus concrète, les opposants à cette catégorie de contrat craignent que les transporteurs se mettent à proposer des taux de fret moins élevés en contrepartie d'un allègement de leur responsabilité afin d'appâter les chargeurs et de les persuader de conclure un contrat de volume. Ceci rappelle la pratique du connaissance alternatif jadis proposé par les armateurs français et dont le résultat fût que les chargeurs optaient davantage pour le connaissance contenant moins de garanties mais avec un fret moins élevé<sup>746</sup>. Les opposants rappellent ainsi le risque d'un contournement des dispositions des Règles de Rotterdam qui nuirait non seulement à l'effectivité de la Convention, mais donnerait en plus lieu à un abus de la part des transporteurs.

---

commandes et des conventions de vente, de logistique, de transfert de propriété, d'emballage, de droits de douane, de sécurité, de lettres de crédit et d'autres documents financiers, de garanties et d'assurance » Groupe de Travail III, préc., note 735, p. 9.

<sup>744</sup> A. DIAMOND, préc., note 255, 148. Selon l'auteur, les nouvelles Règles de Rotterdam risqueraient d'ailleurs de renforcer cette tendance. .

<sup>745</sup> Article 2 (1) des Règles de Rotterdam.

<sup>746</sup> Les armateurs français proposaient (au XIX<sup>ème</sup> siècle) deux types de connaissances : 1) un connaissance avec une responsabilité pleine et stricte moyennant un taux de fret élevé et 2) un connaissance comprenant des clauses d'exonérations et notamment une négligence clause moyennant un fret plus bas. Il a été remarqué que la grande majorité des chargeurs optaient pour le second connaissance puisqu'il était possible de couvrir les risques avec une assurance facultés F. SIEVEKING, « Harter Act and Bills of Lading Legislation », (1906) 16 *Yale Law J.* 25, 30 ss.

La controverse portant sur le contrat de volume tient également au champ d'application des Règles de Rotterdam, et notamment à l'approche à adopter. Trois approches ont été proposées par les membres du Groupe de Travail. Les uns proposaient de reprendre *l'approche documentaire* des Règles de La Haye-Visby<sup>747</sup> et les autres optaient plutôt pour *l'approche contractuelle* prévalant dans les Règles de Hambourg<sup>748</sup>. Cependant, d'autres voix se sont élevées pour proposer une toute nouvelle approche : *l'approche commerciale*. Dans le cadre de cette dernière, le régime impératif s'appliquerait à tous les contrats de services réguliers de transport, excluant ainsi le *tramping*<sup>749</sup>. Elle a pour objectif de prendre en considération les

---

<sup>747</sup> On a considéré qu'il fallait s'en tenir à l'approche documentaire qui est bien ancrée dans la pratique. Cette approche est celle adoptée par les Règles La Haye-Visby. La notion de contrat de transport et l'application de ces Règles sont directement liées au document émis : un connaissement ou tout document similaire au connaissement (l'Article 1 (b) des Règles de La Haye-Visby prévoit que la notion de Contrat de transport : « s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu, d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement »). Voir Francesco BERLINGIERI, *A Comparative Analysis of The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules*, United Nations Commission on International Trade Law, 2001, p.2, en ligne : <[http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg\\_3/Berlingieri\\_paper\\_comparing\\_RR\\_Hamb\\_HVR.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf)> (consulté le 30 septembre 2014); L'avantage de cette approche est l'application automatique du régime de responsabilité impératif. Cependant, elle n'est plus en adéquation avec les évolutions commerciales actuelles. Le connaissement ou les documents similaires ne sont plus forcément utilisés dans le contexte moderne des échanges internationaux. Sur le sujet voir: Commission des Nations Unies pour le droit commercial international CNUDCI, *Droit des transports. Rapport du Groupe de Travail III. Quatorzième session, A/CN.9/572*, Vienne, Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, 2004, p.23 par. 84, en ligne : <[http://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/CN.9/572](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/CN.9/572)> (consulté le 25 août 2014).

<sup>748</sup> L'approche contractuelle était considérée par d'autres, comme la plus pertinente juridiquement. Le régime de responsabilité impératif s'applique dès l'émission d'un contrat de transport de marchandises, mais sont exclus du champ d'application, les documents de transports basés sur une charte-partie. Cette exclusion rejoint ainsi l'approche précédente. On a tout de même soulevé le fait que cette approche risque d'exclure de nombreux contrats relevant du transport régulier. Il est un fait indéniable le transport maritime est principalement conteneurisé et il est assuré en lignes régulières. F. BERLINGIERI, préc., note 747, p. 4; Philippe DELEBECQUE, « L'évolution du transport maritime. Brèves remarques », (2009) 699 *Droit Marit. Fr.* 16, 18.

<sup>749</sup> Le *tramping* est : « la navigation pratiquée par les navires non affectés à une ligne régulière. Les marchandises transportées par ces navires font généralement l'objet d'une Charte-partie au voyage ou d'une Charte-Partie partielle ». G. FIGUIÈRE, C. CAMELIO LAURENT, P. BONASSIES et A. BRUNO, préc., note 407, p. 169; « Le transport de lignes régulières et le *tramping* diffèrent à plusieurs égards : dans le cas du *liner shipping* les navires sont programmés selon une certaine fréquence de transport pour un itinéraire donné. Par contre, dans le *tramping* aucun service régulier n'est programmé, le navire est affrété pour une période de temps ou pour un voyage. Par ailleurs, dans le cas du *liner shipping*, la grande majorité des navires actuels sont des portes-conteneurs de différents tonnages et de tailles. Ils permettent de transporter de grandes quantités de marchandises de natures variées. Il s'agit de marchandises à valeur ajoutée, c-à-d, des produits finis ou semi-finis. En revanche dans le cas du *tramping*, le navire ne transport qu'une seule et même variété de marchandises en grande quantité. Il s'agit des *bulkers* ou *tankers* spécialisés respectivement dans le vrac sec ou liquide » Voir : Francesco MUNARI, « Competition in Liner Shipping », dans *The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2009 & 2010*, Francesco Munari, Jürgen Basedow, Ulrich Magnus, Rüdiger Wolfrum, coll. Hamburg Studies on Maritime Affairs, n°23, Springer Berlin Heidelberg, 2012, p. 3 à la page 3.

pratiques commerciales modernes des lignes régulières et d'éviter « *d'avoir à définir de façon exhaustive tous les types possibles de contrats auxquels s'appliquerait le projet d'instrument* »<sup>750</sup>. Pour autant, les tenants de l'approche contractuelle sont restés sceptiques quant à la pertinence juridique de l'approche commerciale basée sur la notion de ligne<sup>751</sup>. Le Chapitre 2 des Règles de Rotterdam (art 5 à 7) érige finalement un consensus entre ces propositions. L'article 6 reprend les trois approches et dispose :

- « 1. *La présente Convention ne s'applique pas aux contrats ci-après dans le transport de ligne régulière:*
- a) *Les chartes-parties; et*
  - b) *Les autres contrats d'utilisation de tout ou partie d'un navire.*
2. *La présente Convention ne s'applique pas aux contrats de transport dans le transport autre que de ligne régulière. Elle s'applique néanmoins :*
- a) *En l'absence, entre les parties, de charte-partie ou autre contrat d'utilisation de tout ou partie d'un navire; et*
  - b) *En cas d'émission d'un document de transport ou d'un document électronique de transport ».*

La base contractuelle a été modernisée autour de la notion de ligne et de la reconnaissance du document électronique.

Mais, c'est surtout la protection des petits chargeurs qui a longtemps préoccupé les rédacteurs des Règles de Rotterdam. Faisant référence au spectre de la *negligence clause* autrefois insérée dans les connaissements maritimes au nom de la liberté contractuelle, certaines délégations ont soulevé la crainte que le contrat de volume donne lieu à des abus de la part des transporteurs envers les petits chargeurs dont le pouvoir de négociation est moindre<sup>752</sup>. Dans ce sens, notons que suite à l'introduction de la notion de contrat de service aux États-Unis, la FMC (*Federal Maritime Commission*) avait constaté quelques abus relatifs à une hausse considérables des taux de fret au détriment des petits chargeurs et des NVOCC<sup>753</sup>. Par ailleurs, critiquant le concept de

---

<sup>750</sup> C. des N. U. pour le droit commercial international CNUDCI, préc., note 747, p. 24 au par. 86.

<sup>751</sup> Selon P. Delebecque, défenseur de l'approche contractuelle, la notion de ligne n'est pas significative et manque de pertinence : « les armateurs ont en effet un libre choix pour organiser le transport par la route qu'ils jugent la plus appropriée et pour transborder si nécessaire. De plus, sur une prétendue ligne Le Havre-Singapour, sur 100 conteneurs chargés au Havre, 10 iront peut être à Singapour et les autres seront entre temps éclatés sur diverses destinations » P. DELEBECQUE, préc., note 748, 18.

<sup>752</sup> C. des N. U. pour le droit commercial international CNUDCI, préc., note 747, p. 26 au par. 100.

<sup>753</sup> FEDERAL MARITIME COMMISSION, *FMC authorizes actions based on transpacific fat finding investigation*, 20573, Washington D.C 20573, FMC, 1999, en ligne : <<http://www.fmc.gov/news/default.aspx?CategoryId=1&Month=3&Year=1999&Archive=y&ArticleId=510>> (consulté le 30 septembre 2014).

contrat de volume, le Pr. Delebecque estime que : « *pour négocier, il faut en avoir le temps et la capacité. Or si les industriels ont la capacité de négocier et les structures pour le faire, ils n'en ont pas toujours le temps. A l'inverse, les chargeurs plus modestes en auraient le temps, mais le plus souvent les moyens leur font défaut* »<sup>754</sup>.

De plus, mentionnons que le débat sur l'*Ocean Shipping Reform Act* de 1998 (sur lequel repose actuellement la notion américaine de contrat de service) avait soulevé les mêmes craintes quant au traitement des chargeurs de taille modeste. La réforme de 1998 (ci-après **OSRA**) avait mis fin au principe de traitement égalitaire des chargeurs<sup>755</sup>, alors même qu'il était considéré comme capital lors de l'introduction *du contrat de service* en 1984 (*Shipping Act* en 1984)<sup>756</sup>.

Cependant, il faut également signaler que suite à l'entrée en vigueur de l'OSRA aux États-Unis, ce type de chargeurs se sont regroupés autour des associations de chargeurs (*shipper's association*<sup>757</sup>), ou bien ont formé des comités de chargeurs (*Council Shippers*<sup>758</sup>). Le recours à

---

<sup>754</sup> Philippe DELEBECQUE, « Contrats de « service ». Quelle qualification? », *Gaz. Chamb. Arbitr. Marit. Paris* 2004.4.1, 1.

<sup>755</sup> C.B. CLOTT note ainsi : « As the new law was enacted it was highly uncertain what the ramifications would be for shippers and various facets of the maritime community. Large shippers, booking vast quantities of ocean freight with vessel operators, would at last be able to pursue the supply chain ideas of global contracts that efficiently move cargo at favorable volume rates. Smaller shippers, on the other hand, were thought to possibly be at a disadvantage under the new law since they would not have the leverage to negotiate favorable volume discounts on freight rates that a large shipper would have. Similar to previous efforts at transportation deregulation, it was argued that many ocean carriers would either merge or go out of business in a newly competitive environment » Christopher B. CLOTT, « Ocean Freight Intermediaries: An Analysis of Non-Vessel Operating Common Carriers (NVOCC's) and Maritime Reform », (2000) 40 *Transp. J.* 17, 18.

<sup>756</sup> Sur la notion, l'évolution et les impacts du contrat de service dans la législation américaine voir: Federal Maritime Commission FMC, *The Impact of The Ocean Shipping Reform Act of 1998*, FMC, 2001, en ligne : <[http://www.fmc.gov/assets/1/page/osra\\_study.pdf](http://www.fmc.gov/assets/1/page/osra_study.pdf)> (consulté le 20 septembre 2014); Bureau of Economics of the Federal Trade Commission, *Statement of John L. PETERMAN Director, Bureau of Economics Federal Trade Commission Before The Advisory Commission on Conferences In Ocean Shipping*, P915806, 1991, en ligne : <[http://www.ftc.gov/sites/default/files/documents/advocacy\\_documents/ftc-staff-comment-advisory-commission-conferences-ocean-shipping-concerning-conferences-ocean/p915806oceanshipping.pdf](http://www.ftc.gov/sites/default/files/documents/advocacy_documents/ftc-staff-comment-advisory-commission-conferences-ocean-shipping-concerning-conferences-ocean/p915806oceanshipping.pdf)> (consulté le 20 septembre 2014); R. K BANK, A. W CRAIG et E. J SHEPPARD, « Shifting Seas: A Survey of US and European Liner Shipping Regulatory Developments Affecting the Trans-Atlantic Trades », (2005) 7-1 *Marit. Econ. Logist.* 56.

<sup>757</sup> Une association de chargeur est : « A non profit, cooperative consolidator and distributor of shipments owned or shipped by member firms ; acts much as the same way as for-profit freight forwarders » John J. COYLE, Rober A. NOVACK, Brian J. GIBSON et Edward J. BARDI, *Transportation: a supply chain perspective*, Australia; Mason, OH, South-Western Cengage Learning, 2011, p. 492.

<sup>758</sup> Un comité de chargeurs est : « une organisation professionnelle regroupant les principaux chargeurs. Elle définit la politique de ceux-ci et la défend auprès des transporteurs, du conseil d'administration des ports, des assureurs et des chambres de commerce et d'industrie. Son poids et son action sont déterminant dans la négociation des tarifs de fret » G. FIGUIÈRE, C. CAMELIO LAURENT, P. BONASSIES et A. BRUNO, préc., note 407, p. 152.

ces deux types de structures permet de regrouper les marchandises de plusieurs chargeurs de petite ou de moyenne taille pour constituer un volume d'expédition assez important et améliorer ainsi leur pouvoir de négociation lors de la conclusion des contrats de service<sup>759</sup>. En agissant collectivement, les chargeurs de moindre taille peuvent obtenir des taux de fret plus avantageux que s'ils recouraient individuellement à un transporteur. Hormis le fret, cette stratégie présente plusieurs autres avantages liés à la large gamme de services logistiques proposée et à l'accès à une compétence commerciale dont ne disposent pas toujours les petits chargeurs isolément. En définitive, le contrat de volume pousserait les petits chargeurs qui voudraient en bénéficier à la concentration. Cependant, contrairement au contrat de service américain<sup>760</sup>, la possibilité pour plusieurs chargeurs de conclure un contrat de volume n'est pas expressément énoncée dans la définition du contrat de volume.

Finalement, pour ériger un consensus entre les pro et les anti liberté contractuelle, l'article 80 (2) fixe quatre conditions cumulatives préalables à la validité du contrat de volume :

- « a) Le contrat de volume énonce de manière apparente qu'il déroge à la présente Convention;*
  - b) Le contrat de volume i) a fait l'objet d'une négociation individuelle, ou ii) indique de manière apparente lesquelles de ses clauses contiennent les dérogations;*
  - c) Le chargeur est mis en mesure de conclure un contrat de transport conformément aux dispositions de la présente Convention sans aucune dérogation telle qu'admise par le présent article et est informé de cette possibilité; et*
  - d) La dérogation n'est ni i) incorporée par référence ni ii) contenue dans un contrat d'adhésion, non soumis à négociation.*
- 3. Un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport, un document électronique de transport ou un document similaire n'est pas un contrat de volume aux fins du paragraphe 1 du présent article. Un contrat de volume peut néanmoins incorporer ces documents par référence en tant que clauses contractuelles.*
- 4. Le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas aux droits et obligations*

---

<sup>759</sup> Hayden G. STEWART et Fred S. INABA, « Ocean liner shipping: Organizational and contractual response by agribusiness shippers to regulatory change », (2003) 19-4 *Agribus*. *Agribus*. 459, 463.

<sup>760</sup> «The term "service contract" means a written contract, other than a bill of lading or receipt, between one or more shippers, on the one hand, and an individual ocean common carrier or an agreement between or among ocean common carriers, on the other, in which : (A) the shipper or shippers commit to providing a certain volume or portion of cargo over a fixed time period; and (B) the ocean common carrier or the agreement commits to a certain rate or rate schedule and a defined service level, such as assured space, transit time, port rotation, or similar service features », 46 U.S. Code § 40102.



*prévus aux articles 14, alinéas a et b, 29 et 32 ou à la responsabilité en découlant. Il ne s'applique pas non plus à la responsabilité résultant d'un acte ou d'une omission visés à l'article 61 ».*

Ces conditions ont pour objectif de prévenir tout abus de la part de la partie jouissant d'un pouvoir de négociation important et de veiller à une réelle liberté de négociation des conditions contractuelles. L'accent est mis sur la nécessité d'informer les parties et, notamment, le chargeur, de la nature du contrat et de l'option qui s'offre à lui de choisir de déroger ou pas au régime impératif des Règles de Rotterdam. S'il fait le choix de déroger à ce régime, il doit être mis au courant des dérogations visées et de la liberté de les négocier. Ces négociations doivent être individuelles et mutuelles. Par conséquent, les dérogations ne doivent pas se faire par incorporation dans un autre document ou par le recours à un contrat d'adhésion<sup>761</sup>. Le but étant que chacune des parties en prenne effectivement connaissance et puisse en mesurer l'étendue.

Enfin notons que l'article 80(4) fixe des règles dites « super-impératives » (*super mandatory rules*)<sup>762</sup>. Il s'agit du noyau central des Règles de Rotterdam relatif aux obligations fondamentales des deux parties et auxquelles elles ne peuvent déroger. D'abord, celles du transporteur, à savoir l'obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre et maintenir le navire en état de navigabilité (article 14) et la déchéance de son droit à limitation de responsabilité en cas de faute inexcusable (article 61). Ensuite, celles du chargeurs quant à la fourniture des informations, des instructions et des documents nécessaires au transporteur (article 29) ainsi que son obligation d'information, de marquage et d'étiquetage conformément à la réglementation relative aux marchandises dangereuses (article 32).

Ce dispositif encadrant la liberté contractuelle a pour objet la protection de la partie la plus faible au contrat. Il faut relever que la définition du contrat de volume est très large. Elle ne fixe aucune quantité minimale de marchandises. Par conséquent, le contrat de volume pourrait être utilisé

---

<sup>761</sup> Concernant cette condition, F. Berlingieri précise : « (...) it appears that in order for a contract not to fall within the category of contracts of adhesion it is not sufficient for certain clauses, such as the freight rate, to be subject to negotiation, while others are not. If a contract form is submitted to the shipper with some blank spaces, relating to quantities, number and period of shipments and freights rates, but all other terms are in print, the contract would fall within the category of contracts of adhesion », Francesco BERLINGIERI, « Freedom of Contract under the Rotterdam Rules », (2009) 14-4 *Unif. Law Rev.* 831, 840.

<sup>762</sup> Proshanto K MUKHERJEE et Abhinayan Basu BAL, « A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept Under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective », (2009) 40-4 *J. Marit. Law Commer.* 579, 598.

également pour le transport de petites quantités de marchandises ou d'un petit nombre de conteneurs. Or, le pouvoir de négociation d'un chargeur dépend avant tout de la quantité d'expéditions proposée au transporteur. Il est donc difficile de concevoir qu'un chargeur de petite taille ait un intérêt véritable à recourir au contrat de volume<sup>763</sup>.

Il est évident que les contrats de volume bénéficieront aux gros chargeurs ayant la capacité d'expédier un volume de marchandises important et de manière régulière<sup>764</sup>. Ces contrats sont faits pour eux. Quant aux petits chargeurs, ils n'en tireront aucun bénéfice individuel et leur pouvoir de négociation ne s'en retrouvera aucunement renforcé<sup>765</sup>. Ils devront se regrouper et se tourner vers les intermédiaires de transport (*freight forwarders*, commissionnaires ou plus généralement, *third party logistics providers*) qui procèdent à la consolidation (groupage) des marchandises pour obtenir un plus large volume d'expéditions sur des périodes régulières, et négocier ainsi des taux de frets plus bas avec les transporteurs<sup>766</sup>. La difficulté viendra peut être du fait que ces intermédiaires, qui bénéficient également du contrat de volume<sup>767</sup>, visent eux aussi à créer et/ou maintenir des relations plus étroites avec les gros chargeurs. L'avantage concurrentiel des transporteurs et des *third party logistics providers* repose sur leur capacité à répondre aux besoins des gros chargeurs et à faire partie du nombre restreint de leurs prestataires. Il faut en effet insister sur le fait que le contrat de volume constitue avant tout en

---

<sup>763</sup> F. BERLINGIERI, préc., note 761, 839.

<sup>764</sup> Sabena HASHMI, « The Rotterdam Rules : A Blessing ? », (2012) 10 *Loyola Marit. Law J.* 227, 264.

<sup>765</sup> « In a microeconomic sense, changes in transport costs occurring through volume contracts are indeed beneficial to the consumer and society in large. However, it is arguable that the benefit is not universal. The position of large shippers who are also large traders will be enhanced, but small shippers who are small traders will remain in the same position because they will be unable to bargain for the best possible terms of transportation due to size, scale or location. The latter will thus be at a competitive disadvantage » P. K. MUKHERJEE et A. B. BAL, préc., note 762, 605.

<sup>766</sup> Mukherjee et Basu Bal estiment en outre que : « in some jurisdictions, small and medium shippers might be at a competitive disadvantage in the short-term but their long business is likely to survive as freight forwarders and shipper's associations grow stronger. However, in jurisdictions such as the United States, where such associations are already well established, small and medium shippers could start benefit immediately from the benefits of volume contracts negotiated through consolidators » Proshanto K MUKHERJEE et Abhinayan Basu BAL, « The Impact of the Volume Contract Concept on the Global Community of Shippers: the Rotterdam Rules in Perspective », (2010) 16-5 *J. Int. Marit. Law* 352, 367.

<sup>767</sup> « Early drafts of the convention would have discriminated between ocean carriers and forwarders acting as carrier or principal (NVOCCs) by restricting derogation from the convention limits to service contracts with vessel operating ocean carriers. After intense lobbying by FIATA, its U.S. association (TIA) and some major international logistics companies, the convention now treats all carriers, whether vessel owning or non-asset-based, equally. This was a major victory for FIATA » Richard GLUCK, « Report on UNCITRAL. Part 2: Specific Provisions » (23 octobre 2008), en ligne : <[http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article\\_id=528](http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=528)> (consulté le 20 septembre 2014).

un outil « marketing » pour les « prestataires de transport » qui ont pour ambition de s'intégrer à la chaîne logistique des gros chargeurs pourvoyeurs d'un plus gros volume d'affaires. C'est cet objectif qui est à la base de *l'approche commerciale* favorisée par le transport *de bout en bout (de la chaîne logistique)*.

## *2. Le contrat de volume ou l'opportunité d'adapter les services de transport à la supply chain des « gros » chargeurs*

La diffusion du concept *supply chain management* auprès des chargeurs a poussé les lignes maritimes à étendre leur offre de services en se déployant au delà du simple service « port à port » qui est communément proposé. Afin de rester compétitives, elles tentent de se différencier en s'adaptant aux besoins de service de leurs clients. Ce faisant, elles sortent peu à peu de leur cœur d'activité que sont les activités maritimes.

Le changement de perspective et d'organisation des chargeurs a créé de nouvelles attentes quant au service de transport qui leur est proposé. Comme nous l'avions exposé auparavant, un service de transport porte à porte de qualité pour un chargeur est synonyme de : ponctualité, célérité, fiabilité, flexibilité, visibilité et services de valeur-ajoutée. Ce n'est qu'en remplissant ces critères qu'un transporteur pourra bénéficier du volume d'affaires qu'offre une relation privilégiée avec un gros chargeur. Pour y parvenir le secteur des lignes maritimes n'a cessé de se transformer en procédant à diverses intégrations horizontales et verticales.

*L'intégration horizontale* est le fruit de processus d'accords de regroupement. Aux lendemains du *Shipping Act* de 1984<sup>768</sup>, les conférences maritimes de petites tailles se sont regroupées pour former des « superconférences » afin d'exploiter davantage de trafics maritimes. En Europe, ces accords prennent davantage la forme de consortiums<sup>769</sup>. Autre forme de regroupement

---

<sup>768</sup> Pour analyse du contrat de service tel qu'introduit par le Shipping Act de 1984 voir: Shashi N. KUMAR, « Service contracts: a case study of unfulfilled promises », (1989) 16-1 *Marit. Policy Manag.*; Shashi N. KUMAR, « US maritime regulation: history and evolution of the 1984 Act », (1988) 15-3 *Marit. Policy Manag.*; *Shipping Act, P.L. 98-237 (1984)*, en ligne : <<http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/STATUTE-98/pdf/STATUTE-98-Pg67.pdf>> (consulté le 30 septembre 2014).

<sup>769</sup> « Les consortiums sont des groupements d'armateurs ayant pour objet la mise en commun de moyens et capacités de transport de leurs membres et la gestion coordonnée des ces moyens et capacités » P. BONASSIES et C. SCAPEL, préc., note 179, p. 241.

d'armateurs, les alliances globales qui visent l'exploitation de plusieurs trafics maritimes<sup>770</sup>. L'objectif poursuivi est la création d'une « toile » reliant les pôles économiques mondiaux (Asie orientale, Europe et l'Amérique du Nord) composée de réseaux maritimes globaux avec des fréquences de desserte très élevées et de fortes capacités de transport<sup>771</sup>. Ce faisant, les compagnies maritimes tentent, d'une part, de réduire leurs coûts tout en élargissant leur marché et leurs expertises<sup>772</sup> et, d'autre part, elles tentent de répondre aux impératifs *supply chain management* des chargeurs<sup>773</sup> par la mise à disposition d'un réseau de lignes commerciales internationales permettant un transport efficient et direct d'un bout à l'autre du monde .

*L'intégration verticale* part du constat que la chaîne logistique est constituée d'un ensemble d'activités reliées entre elles pour former un système. Un seul opérateur doit pouvoir intégrer toutes ces activités pour offrir un service porte à porte. Conscientes du changement de la demande de transport et mues par l'opportunité d'affaires offerte par la SCM (faire partie du nombre restreint de prestataires et de ce fait, avoir un taux de remplissage garanti), les lignes maritimes ont décidé de proposer de nouveaux services. Concrètement cela a donné lieu à l'acquisition par les plus importantes d'entre elles non seulement des terminaux à conteneurs mais également des parties terrestres impliquées dans cette logistique des transports. La stratégie consiste à incorporer l'ensemble de la chaîne des activités impliquées dans le transport conteneurisé dont elles sont les spécialistes<sup>774</sup>.

En effet, suite à la conteneurisation, certaines lignes maritimes se sont intéressées aux terminaux réservés<sup>775</sup> et à leur exploitation pour s'assurer la disponibilité de capacités portuaires

---

<sup>770</sup> Sur les nouvelles formes de regroupement ou d'organisation dans le secteur des lignes maritimes voir Joseph MONTEIRO et Gerald ROBERTSON, « Shipping conference legislation in Canada, the European Economic Community and the United States: background, emerging developments, trends and a few major issues », (1999) 26-2 *Transp. Law J.*, 168 et s.

<sup>771</sup> Antoine FRÉMONT, *Intégration, non-intégration des transports maritimes, des activités portuaires et logistiques Quelques évidences empiriques*, Paris, OECD Publishing, 2009 à la page 13.

<sup>772</sup> D. CORONADO, M. ACOSTA, M. del M. CERBLN et M. del P. LDPEZ, préc., note 45, p. 21.

<sup>773</sup> Pietro EVANGELISTA et Alfonso MORVILLO, « Alliances in Liner Shipping: an Instrument to Gain Operational Efficiency or Supply Chain Integration? », (1999) 2-1 *Int. J. Logist. Res. Appl.* 21, 22.

<sup>774</sup> D. CORONADO, M. ACOSTA, M. del M. CERBAN et M. del P. LOPEZ, préc., note 45, p. 21.

<sup>775</sup> « A dedicated terminal container is a terminal devoted exclusively for use by a carrier or alliance. It handles a customer's container shipping fleet only » Y. H. V LUN, Kee-hung LAI et T. C. E CHENG, *Shipping and logistics management*, London; New York, Springer, 2010, p. 130.

nécessaires<sup>776</sup>. Elles ont alors procédé à des fusions ou à des acquisitions d'opérateurs de terminaux, les intégrant ainsi à leur logistique de navire. Parallèlement à cela, les lignes maritimes ont joué un rôle prépondérant dans le développement du service de transport intermodal, notamment en Amérique du Nord<sup>777</sup>. De nos jours les principales d'entre elles mettent à la disposition des chargeurs un service porte à porte en intégrant des services terrestres aux activités maritimes. L'intégration des terminaux et de services intermodaux s'est réalisée dans le cadre des compagnies elles-mêmes. Ces deux activités étant naturellement liées à la logistique de conteneur et à la logistique de navire<sup>778</sup>. Mais pour dégager un avantage concurrentiel, les lignes maritimes tentent également de s'affirmer comme prestataires logistiques. Elles y voient une opportunité d'accroître leurs profits<sup>779</sup>, d'autant plus que la rentabilité sur les activités maritimes devient de plus en plus réduite<sup>780</sup>.

Alors qu'auparavant, les lignes maritimes investissaient massivement sur la capacité des navires en considérant que la conteneurisation constituait une opportunité de faire des économies d'échelle, les crises économiques successives et leur conséquences sur le trafic maritime ont fini

---

<sup>776</sup> Trevor D. HEAVER, « Supply Chain and Logistics Management : implications for liner shipping », dans *The handbook of maritime economics and business*, Costas Th. Grammenos, London; Hong Kong, LLP, 2002, p. 375 à la page 383.

<sup>777</sup> S. N. KUMAR et G. L. SCHATZ, préc., note 26, 6 et s.

<sup>778</sup> Coronado et al. citent l'exemple de Maersk España S.A.Group: « In the ports specialising in containers, as is the case of the PAB, the process of containerisation is usually vertically integrated. One organisation with a single management controls all the operations in a unified way, from when the customer contracts the shipment of the containerised merchandise, until it reaches its destination after being transported by whatever means may be required. Many of the activities in the container transport chain are carried out by persons of the same company or group of companies of the terminal; on other occasions activities are simply sub-contracted. The key argument that has resulted in changes to the traditional system of port organisation for the transfer of merchandise is improved efficiency in terms of rapidity, cost and convenience for the customer. This type of integral management, which is the system mainly used in the PAB, has been developed by the Maersk España, S.A. Group of companies, formed by a network of entities that cover practically all the activities related to the process of containerisation. Those activities that are not specifically incorporated in the Group are generally sub-contracted out to provide an integral service to the customer » D. CORONADO, M. ACOSTA, M. del M. CERBLN et M. del P. LDPEZ, préc., note 45, p. 77.

<sup>779</sup> T. D. HEAVER, préc., note 776 à la page 386.

<sup>780</sup> Tel qu'expliqué par A. Frémont : « Il leur devient de plus en plus difficile, voire impossible sur le long terme de dégager des marges de compétitivité durables à travers une réduction des coûts maritimes tant la réduction des coûts obtenues par des navires de plus grande taille est systématiquement annulée par la baisse des taux de fret liée aux nouvelles capacités mises en œuvre (...). Deuxièmement, dans une prestation porte à porte, le coût maritime est secondaire, estimé à 23 % de l'ensemble des coûts de transport. De plus, l'augmentation de la taille des navires tend mécaniquement à accentuer le transfert des coûts de la partie maritime vers la partie terrestre. Pour les armements de lignes régulières, l'enjeu de l'intégration verticale est double : permettre la maîtrise des coûts non maritimes mais aussi s'affirmer en tant que prestataires logistiques à part entière afin de dégager des avantages comparatifs et donc des marges durables de compétitivité sur terre alors que cela semble impossible sur mer » A. FREMONT, préc., note 730, 125.

par imposer une stratégie basée sur le « one stop-shipping »<sup>781</sup> et donc sur la « diversification » et la « customisation » des services<sup>782</sup>. Autrement dit, la stratégie consiste à s'intégrer à la *supply chain* du chargeur en lui proposant des services de valeur ajoutée. De cette nouvelle orientation « client » émerge le nouveau concept de « maritime logistics value » :

*« the maritime logistics value should reflect how well the system fulfils customer needs. In this sens maritime logistics value is defined as the extent to which the maritime logistics system responds to customer demand through successfully managing the flow of goods, service and information in maritime logistics »*<sup>783</sup>.

Or, cette nouvelle stratégie repose sur une bonne connaissance des besoins des clients. Si l'on porte attention aux effets du contrat de service tel que visé par l'OSRA, on constate qu'il a constitué une opportunité et un outil *marketing* important pour les lignes maritimes dans leur stratégie d'intégration verticale. La possibilité de négocier directement et de manière confidentielle avec les chargeurs ou les associations de chargeurs leur a permis d'ajuster leur offre de services aux besoins logistiques de leurs clients. Les grandes lignes maritimes ont saisi l'opportunité de passer des contrats confidentiels avec les gros chargeurs et de pénétrer ainsi le marché de services logistiques en faisant concurrence aux traditionnels intermédiaires de transport que sont les *freight forwarders* et les NVOCCs. Tel que rapporté par Mccalla et al. :

*« There would seem to be at least three competitive logistics systems involving shipping lines, forwarders and shippers. In one system, shipping lines deal directly with shippers to handle all intermodal arrangements and confidential billing, thus bypassing the forwarder. This arrangement is what OSRA has created. In the second system, forwarders deal with both the shipping lines and the shippers to make the intermodal arrangements and billing. This is the work that forwarders are losing to the major water carriers, especially alliance members, who have entered the logistics*

---

<sup>781</sup> P. M. PANAYIDES, P. C. ANDREOU et C. LOUCA, préc., note 715 à la page 102.

<sup>782</sup> Une étude menée sur les impacts de l'OSRA auprès de divers acteurs de l'industrie (lignes maritimes, transporteurs, chargeurs, intermédiaires de transport) conclut: "Under the OSRA regime, carriers will have to become more flexible, innovative, and customer-oriented to maintain their market share. It will shift the focus from conferences to the individual operator who will need to go beyond barebones services and provide a variety of value-added services for those customers that desire them (...). OSRA has the potential to build long-term partnerships among shippers, ocean carriers, seaports, domestic carriers, and ocean transportation intermediaries, and meet the tailored logistics needs of their client base and contribute toward efficient international intermodal movements. S. N. KUMAR et G. L. SCHATZ, préc., note 26, 13.

<sup>783</sup> Lee EON-SEONG, Nam HYUNG-SIK et Song DONG-WOOK, « Defining maritime logistics and its value. », dans *Maritime logistics a complete guide to effective shipping and port management*, Dong-Wook Song & Photis M Panayides, London, Kogan Page, 2012 à la page 16.

*business. In both these systems, door-to-door service is provided by either the shipping line itself or the forwarder. In the third system, there remains the division of responsibilities between the water carrier to carry goods at sea and the freight forwarder to make the arrangements of how the goods are shipped on what line using what port, but it is the responsibility of the shipper to handle the inland transportation arrangements. In this system, the ocean carrier offers a port-to-port service, with the forwarder and shipper making the arrangements to get the goods to/from the door of the shipper. »<sup>784</sup>.*

L'on pourrait considérer qu'à l'instar de l'OSRA aux Etats-Unis, le contrat de volume instaurerait à l'échelle internationale (si les RR entraînent en vigueur) un environnement concurrentiel entre lignes maritimes et intermédiaires de transport qui favoriserait d'autant le pouvoir de négociation des chargeurs de grande taille. Cette concurrence ne porterait plus seulement sur le déplacement des marchandises en tant que tel, mais sur la capacité à offrir un service porte à porte « tailor made » et devenir « un partenaire » du client. D'où d'ailleurs, l'absence de précision quant aux modalités contractuelles (quantité, fréquence d'expédition, durée...) dans la définition qui a été donnée du contrat de volume. Ces modalités ne peuvent être fixées qu'en fonction d'une part, des besoins du client et, d'autre part, que de manière confidentielle, puisqu'elles ont trait à la stratégie logistique du chargeur.

Ces deux caractéristiques (service de valeur ajoutée et collaboration étroite) mettent en exergue un changement des relations contractuelles incarnées par la notion de contrat de volume. La relation contractuelle dans un transport intermodal semble se distinguer de celle prévalant dans les contrats de transport traditionnels :

- L'on a plus affaire à une obligation de « déplacement » physique des marchandises d'un point de départ à un point de destination. On sort de la perspective port à port ou plus généralement, unimodale. Le déplacement (la traction) des marchandises fait partie d'un ensemble économique plus vaste ;
- la durée du contrat ne repose plus sur une transaction unique (expédition) mais sur un volume d'affaire (volume de marchandises) étalé sur une période de temps. L'ampleur de cette périodicité est en plus difficile à déterminer du fait de la flexibilité requise dans la SCM ;

---

<sup>784</sup> R. J. MCCALLA, B. SLACK et C. COMTOIS, « Dealing with globalisation at the regional and local level: the case of contemporary containerization », (2004) 48-4 *Can. Geogr.*, 481.

- l'on n'a pas affaire à un affrètement de navire ;
- les obligations des parties sont difficiles à identifier à cause de la confidentialité des termes. Celle-ci se justifie par le fait que le transport fait partie de la stratégie concurrentielle du chargeur.

Ce changement de relation dans l'industrie a également été constaté dans le domaine des sciences de la gestion (management industriel et logistique) : « *The relationship between TPL firm and its customers has changed over time from a focus on the contract to partnership and agreement and to be seen as a mutual beneficial and continuous relationship* »<sup>785</sup>.

Ceci est un autre défi posé par le transport intermodal car tant que les relations contractuelles (les obligations des parties) ne sont pas clairement posées, il sera difficile de fixer un régime juridique standard à l'échelle internationale. Une réflexion dans ce cadre nécessitera assurément de se départir au préalable d'une perspective unimodale, et ce, d'autant plus que les acteurs de la chaîne se distinguent à plusieurs égards du traditionnel transporteur tractionnaire.

## II. *L'opérateur de transport intermodal : un prestataire de services « transport intégré plus »*

La dérégulation du marché des transports amorcée dans les années 1980, suivie de la tendance à l'externalisation qui a renforcé la demande de services logistiques, ont permis l'émergence d'opérateurs d'un nouveau genre. Ces derniers sont généralement désignés sous le vocable de « *Logistics Service Providers* » (LSP) ou « *Prestataires de Services Logistiques* » (PSL). Ils constituent l'un des principaux changements dans le paysage de l'industrie des transports depuis l'introduction de l'intermodalité. En effet, le système de transport intermodal se distingue du système segmenté, non seulement par l'interaction et l'intégration des opérations, mais également par les acteurs qui y prennent part. Il s'agit alors de les identifier en portant une attention particulière aux services qu'ils proposent **(A)**. Nous nous intéresserons ensuite à la diversité de leur statut juridique **(B)**.

---

<sup>785</sup> Susanne HERTZ et Monica ALFREDSSON, « Strategic development of third party logistics providers », (2003) 32-2 *Ind. Mark. Manag.* 139, 140.



### A. *Identification des prestataires de services de transport intermodal*

Ces acteurs spécialisés dans la maîtrise des flux (physiques et d'informations) tout au long de la chaîne logistique sont issus pour certains du secteur des transports (transporteurs unimodaux, commissionnaires, transitaires ou encore *integrators*), des filiales des grands groupes manufacturiers et de distribution, ou encore du secteur des hautes technologies de l'information<sup>786</sup>. Tous comptent tirer avantage de la tendance à externalisation logistique des chargeurs.

De diverses origines, ils se caractérisent également par la diversité des prestations qu'ils offrent, ce qui ne fait que compliquer davantage toute tentative de qualification juridique uniforme.

L'appellation permettant de les regrouper est celle de « prestataire de services logistiques » (ci-après PSL) de laquelle découle ensuite une classification **(1)** sous forme pyramidale. Une fois cette classification exposée, nous nous concentrerons sur les prestataires qui jouent un rôle primordial en transport intermodal **(2)**. L'identification de l'ensemble de ces prestataires est un impératif pour mieux comprendre le système de transport intermodal.

#### 1. *Classification des prestataires de services logistiques (PSL)*

De nos jours, les chargeurs jouissent de la possibilité de mettre en concurrence une multitude d'opérateurs de transport pour obtenir des prestations qui soient adaptées à leurs besoins logistiques. La concurrence entre opérateurs se fait de plus en plus sur l'intégralité de l'acheminement et non plus sur un segment particulier de la chaîne de transport. L'accent n'est plus mis sur l'opérationnel mais sur la capacité de régulation des flux. En effet, les révolutions technologiques (par ex : la conteneurisation ou les technologies de l'information) ont radicalement transformé le métier d'opérateur de transport ; à côté des « tractionnaires » sont apparus les « gestionnaires ». Ces divers acteurs se sont positionnés différemment pour s'adapter à leur nouvel environnement concurrentiel, ce qui a débouché sur une « hiérarchisation » de l'industrie des transports.

---

<sup>786</sup> F. FULCONIS, G. PACHÉ et G. ROVELLO, préc., note 541, p. 48. Voir également: J. J. COYLE, R. A. NOVACK, B. J. GIBSON et E. J. BARDI, préc., note 757, p. 399.

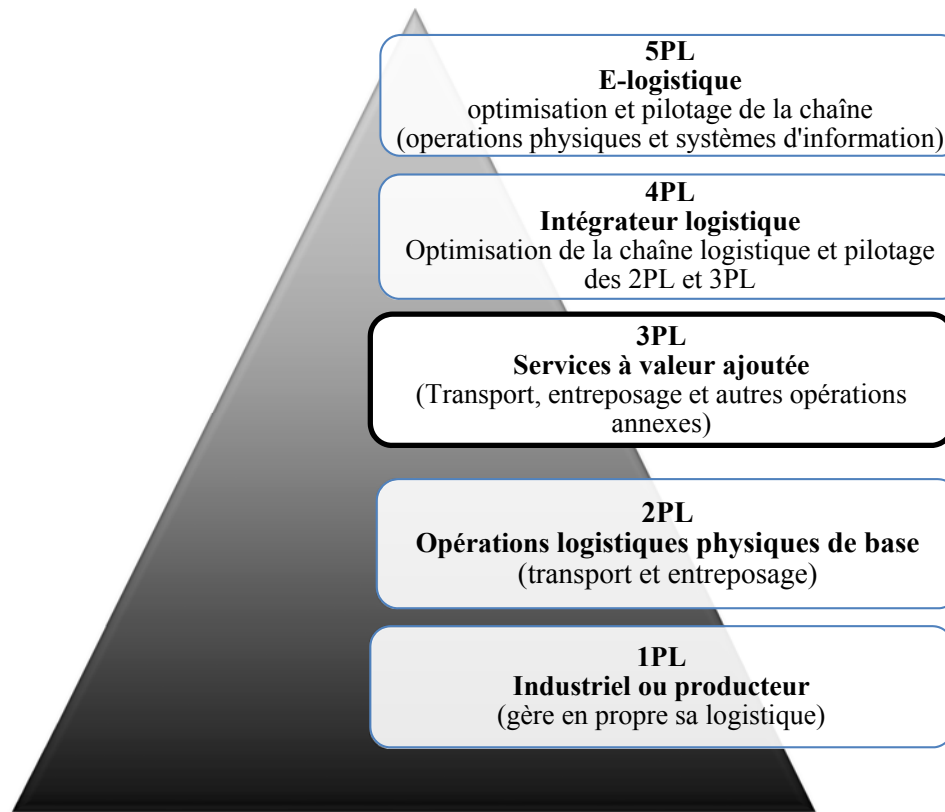


Figure 14. Hiérarchisation de l'industrie des transports : les prestataires logistiques.

- Le **1PL** (*first party logistics provider*) gère en propre sa logistique (gestion logistique à l'interne). Cette notion regroupe les petites entreprises industrielles qui œuvrent généralement à une échelle géographique restreinte (marché local ou régional) ;
- Le **2PL** (*second logistics party provider*) est un prestataire de transport traditionnel qui offre des services de logistique physique (transport et entreposage) ;
- Le **3PL** (*third party logistics provider*) est à la base un 2PL qui, du fait de l'externalisation et de l'orientation de la demande vers des solutions logistiques globales (*one-stop shipping*), s'est mis à proposer des prestations annexes aux opérations de logistique physique. Un 3PL peut disposer en propre de certains éléments d'actifs (équipements propres comme des véhicules tractonnaires, engins de manutention, des centres de distribution situés dans des endroits stratégiques pour optimiser les flux physiques). Il peut également exécuter lui-même la totalité ou seulement une partie des activités logistiques de son client. Il offre des *services à valeur ajoutée* telles que la gestion des flux financiers et des opérations administratives (par ex : documents de transport, douanes, facturation) ou encore la gestion

des flux d'informations (par ex : suivi et traçabilité des marchandises ; gestion des commandes, gestion des stocks)<sup>787</sup>.

Finalement, la notion de 3PL revêt deux réalités. D'abord, elle retranscrit la transformation du secteur des transports *stricto-sensu* puisqu'avec les évolutions de la logistique et l'ouverture de nouveaux marchés (du fait de l'externalisation), l'industrie des transports s'est scindée en deux catégories d'opérateurs. La première catégorie comprend les transporteurs qui se sont restreints à la seule offre de « traction unimodale » (dit les tractionnaires), et la seconde catégorie comprend les transporteurs *a-modaux* qui se sont affranchis de l'exploitation modale pour se déployer sur le marché de *l'organisation et de la gestion* de chaîne de transports<sup>788</sup>. Ils sont devenus des « architectes de la chaîne de transport » en jouant sur l'interchangeabilité des modes de transport que permet l'intermodal. Ensuite, le 3PL est une notion *générique* qui fait référence non seulement aux « transporteurs-organisateur », mais également aux commissionnaires de transport ou aux *freight forwarders* qui sont devenus de véritables « logisticiens »<sup>789</sup>. D'ailleurs, l'appellation qui tend à se répandre en pratique est celle de *Freight Logistics providers* (FLP)<sup>790</sup>.

Le 3PL (transporteur a-modal, commissionnaire, NVOCC etc.) a pour fonction de combiner de manière optimale les actifs disponibles auprès des 2PL. Plus il propose des services de valeur ajoutée, plus il se rapproche des besoins opérationnels de son client. Cette proximité

---

<sup>787</sup> Parmi les activités typiques du 3PL on peut citer: « outbound transportation, warehousing, inbound transportation, freight bill auditing/payment, customs brokerage, freight forwarding, customs clearance » Alan RUSHTON, Steve WALKER et CHARTERED INSTITUTE OF LOGISTICS AND TRANSPORT IN THE UK, *International logistics and supply chain outsourcing from local to global*, London; Philadelphia, Kogan Page, 2007, p. 5. Une liste similaire est dressée dans HUGH M. KINDRED et MARY R BROOKS, préc., note 446, p. 14.

<sup>788</sup> TABLE RONDE D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS et CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES, préc., note 584, p. 23; note 140, p. 161.

<sup>789</sup> Le United States Code le définit en ces termes : « A person who solely receives, holds, or otherwise transports a consumer product in the ordinary course of business but who does not take title to the product. » (15 USC § 2052) UNITED STATES, UNITED STATES, CONGRESS, HOUSE et OFFICE OF THE LAW REVISION COUNSEL, *United States code: containing the general and permanent laws of the United States enacted through the 112th Congress (ending January 2, 2013, the last law of which was signed on January 15, 2013)*, 2013.

<sup>790</sup> I. BALUCH, préc., note 569, p. 137; J. Ramber s'intéressant également au 3PL explique qu'au vue de la transformation du rôle des freight forwarders, ceux-ci insistent sur leur rôle de « logisticiens »: « freight forwarders prefer the title of logistics service providers, owing to the expansion of their services to perform complete distribution according to the principles of logistics. As the term "logistics" is used to describe any rational system for management and distribution of goods, the outsourcing of such functions to freight forwarders would appear under the name of third party logistics (3PL) » J. RAMBERG, préc., note 303.

fait du 3PL un acteur incontournable qui s'apparente davantage à un partenaire du client qu'à un simple prestataire (collaboration étroite). Un transporteur ou un intermédiaire de transport intégré à la logistique du chargeur, se doit d'endosser deux nouveaux rôles : celui de concepteur-gestionnaire et celui d'opérateur de transport<sup>791</sup>.

- Le **4PL** (*fourth party logistics provider*) est essentiellement un intégrateur de services logistiques. Non seulement, il assemble, coordonne et gère les activités logistiques de la *supply chain*, mais il propose également les solutions les plus optimales<sup>792</sup>. Il est le point de contact central pour les besoins d'externalisation logistiques de son client puisque c'est lui qui intègre les prestations de diverses entreprises sous-traitantes qu'il pilote (2PL et les 3PL). Ainsi, il n'exécute pas lui-même ces prestations. Du fait de sa perception globale de la chaîne logistique globale (*supply chain management*) et de ses capacités en technologies de l'information, il peut également dispenser des conseils à forte valeur ajoutée à son client<sup>793</sup> ;
- Le **5PL** est un terme plus rare qui désigne un prestataire logistique qui offre des services de *e-logistique*. Il donne des conseils et conçoit des solutions pour la chaîne logistique entière en s'appuyant sur des systèmes d'information et des technologies adaptées<sup>794</sup>.

Il est à remarquer que le **périmètre d'intervention** des PSL n'a cessé de s'élargir, passant de l'exécution de la simple opération de traction vers un package de services complexes

---

<sup>791</sup> Kunio MIYASHITA, « International logistics and modal choice », dans *The handbook of maritime economics and business*, Costas Th. Grammenos, London; Hong Kong, LLP, 2002, p. 863 à la page 870.

<sup>792</sup> 4PL est communément défini en ces termes : « an integrator that assembles the resources, capabilities and technology of its own organization and other organizations to design, build and run comprehensive supply chain solutions », Définition rapportée par la majeure partie de la littérature en logistique. Ce concept a été inventé et est une marque déposée d'Andersen Consulting devenue Accenture. A. RUSHTON, S. WALKER et CHARTERED INSTITUTE OF LOGISTICS AND TRANSPORT IN THE UK, préc., note 17, p. 3.

<sup>793</sup> Council of Supply Chain Management Professionals a relevé 4 différences entre le 3PL et le 4PL : « Differs from third party logistics in the following ways: 1) 4PL organization is often a separate entity established as a joint venture or long term contract between a primary client and one or more partners; 2) 4 PL organization acts as a single interface between primary client and multiple logistics service providers; 3) All aspects (ideally) of the client-s supply chain are managed by the 4 PL organization; and, 4) it is possible for a major third party logistics provider to form a 4PL organization within existing structure » COUNCIL OF SUPPLY CHAIN MANAGEMENT PROFESSIONALS, *Supply Chain Management Terms and Glossary*, en ligne : <<http://cscmp.org/digital/glossary/glossary.asp>> (consulté le 23 mars 2012).

<sup>794</sup> 5PL est défini comme suit : « The outsourced from of logistics services that also includes management of the client firm's logistics operations as well as on-going analysis and consulting roles of how the client firm can change to improve its competitiveness », Joseph L CAVINATO, *Supply chain and transportation dictionary*, Norwell, Mass., Kluwer Academic Pub., 2000, p. 117.

additionnels au transport, puis pour certains l'absence d'exécution de toute traction<sup>795</sup>. Tel que remarqué par *Fulconis et al*, on est passé : « d'une vision transport à une vision de mise à disposition. Il s'agit là d'un changement total de perspective qui fait progressivement basculer le PSL du statut d'exécutant opérationnel à celui de concepteur de systèmes complexes au service des chaînes logistiques »<sup>796</sup>.

Le PSL intervient ainsi à différents niveaux de la SCM pour offrir, en plus de la régulation des flux, des prestations liées à chacune des fonctions de la SCM du chargeur (depuis l'approvisionnement chez les fournisseurs, jusqu'à la mise à disposition du produit aux clients).

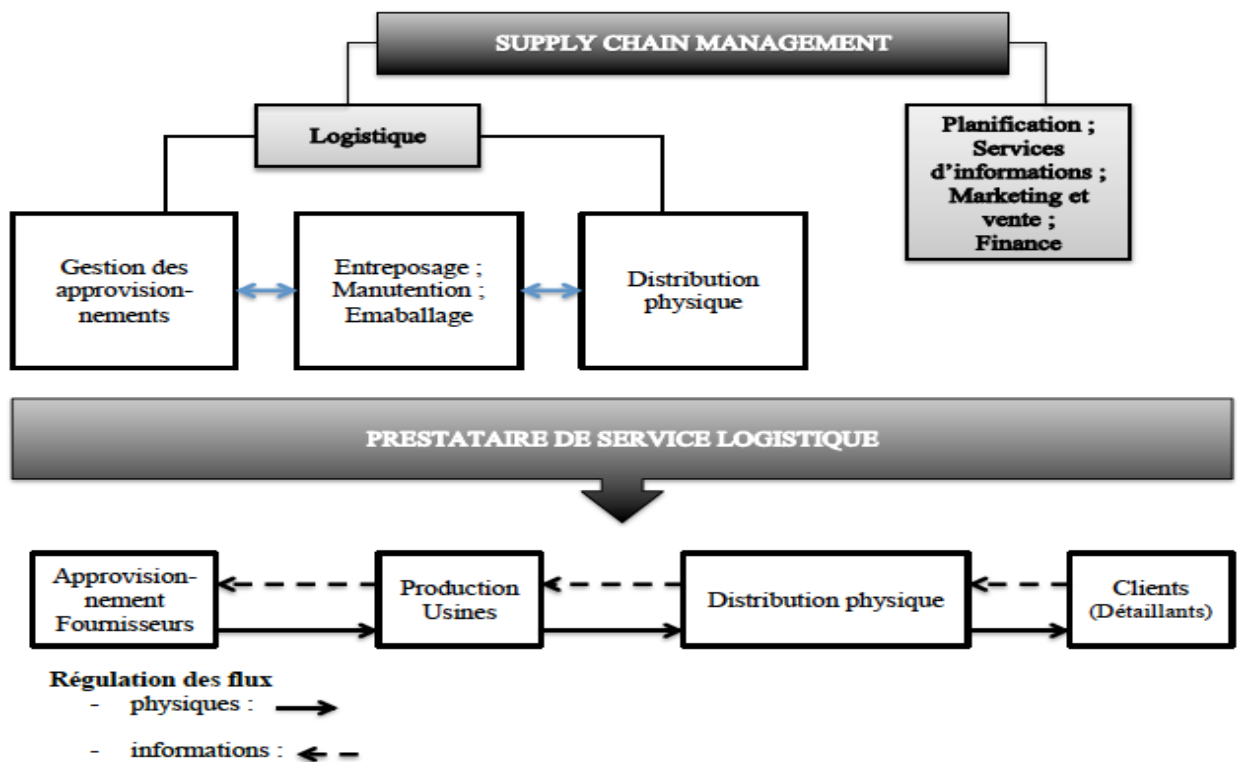


Figure 15. Supply chain management : intervention du PSL

Pour exécuter les diverses prestations proposées, le PSL s'appuie sur un réseau de sous-traitants, ce qui donne lieu à de la sous-traitance en cascade entre les PSL. Par ailleurs, l'internationalisation des chargeurs a conduit les PSL à mettre à la disposition de leurs clients une couverture géographique plus large en constituant des réseaux d'envergure régionale ou mondiale.

<sup>795</sup> Voir les exemples d'entreprises rapportés par l'étude de: S. HERTZ et M. ALFREDSSON, préc., note 785.

<sup>796</sup> F. FULCONIS, G. PACHÉ et G. ROVEILLO, préc., note 541, p. 62.

L'OCDE (1996) souligne que :

*« Le monde devient de plus en plus un système économique interconnecté. Les entreprises s'approvisionnent, produisent, commercialisent et vendent dans de nombreux pays. Par conséquent, la logistique et le transport sont des éléments clés de la concurrence d'une entreprise sur les marchés étrangers. La possibilité d'utiliser la logistique moderne avancée peut avoir un impact important sur les opportunités pour une entreprise d'être compétitive sur les marchés qu'elle a choisis »<sup>797</sup>.*

Autrement dit, puisque les chargeurs sont soumis à l'impératif de s'organiser autour de réseaux logistiques internationaux (réseaux de fournisseurs et réseaux de distribution) pour répondre à une demande mondiale et renforcer leur compétitivité, les prestataires logistiques et de transport n'ont pas d'autres choix que de suivre cette tendance<sup>798</sup>. Ils doivent être capables de fournir des services transfrontaliers ajustés aux besoins de leurs clients<sup>799</sup>.

Cette nouvelle organisation des prestataires de transport et logistique s'est accompagnée d'un mouvement de concentration sans précédent caractérisé par une multiplication des alliances stratégiques, des fusions, des acquisitions, de Joint Venture ou encore de partenariats<sup>800</sup>.

Somme toute, cette classification a permis d'identifier les prestataires logistiques, l'évolution du rôle de transporteur du fait de l'élargissement des services proposés et la hiérarchisation de l'industrie en générale.

L'industrie des transports s'est ainsi extrêmement diversifiée. Cette diversification aboutit à une confusion des rôles traditionnellement assignés aux acteurs du transport qu'ils soient simples tractionnaires, intermédiaires de transport ou encore gestionnaires de transport. Le périmètre d'intervention ne se limite plus au déplacement des marchandises, il s'étend selon le degré d'externalisation des fonctions de la SCM par le chargeur.

---

<sup>797</sup> Tel que cité par: Yvon BIGRAS, *Les caractéristiques des entreprises manufacturières et de la distribution dans le Grand Montréal en termes de processus logistiques et leurs besoins en transport*, Phase 1. Revue de littérature et méthodologie, Montréal, Observatoire du transport des marchandises du Grand Montréal. ESG-UQAM, 2004, p. 19, en ligne : <<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0948086.pdf>> (consulté le 30 septembre 2014).

<sup>798</sup> Regina M NEUBAUER et Ludo Van der HEYDEN, *Business models in the area of logistics in search of hidden champions, their business principles and common industry misperceptions*, Wiesbaden, Springer Fachmedien, 2011, p. 35.

<sup>799</sup> note 563, p. 48.

<sup>800</sup> Sur les stratégies et les dynamiques d'internationalisation des PSL voir: W. LEMOINE et LARS DAGNÆS, préc., note 5.

Notre intérêt pour le transport intermodal nous amène à porter une attention plus particulière sur le 3PL et les opérations de la chaîne de transport intermodal.

## 2. Les prestataires organisateurs de transport intermodal

Les 3PL peuvent être classés selon diverses perspectives, mais étant donné l'attention que nous portons au transport, nous en avons sélectionné deux<sup>801</sup>. La première consiste à prendre comme point de départ le cœur de leur activité, c'est-à-dire leur compétence fondamentale (a), et la seconde consiste à partir des actifs dont ils disposent (b), à savoir leurs moyens matériels.

- a) Distinction des organisateurs de transport intermodal en fonction de leur compétence fondamentale (*core competence*)

La première classification distingue les 3PL en fonction de leurs activités originaires avant qu'ils n'entreprennent de diversifier leurs gammes de services, à savoir :

- le transport ;
- la distribution ;
- le service de transit ;
- la gestion des flux financiers, ou
- la gestion des flux d'informations.

**Les prestataires issus du « secteur des transports »** regroupent les transporteurs qui, pour répondre aux besoins de leurs clients (qui externalisent) ont élargi leurs gammes de services. Considérant que la manœuvre transport, de nature logistique, s'inscrit dans un *ensemble global* de prestations<sup>802</sup>, certaines entreprises de transport ont développé des filiales ou divisions dédiées à la fourniture de services logistiques (par ex : APL Logistics ; FedEx Corporation ; Maersk

---

<sup>801</sup> D'autres classifications existent. Une étude de Sink, Largley et Gibson portant sur le recours aux 3 PLs aux Etats Unis dresse une liste de vingt cinq prestations logistiques du 3PL regroupées en 6 principales fonctions (transport, entreposage, inventaire, management, traitement de commandes, fourniture de système d'information et emballage), C. John Langley Jr, Brian J. Gibson HARRY L. SINK, « Buyer observations of the US third-party logistics market », (1996) 26-3 *Int. J. Phys. Distrib. Logist. Manag.* 38. D'autres encore partent de la capacité à répondre aux besoins des clients et en déduisent 4 groupes principaux : standard 3PL, service developers, customer adapter, customer developers S. HERTZ et M. ALFREDSSON, préc., note 785, 140.

<sup>802</sup> Cette gamme de services comprend entre autres : transport au point de départ et au point d'arrivée, sécurité du transport, système d'informations logistiques, consolidation des envois, sélection des transporteurs, gestion des stocks, gestion de l'entreposage, administration logistiques dont le paiement du fret ou encore commissionnaire aux douanes.

Logistics ; NYK Logistics). Ainsi, en plus de s'occuper de la traction, elles gèrent et développent des solutions logistiques intégrées pour leurs clients et organisent finalement l'ensemble du parcours porte à porte. Dans ce cadre, elles s'appuient soit sur les actifs de transport internes (de la société mère) soit sur les actifs de prestataires externes<sup>803</sup>. La diversification de leurs activités les amène à proposer des prestations qu'ils avaient autrefois délaissées au profit des intermédiaires (par ex : commissionnaires ; *freight forwarders*).

Misant au départ sur les chargeurs importants structurés autour du concept *supply chain management*, certains transporteurs se sont ensuite tournés vers des chargeurs de taille plus modeste pour élargir leur marché. Ils sont progressivement devenus pourvoyeurs de conseils et prestataires d'opérations logistiques<sup>804</sup>.

**Les prestataires issus de la distribution** s'occupaient à l'origine principalement de l'entreposage et, aujourd'hui, ils assistent leurs clients dans la coordination, l'optimisation et l'exécution de leurs expéditions via plusieurs modes de transport. A l'instar de leurs homologues issus du transport, ils proposent un service « *one-stop* » permettant ainsi à leurs clients de se fournir chez un seul opérateur. Notons que cette catégorie inclut également des filiales de grands groupes industriels qui, ayant développé des compétences de pointe en matière de coordination et d'optimisation de la logistique pour leur entreprise mère, les proposent à des entreprises externes (par ex : Neovia Logistics Services anciennement Caterpillar Logistics Services)<sup>805</sup>.

**Quant à la fonction « de transitaire »**, elle regroupe les transitaires, commissionnaires de transport (*freight forwarders*) et courtiers de transport qui ont pour mission de faciliter le déplacement international des marchandises pour le compte de leurs clients. Ces intermédiaires interviennent dans le groupage de marchandises (*Less Than Truckload/ Less Than Container Load*), dans la réservation d'espaces sur les navires, dans la préparation et le traitement des documents nécessaires, dans l'organisation des itinéraires<sup>806</sup>, la synchronisation et la visibilité de la chaîne de transport grâce aux technologies de l'information. Leur rôle n'a cessé d'évoluer

---

<sup>803</sup> J. J. COYLE, R. A. NOVACK, B. J. GIBSON et E. J. BARDI, préc., note 757, p. 399.

<sup>804</sup> TABLE RONDE D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS et CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES, préc., note 584, p. 23.

<sup>805</sup> J. J. COYLE, R. A. NOVACK, B. J. GIBSON et E. J. BARDI, préc., note 757, p. 400.

<sup>806</sup> *Id.*



ces dernières décennies en fonctions des services de valeur ajoutée qu'ils ne cessent de proposer pour s'ajuster au mieux aux besoins de la chaîne logistique de leurs clients. Ainsi, selon J. Ramberg :

*« expanded value added services may include receiving orders and also implementing orders by :*

- *collecting the goods from storage facilities ;*
- *packing and marking the goods ;*
- *assembling parts to conform with the order ;*
- *receiving any goods returned as non-conforming with orders.*

*In such context, customer may require sophisticated distribution services in turn requiring a profound knowledge of the products and the relevant market »<sup>807</sup>.*

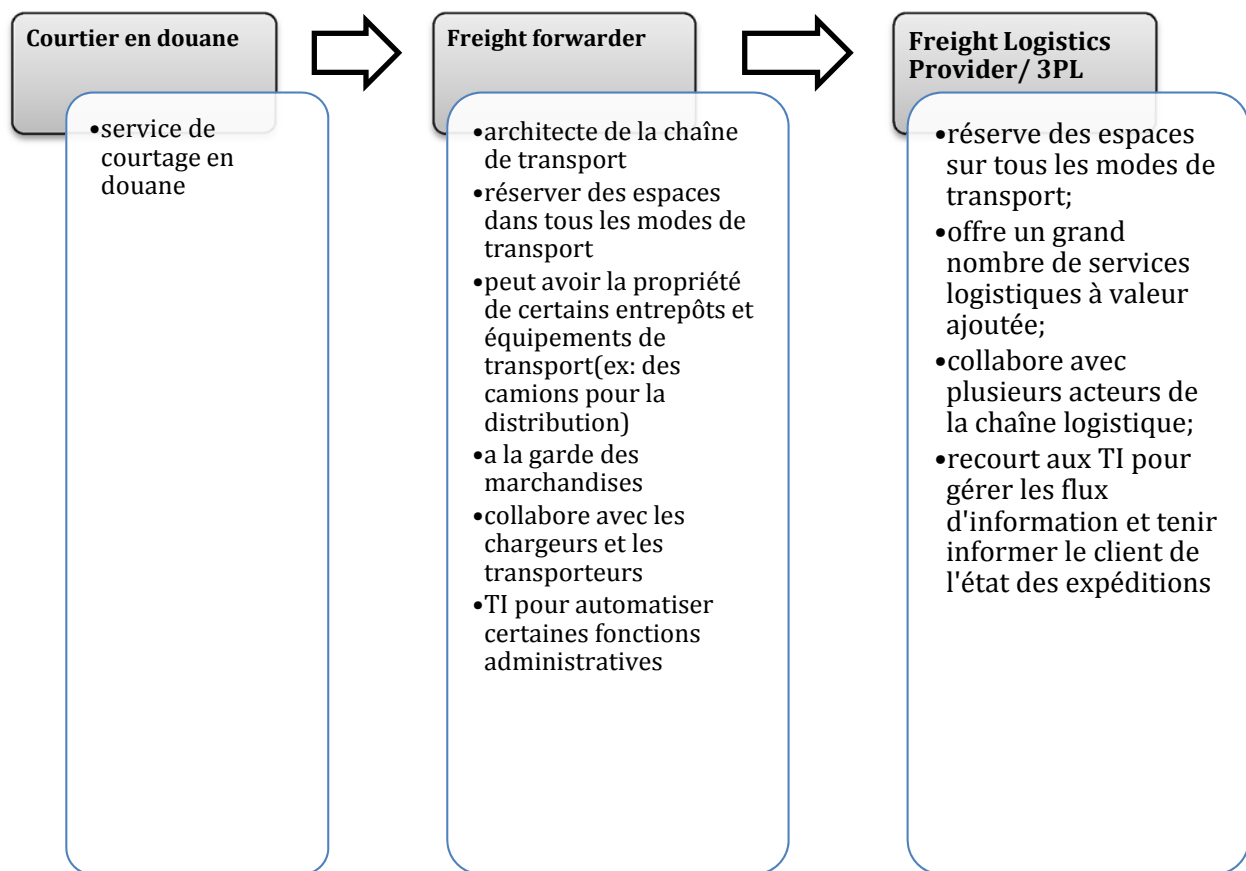


Figure 16. L'évolution du Freight Forwarder. Adapté de : Issa Baluch (2005)<sup>808</sup>

<sup>807</sup> J. RAMBERG, préc., note 303, p. 100.

<sup>808</sup> I. BALUCH, préc., note 569, p. 138.

D'autres prestataires se sont davantage concentrés sur les besoins en **gestion de flux financiers**. Ils proposent un support tenant à la gestion de la tarification et de la facturation des expéditions ainsi qu'aux procédures de paiement et des services de comptabilité. Ils ont également élargi leurs services aux systèmes informatiques reliés aux besoins de suivi et de traçabilité des expéditions (besoin de visibilité du client).

D'autres enfin, se sont **spécialisés dans les services numériques** profitant ainsi du développement d'internet. Ils se consacrent au courtage en ligne, à la planification des activités ou encore au calcul des itinéraires. Ils proposent des systèmes informatisés de gestion et de contrôle des diverses activités logistiques comme le transport et l'entreposage<sup>809</sup>.

b) Distinction des opérateurs de transport intermodal en fonction de leurs actifs

La seconde approche de classification consiste à partir des actifs dont ces prestataires disposent. On distingue les 3PLs qui disposent des moyens de transport (*asset based providers*) et ceux qui n'en disposent pas (*non-asset based providers*). Dans le cadre de cette perspective dont le point de départ est le « moyen » de transport, l'on parle également de VO-MTO (*Vessel/ Vehicle operating- Multimodal transport operators*) et NVO-MTO (*Non-vessel/Vehicle operating- Multimodal transport operators*).

*Le premier groupe* vise les opérateurs disposant de tout ou partie des équipements et matériels pour exécuter directement les prestations demandées par le client. Il s'agit donc de toutes les entreprises propriétaires des véhicules de transport, des unités de chargement, des entrepôts, des équipements de manutention, etc. L'avantage de recourir à ce groupe d'opérateurs est qu'ils gèrent directement les opérations et en endossent la responsabilité.

*Le second groupe* de 3PLs doit sous-traiter à des transporteurs et prestataires logistiques externes les opérations qu'il ne peut exécuter lui-même faute d'équipement nécessaire. Ils sont alors impliqués dans l'organisation et la négociation du transport et des prestations auxiliaires avec les opérateurs spécialisés pour le compte de leurs clients. En effet :

*« Pour être compétitif (...) il n'est plus nécessaire de posséder ni remorque, ni tracteur, ni plate-forme de groupage, ni élévateur, ni grues,*

---

<sup>809</sup> J. J. COYLE, R. A. NOVACK, B. J. GIBSON et E. J. BARDI, préc., note 757, p. 401.

*ni conteneurs, ni navire, ni entrepôts, ni correspondant ou agence exclusive pour offrir un service « d'architecte du transport » bout en bout, tout au moins sur les grands trafics conteneurisés du container belt »<sup>810</sup>.*

Finalement, les 3PLs sont des acteurs incontournables en ce qu'ils offrent une large gamme de services de valeur ajoutée en permettant aux entreprises qui leur externalisent leurs activités de faire des économies d'échelle et de devenir ainsi plus compétitives<sup>811</sup>.

Le 3PL qu'il soit *VO-MTO* ou *NVO-MTO* est avant tout un organisateur du transport *porte-à-porte*. Il est un intermédiaire entre le chargeur et les différents intervenants dans le transport intermodal que cela soit les transporteurs substitués ou les auxiliaires de transport impliqués dans l'exécution des autres opérations logistiques<sup>812</sup>. Sa mission consiste à réguler les flux le long de la chaîne de transport intermodal en veillant à la relier aux besoins de la chaîne logistique du chargeur.

La détermination de son rôle dans le cadre d'une chaîne de transport intermodal ne peut s'en tenir au « moyen » ou au « mode » de transport. Il intervient à tous les niveaux du fait de son rôle de gestionnaire. L'on peut avancer qu'il gère quatre principales catégories de services qui varient en fonction des besoins du chargeur :

- flux physiques, qui regroupe les traditionnelles opérations de transport (déplacement d'un point d'origine à un point de destination) ;
- service lié aux flux d'information (pilotage de la chaîne d'opérations et d'opérateurs exécutants) ;
- services de transitaire (*freight forwarding*)
- services logistiques de valeur ajoutée qui sont souvent liés à la gestion de la distribution physique du client<sup>813</sup> (gestion des stocks, entreposage, transport, manutention, traitement des commandes, emballage).

---

<sup>810</sup> Y. PERRIN, préc., note 274, 123.

<sup>811</sup> A. RUSHTON, S. WALKER et CHARTERED INSTITUTE OF LOGISTICS AND TRANSPORT IN THE UK, préc., note 787, p. (Livre électronique consulté le 18 déc. 2012).

<sup>812</sup> HUGH M. KINDRED et MARY R BROOKS, préc., note 446, pp. 12 à 14.

<sup>813</sup> « Typical services outsourced to TPL providers are transport, warehousing, inventory, value-added services, information services and design, and reengineering of the chain. The first three are the most common services of TPL and also the most common services outsourced from industrial firms » S. HERTZ et M. ALFREDSSON, préc., note 785, 140. D'autres auteurs estiment que les services de valeur ajoutée: « Value-added logistics services: They

Par ailleurs, la diversité de prestataires de services avec lesquels il est en concurrence met davantage l'accent sur le **pouvoir de négociation du chargeur** qui, au-delà de la traction, peut jouir d'un service ajusté aux besoins de sa *supply chain*. L'on avait auparavant parlé d'interchangeabilité des modes de transport du fait de l'unitarisation et de la standardisation, la multiplication des PSL et des 3PL traduit de son côté **une interchangeabilité des opérateurs** de transport intermodal.

Hormis le pouvoir de négociation des chargeurs dont la méthode de production et de distribution est orientée SCM et du rôle particulier endossé par les acteurs d'un système intermodal, l'identification des 3PL tend à mettre en évidence le décalage du droit actuel portant sur le statut juridique des intermédiaires de transport.

### *B. Les intermédiaires de transport : l'absence d'un statut juridique uniforme*

Avec le développement de la conteneurisation et du transport intermodal, les intermédiaires de transport ont acquis une place primordiale dans l'industrie moderne du transport. Pour autant, leur statut juridique est disparate (1) et aucune uniformité ne se dégage malgré les tentatives entreprises dans ce sens (2). Ainsi, il n'existe pas de régime juridique international uniforme, alors même que les prestations de services s'internationalisent et tendent à se confondre avec celles des transporteurs qui, de leur côté, se sont lancés sur le marché logistique et du forwarding en général.

#### *1. Disparité du statut juridique d'intermédiaires de transport*

Dans le cadre de la chaîne de transport intermodal ces intermédiaires sont : des *freight forwarder* qui peuvent être *agent* ou *principal* dans les pays de tradition de *common law* ; des commissionnaires de transport ou des transitaires dans la législation française ; des commissionnaires-expéditeurs ou de transport dans la législation belge ; des *spediteurs* de différentes formes dans la législation allemande ; ou encore des *Non Vessel Operating Common Carriers* (NVOCC) aux Etats-Unis, etc. La qualification dépendra par conséquent des

---

consist of service elements relating to order processing, customer-specific label printing, fleet management, letter-of-credit compliance and negotiation, and warehousing and inventory management » Y. H. V. LUN, K. LAI et T. C. E. CHENG, préc., note 775, p. 125.

dispositions législatives nationales applicables<sup>814</sup> et chaque droit national fixe des régimes juridiques différents.

De plus, la plupart des intermédiaires sont membres d'associations de professionnelles nationales qui mettent à leur disposition des conditions générales standards (*standard trading conditions*). C'est le cas, par exemple de *L'Association des transitaires internationaux canadiens*<sup>815</sup> (CIFFA) ou encore de *British International Freight Association* (BIFA). Ces Conditions générales sont incorporées dans leurs contrats<sup>816</sup> et fixent les droits et obligations des parties ainsi que les cas d'exonération et de limitations de responsabilité. Cependant, les conditions fixées varient par Etat ou par région<sup>817</sup> et ne tendent donc pas à ériger une uniformité de régime juridique des intermédiaires de transport.

Pour rester compétitifs, ils n'ont cessé d'internationaliser et de diversifier leurs activités. Pourtant, que cela soit les législations nationales ou les conditions générales standards, l'attention est encore de nos jours concentrée sur le transport soigneusement distingué des autres prestations logistiques. Autrement dit, alors que l'ensemble des services sont ajustés aux besoins du client et de ce fait doivent concourir à un objectif commun, juridiquement on les classe dans deux catégories distinctes : le transport et les prestations annexes.

La notion de **freight forwarder** (ci-après **FF**) de *common law*, réfère à deux statuts juridiques distincts. En fonction des clauses contractuelles, le FF peut agir en tant que « agent » ou bien en

---

<sup>814</sup> Sur la détermination de la loi applicable et de la juridiction compétence voir: W. TETLEY, préc., note 408, p. 1707.

<sup>815</sup> Canadian International Freight Forwarders Association CIFFA, *Conditions générales de L'Association des transitaires internationaux canadiens inc.*, 2010, en ligne : <[https://www.ciffa.com/downloads/2010/08/CIFFA\\_May\\_2010\\_stc\\_french.pdf](https://www.ciffa.com/downloads/2010/08/CIFFA_May_2010_stc_french.pdf)> (consulté le 18 septembre 2014).

<sup>816</sup> Pour qu'elles soient opposables, elles doivent avoir été portées à la connaissance du cocontractant. Ainsi, le juge Behrens a retenu l'opposabilité des conditions BIFA qui figuraient dans le telex du freight forwarder. Mais il a également considéré qu'elles étaient assez largement connues et adoptées dans la pratique que leur notification était automatique selon l'usage. Voir: *Granville Oil and Chemicals Ltd., v. Davis Turner and Co. Ltd.* [2003] 2 Lloyd's Rep. 356 (C.A).

<sup>817</sup> Dans les pays scandinaves (Danemark, Norvège, Suède et Finlande) les conditions générales sont les NASB 2000 (*General Conditions of the Nordic Association of Freight Forwarders*).

tant que « principal »<sup>818</sup>. Les conditions générales de l'association de professionnelle à laquelle ils appartiennent visent les deux rôles<sup>819</sup>.

Alors que son statut traditionnel était celui d'un agent du chargeur pour lequel il arrange le transport des marchandises<sup>820</sup>, son rôle a progressivement évolué et a été assimilé à celui du transporteur<sup>821</sup> pour déboucher sur le statut de principal<sup>822</sup>.

Ce sont les faits de l'affaire qui détermineront si le FF a agi en tant qu'agent ou en tant que principal. Le Pr. Tetley<sup>823</sup> a énuméré un certain nombre de critères pour déterminer le statut du *freight forwarder*. Ceux-ci ont été repris dans l'affaire *Bertex Fashion Inc. v. Cargonaut Canada Inc*<sup>824</sup> :

---

<sup>818</sup> La critère de différenciation repose sur le « contrôle »: « §9 An independent contractor is entirely independent of any control or interference, but undertakes to produce a specified result, by the means necessary to produce that result. An agent, though bound to exercise his or her authority according to the lawful instructions of the principal, is not subject in its exercise to the direct control or supervision of the principal. However, for a relationship of principal and agent to exist, there must be some degree of control or direction by the principal of the agent » Inc LAWSOURCE, *The Canadian encyclopedic digest*, Carswell, 1997.

<sup>819</sup> La clause 3 réfère au « rôle en tant que mandataire » et la clause 4 au « rôle en tant qu'entrepreneur » ASSOCIATION DES TRANSITAIRES INTERNATIONAUX CANADIENS (CIIFFA), préc., note 815; De même des clauses 6 et 7 de : Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), *FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services*, en ligne : <[http://annualreport.panalpina.com/uploads/media/FIATA\\_Model\\_Rules\\_for\\_Freight\\_Forwarding\\_Services.pdf](http://annualreport.panalpina.com/uploads/media/FIATA_Model_Rules_for_Freight_Forwarding_Services.pdf)> (consulté le 30 septembre 2014); La Cour du Québec a estimé que les conditions CIIFFA qui réfèrent au rôle « d'agent » étaient conformes à l'article 2130 du Code civil du Québec qui a trait au mandat et au mandataire. *Affiliated Customs Brokers v. Chantilly*, Cour du Québec, 4 October, 2006 cité par : Peter F. M. JONES, « CIIFFA Standard Trading Conditions Upheld by Quebec Court », *forwarderlaw.com* (2 novembre 2006), en ligne : <[http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article\\_id=408](http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=408)> (consulté le 30 septembre 2014).

<sup>820</sup> Traditionnellement, le forwarder était considéré uniquement comme un agent et non pas comme principal ou transporteur: « It must be clearly understood that a forwarding agent is not a carrier; he does not obtain the possession of the goods; he does not undertake the delivery of them at the other end, unless prevented by some excepted cause of loss or something which affords an excuse. All that he does is to act as agent for the owner of the goods, to make arrangements with the people who do carry (steamships, railways, and so on) and to make arrangements, so far as they are necessary, for the intermediate steps between the ship and the rail, the Customs, or anything else » *Jones v. European and General Express Co. (1920) 4 Ll. L. Rep. 127*.

<sup>821</sup> Les Courts américaines considèrent que le Ocean Freight Forwarder ne peut agir en tant que transporteur. Voir: William J. AUGELLO et Mary Kay REYNOLDS, *Transportation, logistics, and the law*, Huntington, NY, Transportation Consumer Protection Council, 2004, p. 235; *Hoffman La Roche Inc. v. M/V F.F.L. Jefferson*, 371 F. Supp.109 (S.D.N.Y 1990), .

<sup>822</sup> *Morlines Maritime Agency Ltd. v. IKO Industries Ltd. (1999) 180 F.T.R. 12 (Fed. C. Can)*, en ligne : <<http://decisions.fct-cf.gc.ca/fc-cf/decisions/en/item/38281/index.do#ftn2>> (consulté le 30 septembre 2014).

<sup>823</sup> W. TETLEY, préc., note 408, p. 1699.

<sup>824</sup> *Bertex Fashions Inc. c. Cargonaut Canada Inc.*, [1995] A.C.F. no 827 (C.F., 1<sup>e</sup> instance, 29 mai 1995, j. Nadon), ; Voir également: « SDV Logistiques (Canada) inc. c. SDV Logistique internationale, 2006 QCCA 750 (CanLII) » (1 juin 2006), en ligne : <[http://www.canlii.org/canlii-dynamic/fr/qc/qcca/doc/2006/2006qcca750/2006qcca750.html#\\_ftnref25](http://www.canlii.org/canlii-dynamic/fr/qc/qcca/doc/2006/2006qcca750/2006qcca750.html#_ftnref25)> (consulté le 14 novembre 2014); La jurisprudence des Etats-Unis a également fixé un certain nombre de critères : « Courts have generally followed a separate, four-part test to determine whether a party acted only as a forwarder or as a forwarder-carrier. The criteria used are : 1) the way the party's obligation is expressed in documents pertaining to the agreement ; 2) the history

- « a) the manner in which the forwarder characterizes its obligations in the contract documents;
- b) the manner in which the parties have dealt with each other in the past;
- c) whether a bill of lading was issued;
- d) whether the shipper knew which carrier would actually carry the goods;
- e) the mode of payment: Did the forwarder charge an amount calculated upon the freight and other expenses and then charge a further amount or a percentage as its fee? Or did the forwarder charge an all-inclusive figure?

A similar list of criteria which may be useful in ascertaining if the forwarder contracted as a carrier includes:

- a) whether the forwarder performed part of the transport using his own employees;
- b) Whether the customer or its agent received a bill of lading issued by another party;
- c) whether the customer chose the carrier;
- d) whether the documentation given to the customer prior to his delivery of the goods for transport gave a reasonable explanation of the role played by the freight forwarder;
- e) whether there was a course of dealings prior to the shipment in question; and
- f) how the forwarder charged for his services (and, in particular, whether the charge was characterized as freight) ».

Le Freight Forwarder *agent* a pour obligation principale d'agir avec la diligence (*diligence raisonnable*) et le soin d'un professionnel<sup>825</sup>. Il doit dans ce cadre suivre les instructions de son mandant<sup>826</sup>. Lors de la conclusion du contrat de transport, il ne fait que représenter son client.

---

of dealings between the parties ; 3) issuance of a bill of lading ; and 4) how the party made its profit » W. J. AUGELLO et M. K. REYNOLDS, préc., note 821, p. 235.

<sup>825</sup> Clause 6 des conditions générales CIFFA, préc., note 815; « They do not undertake to carry you, and they do not undertake to do it either themselves or by their agent. They are simply undertaking to get somebody to do the work, and as long as they exercise reasonable care in choosing the person to do the work they have performed their contract », C.A. Pisani & Co., Ltd. v. Beacon, Jenkenson & Co., Ltd. and Roland Wharves, Ltd., (1939), 64 Llyod's Rep. 340 (K.B), cité par : HUGH M. KINDRED, *Freight forwarders' legal liabilities for the multimodal movement of goods*, Halifax, NS, Canadian Marine Transportation Centre, Dalhousie University, 1987, p. 10; *Roy Cooke Investments Inc. v. Schenker of Canada Ltd.*, (1987) 38 B.L.R. 177 (Ont. High Ct), ; « in deciding what is reasonable care, the court will consider the degree of risk, the extent of the loss, should it materialize, and the expense of precautions that could avoid the loss. If losses are catastrophic and the expenses of steps to avert them small, courts are more likely to find that a forwarder exercising reasonable care should undertake precautions » Peter JONES et INTERNATIONAL FEDERATION OF FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATIONS., *FIATA legal handbook on forwarding*, Montréal, Éditions Y. Blais, 1991, p. 64.

<sup>826</sup> *Roy Cooke Investments Inc. v. Schenker of Canada Ltd.*, (1987) 38 B.L.R. 177 (Ont. High Ct), préc., note 825; L'article 6 (C) CIFFA prévoit néanmoins la possibilité pour le FF de s'en écarter dans la mesure où les intérêts de chargeur sont préservés: « La Société peut, sans avis préalable au Client, déroger à toute instruction de ce dernier si elle a des motifs raisonnables pour ce faire. Elle doit toutefois agir dans l'intérêt du Client et l'informer dans les meilleurs délais de ses actions et de tous frais additionnels en découlant » ASSOCIATION DES TRANSITAIRES INTERNATIONAUX CANADIENS (CIFFA), préc., note 815.

Par conséquent, chaque transporteur est directement lié au chargeur<sup>827</sup>. D'ailleurs, il n'endosse aucune responsabilité lorsque les marchandises sont sous la garde du transporteur<sup>828</sup>. Mais, il répond tout de même du choix des opérateurs (transporteurs ou tout autre prestataire)<sup>829</sup> ou du défaut de transmission d'informations<sup>830</sup> ou de demande d'instructions à son mandant, ou encore de toute déclaration erronée<sup>831</sup>.

Contrairement au FF *agent*, le freight forwarder agissant comme *principal* est assimilé à un transporteur<sup>832</sup>. Il est donc assujéti au régime prévu par les Conventions internationales, mais uniquement pour l'acheminement, car les autres prestations demeurent soumises aux conditions générales de vente. Ainsi lorsqu'il s'agit de CMR, le freight forwarder est considéré comme transporteur et se voit appliquer le régime de responsabilité de la Convention peu importe si le dommage a été localisé sur la partie du voyage effectué par un substitué<sup>833</sup>.

---

<sup>827</sup> Dans les Conditions CIFFA, l'article 3 prévoit : « À titre de mandataire, la Société agit uniquement au nom du Client lorsqu'elle retient les services de tiers selon les modalités et conditions usuelles en vertu desquelles ces derniers offrent ces services de transport, d'entreposage, d'emballage ou de manutention de toutes marchandises, ou tout autre service connexe. Des liens contractuels directs sont en conséquence établis entre le Client et le fournisseur de ces services, de sorte que le Client peut en exiger l'exécution à titre de mandant et ce, que l'identité du Client apparaisse ou non au contrat » (ASSOCIATION DES TRANSITAIRES INTERNATIONAUX CANADIENS) CIFFA, préc., note 815.

<sup>828</sup> W. TETLEY, préc., note 408, p. 1719.

<sup>829</sup> « The contractual duty of arranging the transportation of the customer's goods normally includes a duty to select a carrier, vessel and crew qualified to carry the specific cargo in question, but it does not necessarily entail other obligations, such as packing or the hiring of a marine surveyor to attend at loading » *Id.*; Les conditions CIFFA, art 6 (A) prévoient: « La Société doit faire preuve de diligence raisonnable dans l'exécution des obligations qui lui incombent, y compris dans le choix de tiers fournissant tout service au nom du Client et dans la communication des instructions » ASSOCIATION DES TRANSITAIRES INTERNATIONAUX CANADIENS (CIFFA), préc., note 815.

<sup>830</sup> Concernant l'obligation de fournir des informations sur les assurances disponibles *1013799 Ontario Ltd. v. Kent Line International Ltd. (2000) 21 C.C.L.I (3d) 312 (Ont. Supr. Ct)*, .

<sup>831</sup> Frank FARHANA, « Le forwarder britannique », (2012) 3420 *Bull. Transp. Logistique* 435, 436; Les forwarders sont souvent amenés à prodiguer des conseils à leurs clients sur diverses pratiques commerciales qui n'ont pas trait à leur relation contractuelle en tant que telle. Dans ce contexte, pour se prémunir de toute action en responsabilité (pour négligence) lorsque le conseil s'est révélé inexacte, les conditions CIFFA prévoient à l'article 1 : « Les conseils et les renseignements fournis à titre gracieux qui ne sont pas liés aux instructions acceptées par la Société n'engagent pas sa responsabilité, ni celle découlant de la négligence » ASSOCIATION DES TRANSITAIRES INTERNATIONAUX CANADIENS (CIFFA), préc., note 815.

<sup>832</sup> Néanmoins, le freight forwarder « agent » pourrait être considéré comme transporteur s'il émet un connaissance contenant une clause Paramount prévoyant l'application d'un régime de transporteur. Voir: . W. TETLEY, préc., note 408, p. 1719.

<sup>833</sup> « Under this Convention [CMR] a forwarder may be a carrier and subject to the liabilities it imposes. Assume that the forwarder operated a fleet of trucks, which is used for the first stage of transport. The cargo was damaged while in the possession of a subsequent carrier. The claimant probably has a right to recover the damage from the forwarder. One the forwarder is the CMR carrier, it is liable for the damages occurring in any stage of the transport. The significant fact is that both the forwarder and the customer contemplated that its truck would carry the cargo for the first stage » P. JONES et INTERNATIONAL FEDERATION OF FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATIONS., préc., note 825, p. 22.



Aux Etats-Unis, il existe différentes catégories de freight forwarders : Surface freight forwarder, air freight forwarder et ocean freight forwarder et même si leurs fonctions sont similaires, ils sont soumis à des réglementations différentes<sup>834</sup>. En outre l'OSRA (*Ocean Shipping Reform Act* de 1998) a introduit une nouvelle catégorie juridique dite « *Ocean transportation intermediaries* » qui regroupe non seulement les *ocean freight forwarders*<sup>835</sup>, mais également les NVOCC<sup>836</sup>. Mais, les deux entités juridiques diffèrent. Ainsi, le NVOCC contrairement au FF est considéré comme transporteur maritime, il émet son connaissement et endosse la responsabilité pour les dommages causés à la marchandise<sup>837</sup>. Par ailleurs, il est considéré comme un transporteur dans sa relation avec le chargeur et comme un chargeur dans sa relation avec les transporteurs<sup>838</sup>.

Le NVOCC est une figure phare du système intermodal, il en est l'opérateur originel. Depuis son apparition dans les années 1960, son rôle consiste à affréter des espaces sur les navires qu'il vend ensuite à la pièce à des chargeurs. Suite à la dérégulation, il a su développer des relations étroites avec les chargeurs grâce à sa flexibilité. Etant dépourvu d'équipements (véhicules ou navires) et donc déchargé des investissements à y consacrer et n'ayant pas à se conformer à des lignes commerciales (en ce qu'il n'est pas membre de groupements de transporteurs), il a la possibilité d'offrir un choix d'itinéraires et de modes plus larges aux chargeurs<sup>839</sup>. En outre, il dispose d'un avantage certain sur les autres opérateurs puisque la gestion des flux est depuis

---

<sup>834</sup> W. J. AUGELLO et M. K. REYNOLDS, préc., note 821, p. 221; Gerald H. ULLMAN, « The intermodal Movement of L.C.L Freight. The problem Areas », (1980) 12-1 *Transp. Law J.* 95.

<sup>835</sup> Il est défini comme: « a person that : (i) in the United States, dispatches shipments from the United States via a common carrier and books or otherwise arranges space for those shipments on behalf of shippers; and (ii) processes the documentation or performs related activities incident to those shipments » 46 *U.S. Code Appx. 1702(17)(A)*.

<sup>836</sup> Un NVOCC est défini comme : « a common carrier that does not operate the vessels by which the ocean transportation is provided, and is a shipper in its relationship with an ocean common carrier » 46 *U.S. Code Appx. 1702(17)(B)*.

<sup>837</sup> W. TETLEY, préc., note 408, p. 1707.

<sup>838</sup> La jurisprudence américaine le considère comme: « an entity that contracts with a shipper as carrier, but then enters into a separate agreement with a vessel owner or charter for actual carriage of shipper's cargo » *Itel Container Corp.v. M/V Titan Scan*, 139 F. 3d 1450, 1451, 1998 AMC 1965, 1966 (11th Cir. 1998), ; W. J. AUGELLO et M. K. REYNOLDS, préc., note 821, p. 235; La doctrine française estime qu'il faudrait le qualifier de commissionnaire de transport lorsqu'il s'engage à fournir un transport porte à porte. Mais on reconnaît également que dans sa relation avec le chargeur il est considéré comme transporteur puisqu'il émet un connaissement maritime P. BONASSIES et C. SCAPEL, préc., note 179, p. 610; Isabelle CORBIER, *La notion juridique d'armateur*, Presses universitaires de France, 1999, p. 360; Y. CISSE, « Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier, le consortium maritime: sont-ils transporteurs maritimes? », (2004) 34-3 *Rev. Générale Droit* 407, 417.

<sup>839</sup> Y. HAYUTH, préc., note 1, p. 127.

toujours sa compétence fondamentale. Alors que dans un système intermodal la concurrence porte sur le « contrôle de la marchandise » (c'est-à-dire, sur le pilotage des flux de bout en bout et sur une relation étroite avec le chargeur), le NVOCC s'est traditionnellement positionné entre les transporteurs et les chargeurs<sup>840</sup>. Cette proximité avec le chargeur fait de lui le principal concurrent des lignes maritimes sur le marché du transport intermodal, alors qu'au départ, il n'était qu'un de leurs clients.

**Le commissionnaire** de transport est une figure fondamentale et particulière au droit français. En effet, elle n'a pas d'équivalent dans les autres législations.

Le droit français distingue le commissionnaire et le transporteur puisque contrairement à ce dernier, son obligation principale n'est pas de transporter (acheminement) lui-même d'un point d'origine à un point de destination, mais de faire transporter. C'est avant tout un organisateur de transport. Il se distingue également du transitaire dont la principale mission est de conclure, pour le compte de son client, les contrats (actes juridiques) nécessaires à l'acheminement de la marchandise. Le transitaire assume une responsabilité de mandataire et n'est donc responsable que de sa faute prouvée. En revanche le commissionnaire qui agit en son nom, assume une obligation de résultat, endosse une responsabilité de plein droit et il est garant du fait des substitués à hauteur de ce à quoi ces derniers sont assujettis (sans dépasser la responsabilité des exécutants)<sup>841</sup>.

Pour distinguer entre ces différents opérateurs la jurisprudence recourt à certains indices qui ont été rassemblés par Marie Tilche :

- « - Ainsi l'opérateur est-il transporteur lorsqu'il ne justifie d'aucun ordre pour conclure le contrat, que le destinataire produit des bons de livraison et, surtout, qu'il effectue lui-même le déplacement ;
- en l'absence d'instructions précises sur l'exécution de la prestation, l'auxiliaire, chargé de s'occuper "d'un chargement" et qui désigne le voiturier est commissionnaire ;
- jugé que "l'agent" missionné pour le lien entre transport maritime et terrestre, n'est ni manutentionnaire dès lors qu'il ne s'occupe pas du débarquement, ni transporteur quand il n'achemine rien. C'est donc un transitaire ;

---

<sup>840</sup> *Id.*

<sup>841</sup> Philippe DELEBECQUE, « Le transport multimodal », (1998) 50-2 *Rev. Int. Droit Comparé* 527, 530; P. BONASSIES et C. SCAPEL, préc., note 179, p. 431.

- quant la mission porte essentiellement sur la douane avec un zeste de dépôt, il y a mandat »<sup>842</sup>.

Les commissionnaires de transport français ont depuis le décret n ° 2013-93 du 5 avril 2013 leur propre contrat-type<sup>843</sup>. L'article 1<sup>er</sup> prévoit qu'il s'applique aux relations entre commissionnaire de transport et donneur d'ordre (commettant), entre commissionnaire de premier rang et commissionnaires intermédiaires ou entre commissionnaires successifs, et ce, quel que soit le mode de transport utilisé. Le commissionnaire y est défini comme :

*« tout prestataire de services qui organise librement et fait exécuter, sous sa responsabilité et en son nom propre, le déplacement des marchandises d'un lieu à un autre selon les modes et les moyens de son choix pour le compte d'un donneur d'ordre »*<sup>844</sup>.

Cette définition insiste davantage sur la « liberté d'organisation » que ne le fait l'article L. 132-1 du Code de commerce qui dispose qu'est commissionnaire : « celui qui agit en son propre nom ou sous un nom social pour le compte d'un commettant ». Cependant, le critère jurisprudentiel autrefois bien établi de la maîtrise de l'opération de « bout en bout » n'a pas été repris<sup>845</sup>. Néanmoins, une telle définition est d'un intérêt particulier en ce qu'elle met en exergue la *liberté d'organisation* dont dispose ce prestataire (qui ne repose pas sur un mode en particulier), et la *responsabilité pour l'intégralité* des services qu'il fait exécuter en son propre nom.

Signalons que la question de l'utilisation de ce contrat type pour une opération internationale reste posée. Alors que le contrat de commission de transport international ne cesse de se

---

<sup>842</sup> Marie TILCHE, « Transitaire. L'homme charnière », (2010) 3310 *Bull. Transp. Logistique* 169, 169.

<sup>843</sup> Les contrats-types avaient été initiés par la LOTI (Loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982). Validés par décret, ils s'appliquent en l'absence de contrat écrit entre les deux parties, en cas de silence de la convention sur un cas particulier, en cas d'annulation de la convention ou bien encore, en cas d'impossibilité de discerner une disposition de la convention. Les contrats-types sont donc supplétifs et sont surtout utiles aux petits acteurs de l'industrie qui ne disposent pas toujours de conventions écrites pour régir leur relations.

<sup>844</sup> Art.2 du *Décret no 2013-293 du 5 avril 2013 portant approbation du contrat type de commission de transport*, Journal Officiel de la République Française (JORF) 7 avr. 2013.

<sup>845</sup> La Cour de cassation l'avait défini en ces termes : « la commission de transport est la convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement d'une marchandise d'un lieu à un autre ; elle se caractérise non seulement par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et les moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité, mais aussi par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout » *Cass. com. 16 févr. 1988, Bull. civ. IV, no 75, 75.*

développer aucune disposition du décret ne le vise expressément. Pour X. Delpech une telle précision aurait été superflue puisqu'il ne fait aucun doute que le contrat-type s'applique dans le cadre d'un transport international<sup>846</sup>. Il faut signaler en effet que l'article L.1432-10 du Code des transports dispose :

*« Sans préjudice des dispositions impératives issues des conventions internationales et à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2, les clauses des contrats types prévus à la section 3 s'appliquent de plein droit aux contrats de transport international ».*

C. Legros préfère quant à elle insister sur la nécessité de bien négocier le contrat et de prévoir par écrit les conditions de son application à l'international<sup>847</sup>. En effet, le contrat type commission ne pourra s'appliquer que si les parties l'ont prévu ou bien dans les cas où le droit français est désigné comme la règle de conflit de loi<sup>848</sup>.

Une autre ambiguïté tient cette fois à la nature de l'obligation personnelle du commissionnaire. En vertu des articles 5 et 13 du décret, et conformément aux articles L. 132-4 et L.132-5 du Code de commerce, le commissionnaire a une obligation générale de résultat et il est présumé responsable. Cependant l'article 13.2 du décret vise également la faute prouvée quant à sa responsabilité personnelle<sup>849</sup>.

Relevons également que le décret énumère les prestations dites accessoires (*la déclaration de valeur et la déclaration d'intérêt spécial à la livraison, la stipulation d'une livraison contre remboursement, l'assurance des marchandises, les opérations de douanes*). Cette énumération ne semble pas coïncider avec la large gamme de prestations que proposent ces intermédiaires. Par conséquent, les prestations de base comme la gestion des flux, l'emballage ou le stockage doivent être prévues par les parties elles-mêmes. De plus, il est précisé qu'en matière d'opération

---

<sup>846</sup> « En réalité, cette précision était peut être superflue puisque la loi n° 20091503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports encourage l'utilisation des contrats types dans les transports lato sensu internationaux. En effet, désormais, les dispositions des contrats types s'y appliquent de manière supplétive, c'est-à-dire lorsque le contrat est muet et qu'aucune disposition issue de conventions internationales sur les contrats de transport n'est prévue (L. du 30 déc. 1982, art. 8, II, al. 7 nouveau, devenu l'art. L. 14325 c. transp.), ce qui est le cas, sur ce dernier point, la convention CMR du 19 mai 1956 ne régissant pas la commission de transport » Xavier DELPECH, « Publication du contrat type de commission de transport », *Daloz Actual. Electron.* 2013.

<sup>847</sup> Laurent CAILLAUD, « La commission de transport a son contrat type », (2013) *NPI* 35, 35.

<sup>848</sup> Isabelle BON-GARCIN, « Auxiliaires. Le nouveau contrat type de commission de transport », *Rev. Droit Transp. Mobilité* 2013.3.

<sup>849</sup> *Id.*

de douane, de livraison contre remboursement et d'assurance, le commissionnaire n'intervient qu'en qualité de mandataire (articles 6 et 7).

D'autres législations visent également plusieurs catégories d'intermédiaires. Le droit belge connaît le commissionnaire-expéditeur et le commissionnaire de transport.

Le commissionnaire expéditeur est « *toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, s'engage à faire transporter des marchandises, en son propre nom mais pour le compte de son commettant, et à exécuter ou à faire exécuter une ou plusieurs opérations connexes à ces transports telles que la réception, la remise à des tiers transporteurs, l'entreposage, l'assurance et le dédouanement* » et le commissionnaire de transport est : « *toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, s'engage à effectuer un transport de marchandises et fait exécuter ce transport en son propre nom par des tiers* ». Le premier doit expédier la marchandise et il est soumis à une obligation de moyen. Quant au second, il a pour mission de faire arriver la marchandise à destination et, à l'instar du voiturier, il est soumis à une obligation de résultat<sup>850</sup>.

Notons également qu'en droit allemand, à côté du « *frachtführer* » (transporteur) il existe cinq variantes de « *spediteurs* »<sup>851</sup> soumises à différents degrés de responsabilité<sup>852</sup>.

---

<sup>850</sup> Sur les indices pris en compte par la jurisprudence pour les distinguer voir: Frank FARHANA, « Commissionnaires étrangers. La Belgique », (2011) 3393 *Bull. Transp. Logistique* 743, 743.

<sup>851</sup> Les catégories de spéditeurs sont: « 'Spediteur-type': organise le transport, sans assurer la garde des marchandises et ne répond que de sa faute prouvée. Il n'y a pas de plafond légal d'indemnisation, seulement des limites conventionnelles, le cas échéant. 'Spediteur conservant la garde des marchandises': il répond des pertes ou dommages, lors du déplacement comme un transporteur; pour le reste sa responsabilité est calquée sur celle du spéditeur-type. 'Selbsteintritt' ou Spediteur pouvant agir comme transporteur: s'il exerce cette faculté il a les mêmes droit et obligations qu'un transporteur. Sa rétribution couvre non seulement le fret mais aussi les services fournis en tant qu'intermédiaire. 'fixkotenspediteur' ou spediteur a prix forfaitaire: lorsqu'une rémunération de ce type (comprenant les frais d'acheminement est convenue) il est considéré comme transporteur. Pour les autres prestations, il est considéré comme un spediteur type. 'Sammelladungspediteur'; spediteur organisant l'envoi des marchandises de plusieurs expéditeurs ou destinées à différents destinataires. Les opérations afférentes au déplacement et au groupage sont soumises au régime du contrat de transport, les autres relèvent du statut de spéditeur » Frank FARHANA, « Commissionnaires étrangers. Le spéditeur », *Bull. Transp. Logistique* 2012.n°3407.228, 228.

<sup>852</sup> Un tableau comparatif traitant des régimes juridiques prévus dans onze Etat est disponible dans: Marie TILCHE, « Prestataires étrangers. Bienheureux les Français. », (2003) 2987 *Bull. Transp. Logistique* 330, 331 ss.

En somme le statut de ces intermédiaires reste flou, tantôt *agent*, tantôt *principal* ou *transporteur*, ils sont des figures juridiques délicates<sup>853</sup>. Finalement, la disparité des statuts entraîne disparité des régimes juridiques. Les conditions générales de ventes n'apportent de leur côté pas plus de clarté. De plus, la qualification juridique du contrat découlera de la manière dont le contrat a été exécuté (des faits), ce qui renforce la difficulté pour les parties et notamment le chargeur de prévoir à l'avance le droit qui serait applicable au voyage de sa marchandise. Paradoxalement, le rôle des intermédiaires ne cesse de se confondre et de s'entremêler en pratique. Les barrières institutionnelles nationales (avec la dérégulation) et internationales (traités de libre échange) tombées, les transporteurs et les intermédiaires jouent le même rôle en pratique et sont soumis aux mêmes contraintes dans un marché mondial.

Plusieurs tentatives avaient jusque là étaient entreprises pour ériger une uniformité de régime, mais elles se sont tour à tour soldées par des échecs.

## 2. FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services

En 1967, UNIDROIT avait proposé un projet de *Convention relative au contrat de commission en matière de transport international de marchandises*, mais la priorité était accordée à l'époque à l'élaboration d'une Convention sur le transport intermodal (combiné) du fait de l'introduction de la conteneurisation<sup>854</sup>. Finalement, l'échec de la *Convention des Nations-Unies sur le Transport Multimodal International de Marchandises* (CTM de 1980) a emporté avec elle tout espoir d'uniformisation du statut de commissionnaire ou freight forwarder.

Cette diversité s'explique pour D.J. Hill par plusieurs facteurs :

*« the operation of the non-carrying intermediary have been subject to little regulation except at the local level unless a particular state government has decided to impose uniform provisions upon one or more aspects of such operations. This in turn probably result from the following reasons. Firstly the lack of uniformity of the pattern of operations and the*

---

<sup>853</sup> A. KIANTOU-PAMBOUKI, préc., note 135, p. 11; Selon le Pr. Tetley : « much of this uncertainty is the fault of freight forwarders, who contest any legislation or court decision which would find them as responsible parties to the contract of contract of carriage. On the other hand, they do not want to be paid a percentage as agents » W. TETLEY, préc., note 408, p. 1745.

<sup>854</sup> Celle-ci avait été proposée en même temps que le projet de Convention sur le transport combiné international de marchandises (TCM). Ainsi, FIATA avait considéré qu'il était prématuré de se prononcer sur la Convention relative au contrat de commission en matière de transport international de marchandises, tant qu'elle n'a pas statué sur la TCM. FIATA travaillait en effet sur un document de transport combiné à mettre à la disposition des commissionnaires du fait du développement du transport conteneurisé. Sur cette convention voir : J. RAMBERG, préc., note 303, p. 88 et ss. .

*multiplicity thereof have made regulation on any scale rather difficult to implement. For this reason and the fact that the consumer often does not deal directly with the intermediary, with the exception of the forwarder, has meant that the former has rarely been in a position to assess whether he has been fairly treated in his relationships with the intermediary. Finally the non-carrying intermediary has not organised himself until recently, at more than the local level, and even then this has often been of a very loose nature owing to the individualistic nature of those in the various trades »<sup>855</sup>*

FIATA a de son côté entrepris l'élaboration de Règles modèles dites « *FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services* »<sup>856</sup>. Celles-ci ne s'appliquent que dans la mesure où elles ne contreviennent pas aux dispositions des Conventions internationales ou lois nationales applicables impérativement à la prestation effectuée<sup>857</sup>. Ces prestations ou services sont énumérés par la Règle 2.1 et consistent en :

*« services of any kind relating to the carriage, consolidation, storage, handling, packing or distribution of the Goods as well as ancillary and advisory services in connection therewith, including but not limited to customs and fiscal matters, declaring the Goods for official purposes, procuring insurance of the Goods and collecting or procuring payment or documents relating to the Goods »*

Les Règles prévoient deux régimes de responsabilité distincts en fonction du degré d'obligations assumé par le *freight forwarder*. En tant que *non principal* (ou agent), il est tenu d'exercer une diligence raisonnable et de prendre toute mesure nécessaire à l'exécution des prestations fournies. Il n'engage ainsi sa responsabilité qu'en cas de manquement à ses obligations de diligence et de soin. Mais il n'assume aucune responsabilité pour les actes ou omissions de toute tierce partie exécutante, sauf preuve de sa négligence dans la sélection et la supervision des opérateurs impliqués (par ex : transporteurs, magasinier, stevedore, autorités portuaires, et autres *freight forwarders*)<sup>858</sup>.

---

<sup>855</sup> D. J. HILL, préc., note 88, 602.

<sup>856</sup> F. internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), préc., note 819.

<sup>857</sup> Règle 20 *Id.* La Règle 2.7 précise: « mandatory law any statutory law the provisions of which cannot be departed from by contractual stipulations to the detriment of the customer ».

<sup>858</sup> Règle 6 *Id.*

En revanche, le *freight forwarder* qui agit comme *principal* est soumis au même régime de responsabilité qu'un transporteur, et ce, dès lors qu'il exécute lui-même, avec ses propres moyens l'opération de transport, ou dès lors qu'il s'engage (expressément ou implicitement) à assumer une telle responsabilité en émettant par exemple son propre document de transport. Ainsi le *freight forwarder principal* peut être un transporteur de fait (exécutant) ou un transporteur contractuel<sup>859</sup>. En ce qui concerne les autres opérations (*hors transport*), il en assume la responsabilité dès lors qu'il les a exécutées lui-même, en recourant à ses propres actifs (équipements et préposés), ou bien, dès lors qu'il s'y est engagé de manière expresse ou implicite<sup>860</sup>.

Le régime de responsabilité du principal repose sur une *approche réseau* puisqu'il est calqué sur celui de ses substitués<sup>861</sup>. Dit autrement, même s'il est garant des substitués qu'il a sélectionnés, sa responsabilité repose sur le régime qui se serait normalement appliqué si le chargeur avait conclu un contrat distinct pour les services exécutés (transport et autres prestations). Le régime du *freight forwarder principal* est également gouverné par les dispositions impératives prévues par les Conventions internationales ou lois nationales applicables<sup>862</sup>. L'on reprend ainsi le modèle CMR (article 2) pour éviter au *freight forwarder* de devoir assumer une différence d'indemnisation entre les deux niveaux de relations contractuelles auxquels il est partie (chargeur-forwarder ; forwarder-opérateur exécutant). Il n'a donc pas à assumer les risques commerciaux de son activité (d'organisateur de transport). Ceci

---

<sup>859</sup> Règle 7.1 *Id.*; Cette règle a été reprise dans les Conditions CIFFA qui prévoient à leur article 1: « La Société agit comme mandataire du Client, sauf (a) lorsqu'elle émet un document de transport ou un enregistrement électronique attestant de son obligation de livrer les marchandises, ou (b) dans la mesure où elle effectue, avec ses propres employés et équipements, la manutention des marchandises dans le cadre de l'exécution de tout service, auxquels cas elle agit comme entrepreneur » ASSOCIATION DES TRANSITAIRES INTERNATIONAUX CANADIENS (CIFFA), préc., note 815.

<sup>860</sup> Règles 7.2 F. internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), préc., note 819.

<sup>861</sup> L'article 4 CIFFA prévoit ainsi dans le cas où le *freight forwarder* est principal (entrepreneur) que : « Dans tous les cas, la Société n'est responsable que dans la même mesure où l'est le tiers qui effectue le transport ou le service garanti, et cette responsabilité peut être limitée en vertu des conditions selon lesquelles ce tiers offre habituellement ses services » ASSOCIATION DES TRANSITAIRES INTERNATIONAUX CANADIENS (CIFFA), préc., note 815.

<sup>862</sup> « 7.3. The basis of the Freight Forwarder's liability as principal: The Freight Forwarder as principal shall, subject to art.8, be responsible for the acts and omissions of third parties he has engaged for the performance of the contract of carriage or other services in the same manner as if such acts and omissions were his own and his rights and duties shall be subject to the provisions of the law applicable to the mode of transport or service concerned, as well as the additional conditions expressly agreed or, failing express agreement, by the usual conditions for such mode of transport or services » F. internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), préc., note 819.



pourrait s'expliquer par le fait que celle-ci est juridiquement saccadée en diverses opérations distinctes qui sont soumises à des régimes de responsabilité « impératifs » différents. En effet, dès lors que le dommage est localisé dans le cadre de l'exécution de l'une des opérations, c'est le régime *impératif* propre à cette dernière qui s'applique.

Par ailleurs, la responsabilité du *freight forwarder* est exclue pour toute perte due à un retard sauf lorsqu'elle a été prévue par écrit. Dans ce dernier cas, il ne sera tenu qu'à concurrence de la rémunération perçue pour la prestation à l'origine du retard. Ces conditions sont similaires à celles prévues par les Règles CNUCED/CCI (1992) selon lesquelles toute indemnisation pour retard est soumise à une déclaration d'intérêt spécial à la livraison<sup>863</sup> et ne peut dépasser le montant du fret total<sup>864</sup>. Par contre, les Règles FIATA excluent toute responsabilité pour perte indirecte ou consécutive liée, par exemple, à une perte de bénéfice ou de marché<sup>865</sup>. De telles exclusions et limitations ne concordent pas avec les exigences des chargeurs dont la production et la distribution est soumise au juste à temps. Le *just in time* requiert une qualité de service fondée sur la ponctualité et la fiabilité de l'organisateur de transport. Par conséquent, ces exclusions et limitations sont certainement sujettes à négociation entre les parties, du moins en ce qui concerne le transport international puisque les Conventions en vigueur laissent la liberté aux parties de négocier des conditions plus favorables au chargeur. Seule exception dans ce cadre : la CMR dont les dispositions sont impératives de manière bilatérale (*two way mandatory*). Ainsi, tout dépendra de l'itinéraire choisi.

---

<sup>863</sup> Règle 5(1) des Règles CNUCED/CCI prévoient : « (...) *However, the MTO shall not be liable for loss following from delay in delivery unless the consignor has made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the MTO* »

<sup>864</sup> Règles 6.5 Règles CNUCED/CCI : « *If the MTO is liable in respect of loss following from delay in delivery, or consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the MTO shall be limited to an amount not exceeding the equivalent of the freight under the multimodal transport contract for the multimodal transport* », Voir l'analyse consacrée aux Règles CNUCED/CCI ou encore le « Tableau comparatif Règles CCI 1975 et Règles Règles CNUCED/CCI 1992 » dans la présente thèse à la Partie 1, Chapitre 2, Section 2, II), B).

<sup>865</sup> Règle 8.1 : « *The Freight Forwarder shall in no event be liable for: 2) loss following from delay unless expressly agreed in writing; 3) indirect or consequential loss such as, but not limited to, loss of profit and loss of market* » F. internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), préc., note 819; Les conditions CIFFA prévoient que le freight forwarder ne peut être tenu responsable pour : a) des pertes indirectes, y compris les pertes de marchés, sauf dans la mesure prévue au paragraphe (b) ; b) pertes, dommages ou pertes indirectes causés par un retard ou une dérogation relativement au transport des marchandises, pour un montant supérieur à deux fois la différence entre les frais facturés par la Société et les montants payés par celle-ci à des tiers pour le transport ou autre service relié à ces marchandises ; c) une somme supérieure au maximum recouvrable de 75 000 DTS par transaction (Art 15). ASSOCIATION DES TRANSITAIRES INTERNATIONAUX CANADIENS (CIFFA), préc., note 815.

En ce qui concerne les avaries aux marchandises, le seuil d'indemnisation est fixé à 2DTS par kg, sauf si le *freight forwarder* recouvre un montant plus important auprès de l'opérateur exécutant à l'origine des pertes ou dommages<sup>866</sup>. La condition préalable étant, bien entendu, la non application de dispositions légales ou de Convention internationale à l'opération qui est à l'origine du dommage.

Somme toute, la nécessité d'ériger une uniformité du statut des intermédiaires fait du Modèle FIATA un instrument de conciliation des conceptions juridiques et non pas un modèle de règles tenant compte de leurs activités commerciales. Cela pose une problématique fondamentale : la prise en considération de la réalité de l'activité économique des intermédiaires. Le symbole de ce décalage est sans conteste la séparation des activités transport et des activités logistiques dans les règles FIATA.

Certes, à l'origine ces intermédiaires étaient liés à l'activité transport, mais dans le cas du transport international « intégré », le fer de lance de tous les opérateurs (transporteurs et intermédiaires, ou tout simplement 3PL) est de répondre aux besoins en services de valeur ajoutée. Ceci requiert non seulement une régulation des déplacements, mais également une implication dans la chaîne logistique des chargeurs en proposant d'autres prestations. L'ensemble de ces prestations sont nécessaires et concourent à parachever l'efficacité économique de la supply chain. Etant donné que chaque prestation ne peut individuellement atteindre l'objectif économique, il nous semble peu logique d'isoler le transport des autres prestations, et ce d'autant plus que la compétitivité de ces opérateurs ne se situe plus dans le déplacement, mais dans le « contrôle de la marchandise ». En effet, s'il est un trait commun dans l'activité de tous les opérateurs intervenant dans la chaîne de transport intermodal c'est la

---

<sup>866</sup> The provisions of Art 7.3 notwithstanding, the Freight Forwarder shall not be or become liable for any loss of or damage to the Goods in an amount exceeding the equivalent of 2 SDR per kilogram of gross weight of the Goods lost or damaged unless a larger amount is recovered from a person for whom the Freight Forwarder is responsible" F. internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), préc., note 819; Les limitations prévues par les conditions CIFFA sont également de 2DTS par kilo du poids brut des marchandises faisant l'objet de la réclamation. En outre, le freight forwarder peut accepter d'augmenter ces limites de responsabilité sur demande écrite du Client et moyennant paiement par celui-ci des frais additionnels qui en découlent (Article 15) ASSOCIATION DES TRANSITAIRES INTERNATIONAUX CANADIENS (CIFFA), préc., note 815.

marchandise à transporter, (et certainement plus le mode de transport par lequel elles sont acheminées).

Enfin, les droits et obligations de tous les 3PL, qu'ils soient transporteurs, freight forwarder, commissionnaire ou NVOCC devraient être déterminés en fonction de la chaîne logistique dans sa globalité et non pas en fonction des moyens d'exécution. L'ensemble de ces opérateurs et leurs activités ont pour point de départ, non pas un mode de transport mais la marchandise et ses caractéristiques. Les opérateurs sont passés d'une orientation mode et moyens de transport vers une orientation service client.

## CONCLUSION DU CHAPITRE SECOND

Le *supply chain management* a profondément réorganisé le fonctionnement des chargeurs en quête d'un avantage concurrentiel sur le marché globalisé. L'ère de la *fragmentation* a laissé place à celle de *l'intégration*. Le principe d'intégration repose sur une vision systémique de la SCM à laquelle appartient le transport intermodal. La chaîne de transport intermodal est conçue et organisée de manière à s'intégrer à la *supply chain* du chargeur. Elle doit répondre aux objectifs économiques (stratégie concurrentielle) de cette dernière.

Aux antipodes d'une telle vision, le traitement juridique du transport intermodal consiste à analyser chaque tronçon du transport séparément. Une telle approche repose sur les modes utilisés qui sont chacun soumis à un régime juridique spécifique. Par ailleurs, l'approche dite « réseau » consiste à concilier les divers régimes unimodaux en tenant compte des particularités de chacun. Cette méthode « distributive » aboutit à une fragmentation de la chaîne de transport et de la *supply chain* en générale.

Prenant acte de ces deux perspectives, on s'est proposé d'identifier les caractéristiques fondamentales du transport intermodal. On s'est plus particulièrement demandé s'il pouvait être considéré comme une juxtaposition de modes ou bien s'il consistait en un système de transport distinct de l'unimodal ou du segmenté. En somme, à laquelle de ces deux perspectives se rattache-t-il ?

Nous avons d'abord procédé à une distinction des différentes terminologies utilisées pour référer à l'utilisation de plusieurs modes de transport différents. On a pu constater une évolution en la matière qui devrait être prise en considération pour ériger une définition standard de ce que l'on entend par transport intermodal comparativement à transport combiné ou multimodal.

Le terme multimodal est un terme générique qui réfère à toute opération nécessitant le recours à plusieurs modes de transport.

Le terme combiné est aujourd'hui utilisé pour référer aux seules opérations de pré et post-acheminement ainsi qu'aux techniques de superposition des modes de transport.

Le terme intermodal, quant à lui, se distingue d'un point de vue technique et commercial. C'est le degré d'intégration non seulement des modes de transport, mais également de la chaîne de transport à la *supply chain* des opérateurs qui constituent les deux principaux piliers de l'intermodal.

*L'intégration opérationnelle* repose sur l'unitarisation, la standardisation et les technologies de l'information. Ces trois composantes permettent une régulation des flux dont le point de départ et d'arrivée est la *supply chain* du chargeur. De plus, elle aboutit à une interchangeabilité des modes. L'on peut ainsi dire que l'unité technique est l'un des piliers de l'intermodal.

*L'intégration commerciale* consiste à ajuster les opérations de transport en fonction des besoins du chargeur. Elle repose non seulement sur une exploitation *a-modale*, mais également sur un service intégral « clé en main » de valeur ajoutée. Autrement dit, l'unité économique est le second pilier de l'intermodal.

Par ailleurs, les compétences requises pour offrir un tel service ont abouti à l'apparition d'opérateurs d'un nouveau genre ainsi qu'à une *hiérarchisation* de l'industrie. Les opérateurs de transport intermodaux ne s'appuient pas sur l'exploitation d'un mode et ne proviennent pas forcément du secteur des transports. Ils sont avant tout des gestionnaires de la chaîne de transport et des intégrateurs de celle-ci à la chaîne logistique du chargeur. Ils sont indéniablement orientés service client. La diversité des services alliés à la multiplication des prestataires a permis d'améliorer le pouvoir de négociation du chargeur face aux traditionnels transporteurs.

L'ensemble de ces caractéristiques tend à distinguer radicalement le transport intermodal du transport unimodal.

Contrairement à la vision unimodale prédominante dans le domaine juridique, l'intermodal devrait être analysé sous une approche globale. Il constitue un système de transport doté de particularités techniques et commerciales. En outre, il requiert des compétences de gestion distinctes de celles requises en matière unimodale. Enfin, l'on n'a pas affaire aux mêmes rappports contractuels entre ces nouveaux opérateurs et les nouveaux chargeurs pourvoyeurs de gros volume de marchandises.



## CONCLUSION DE LA SECONDE PARTIE

L'analyse de l'organisation des chargeurs engagés dans une concurrence mondiale nous a permis de mieux comprendre l'importance du concept de *supply chain management* et de la perspective systémique sur laquelle il repose. Nous avons également pu constater un certain nombre d'impacts de ce concept sur l'organisation de l'industrie des transports elle-même. Le transport intermodal est dans ce contexte considéré comme une composante essentielle de la stratégie concurrentielle des entreprises et, par voie de conséquence, des opérateurs de transport eux-mêmes. Il est un sous-système de la chaîne logistique intégrée et ouverte.

En tant que tel, le transport intermodal repose sur une interchangeabilité des modes et des opérateurs. La chaîne intermodale est conçue et coordonnée pour tendre à la satisfaction des besoins des chargeurs. Peu importe donc les composantes individuelles de cette chaîne. La régulation des flux physiques et d'information n'a pas pour point de départ les modes ou les opérateurs de transport, mais l'intégration de cet ensemble à la chaîne logistique globale.

En somme, le système de transport intermodal ne se réduit pas à une juxtaposition de différents modes de transport. Il n'est pas la *somme des modes de transport*, mais bien *un tout* devant contribuer à atteindre les objectifs économiques et stratégiques des chargeurs.

Ce changement de perspective permet d'inventorier un certain nombre de différences entre le système de transport intermodal et le système de transport unimodal. Ceux-ci sont résumés dans le tableau ci-dessous. Les différences sont à la fois techniques mais également commerciales.

**Tableau V. Distinction des caractéristiques techniques et commerciales des systèmes  
« unimodal » et « intermodal »**

	<b>UNIMODAL</b>	<b>INTERMODAL</b>
<b>TECHNIQUE</b>	<b>Modes de transport</b> (terrestres, aérien, maritime)	<b>Unité technique</b> :unitarisation et standardisation <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>A-modal</b></li> <li>- <b>Moyens de transport standardisés</b> (unités de transport intermodales)</li> <li>- <b>Modes de transport intégrés</b></li> </ul>
	<b>Flux physique</b> (déplacement d'un point de départ à un point d'origine)	<b>Flux physique et d'information</b> (régulation et optimisation des flux de la chaîne logistique globale)
<b>EXPLOITATION COMMERCIALE</b>	<b>APPROCHE</b>	
	<b>Orientation mode</b> (déplacer les marchandises d'un point d'origine à point de destination à moindre coût, avec ou sans manutention et entreposage) Service limité au mode exploité	<b>Orientation service</b> (déplacer les marchandises et offrir des services de valeur ajoutée pour aider le chargeur à réaliser un avantage concurrentiel) <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>A-modal</i> : travaille avec différents modes de transport pour créer une chaîne intégrée porte à porte;</li> <li>- <i>Clé en main</i> : service intégral et ajusté</li> <li>- <i>Gestion</i> : planification et gestion des flux physiques et d'information</li> <li>- <i>Qualité</i> : célérité, ponctualité, flexibilité, fiabilité</li> </ul>
	<b>INVESTISSEMENTS</b>	
	Equipement nécessaire au déplacement par le mode exploité	Equipement de base TIC Compétences (personnel)
	<b>ACTEURS</b>	
	Transporteurs unimodaux tractionnaires	Prestataires de services gestionnaires 3PL ( <i>NVO-MTO</i> ou <i>VO-MTO</i> )
	<b>RELATION AVEC LE CLIENT</b>	
	Transactionnelle (expédition par expédition)	Collaborative/ relationnelle (volume d'affaires)



Au niveau technique, le transport unimodal repose sur *les modes* de transport. Ces derniers ont été le point de départ des Conventions internationales en vigueur. Par contre d'essence *a-modale*, le transport intermodal repose davantage sur *l'intégration* des modes grâce à des moyens de transport standardisés dont le conteneur reste l'outil le plus abouti.

En outre, les modes de transport pris séparément sont utilisés pour le déplacement des marchandises, ils se cantonnent à la seule *traction*. En revanche, l'intermodal repose sur un *pilotage des flux physiques par les flux d'information*. La gestion des flux repose sur *l'intégration du transport à la chaîne logistique du chargeur*.

Au niveau commercial, les points de différences sont divers. Ils tiennent en premier lieu, à l'approche adoptée. Un service unimodal se limite au *mode de transport*, alors que l'intermodal part des *besoins du client* pour gérer les flux, proposer un service d'une *qualité* supérieure permettant *d'ajouter de la valeur* au produit, et ce, peu importe les modes.

En second lieu, l'unimodal requiert des investissements sur *les équipements* nécessaires à la traction alors que les investissements dans l'intermodal sont orientés davantage sur les compétences et les technologies de l'information qui sont nécessaires à la gestion de la chaîne de transport.

En troisième lieu, nous avons pu constater que les acteurs qui opèrent dans l'un et l'autre système ne sont pas les mêmes, ce qui débouche sur une hiérarchisation entre le *tractionnaire* (unimodal) et le *gestionnaire* prestataire de service (intermodal).

En quatrième et dernier lieu, nous avons également pu constater lors de notre analyse du contrat de volume que les relations contractuelles entre un chargeur et un opérateur de transport intermodal sont basées sur une *collaboration* plus étroite, un volume d'expédition sur une période régulière en contrepartie d'une rémunération pour l'intégralité du transport et des services. Ceci contraste avec le contrat de transport unimodal reposant sur une *expédition* et dont l'objet consiste uniquement à déplacer les marchandises d'un point de départ à un point de destination en contrepartie d'une rémunération.

## CONCLUSION ET PROPOSITION

Le transport intermodal international de marchandises souffre de l'absence de régime de responsabilité qui lui soit propre. Alors que la communauté juridique s'accorde sur le fait que l'intermodal consiste en un déplacement des marchandises de porte à porte par plusieurs modes de transport, sous un contrat unique et, par un seul opérateur qui assume la responsabilité pour le tout, quand vient le moment de déterminer le régime de responsabilité applicable, c'est la divergence qui s'impose avec force.

L'on s'est alors demandé pourquoi l'incertitude juridique persiste alors que l'intermodal ne cesse de croître et de s'imposer dans l'industrie ? Nous avons émis l'hypothèse que l'approche juridique unimodale dominante conduit à l'impasse actuelle. Le principal défi posé par l'intermodal est qu'il est le fruit d'une vision globale et systémique qui est aux antipodes de la vision segmentée unimodale prévalant en droit des transports internationaux de marchandises. Il devrait en principe être analysé en tant que tel (dans sa globalité) et non pas à l'aune des modes de transport qui le composent.

Notre démarche a alors consisté à répondre à deux questions fondamentales. La première était de savoir quel est le droit applicable à un transport intermodal international de marchandises. On visait à déterminer si le droit en vigueur était adapté à l'intermodal. Notre seconde interrogation portait sur les caractéristiques propres du transport intermodal desquelles devraient découler un cadre juridique approprié.

Pour identifier le droit applicable nous avons analysé le champ d'application des différentes Conventions en vigueur. Elaborées en principe pour régir le déplacement des marchandises par un seul mode de transport d'un point d'origine à un point de destination, l'absence de régime intermodal a débouché sur plusieurs tentatives d'extension de leurs champs d'application. C'est notamment le cas de celles qui fixent des dispositions relatives à l'utilisation de plusieurs modes de transport différents. Cela a résulté sur la mise à mal de l'uniformité du

droit de chacun des modes de transport et, par conséquent, le renforcement de l'incertitude juridique.

Mais au-delà, nous avons remarqué que ces divergences mettent au jour les confusions relatives aux techniques de transport. L'on tend à considérer qu'il y a transport intermodal dès lors que plusieurs modes de transport sont utilisés pour un déplacement de marchandises. En outre, l'utilisation alternative de différents termes sans critère de distinction pour référer à la pluralité de modes de transport et de transporteurs ne fait que renforcer la confusion et éloigner davantage la possible élaboration d'un régime juridique. Il paraît en effet important de s'accorder sur une terminologie commune pour circonscrire le débat et éviter les divergences d'interprétations. Nous avons alors procédé à une distinction des termes « intermodal », « combiné » et « multimodal » tant d'un point de vue technique que conceptuel. Rappelons que :

- le terme multimodal est un terme générique qui réfère à toute utilisation de différents modes de transport ;
- le terme combiné réfère aux opérations de pré et post-acheminement ainsi qu'aux opérations de superposition de modes ;
- le terme intermodal repose sur un principe d'intégration qui a trait non seulement à l'intégration des modes de transport grâce à des unités de transport intermodal, mais également à l'intégration de la chaîne de transport à la supply chain du chargeur.

L'ensemble des confusions juridiques en matière intermodale est dû à la focalisation sur le « mode de transport » et « le déplacement ». Ils sont les points névralgiques de l'analyse juridique du transport intermodal. La conséquence en est que chaque débat se résume en une lutte pour la suprématie d'un mode par rapport à l'autre. L'approche réseau en est le principal emblème, mais l'approche uniforme n'en est pas pour autant exempte. Finalement, au lieu de résoudre les problématiques du dommage inconnu ou graduel ou du retard, et de fixer la responsabilité de l'opérateur de transport intermodal, l'approche unimodale donne lieu à des problématiques préalables que sont la préservation des conventions existantes et le choix entre les seuils de limitations fixés par les conventions unimodales. Ce *patchwork* devant aboutir depuis les années 1970 à faire émerger une uniformité du droit du transport intermodal. Or, au

lieu d'un droit du transport intermodal, l'approche juridique débouche sur un droit « des modes » de transport.

Alors que chaque Convention a été élaborée en partant des particularités techniques et d'exploitation du mode de transport, l'approche unimodale prédominante semble les dénier au transport intermodal, alors même que paradoxalement, les divers acteurs (industriels et juristes) s'accordent sur le fait que la conteneurisation (socle fondamental de l'intermodal) constitue « une révolution ». Une révolution à la fois technologique et commerciale.

Partant de ce consensus, on s'est proposé d'identifier les particularités du transport intermodal qui en font un système de transport moderne et révolutionnaire. Pour ce faire, nous avons d'abord analysé les principaux changements des modes de production et de distribution des chargeurs intervenus du fait de la globalisation des échanges. L'on ne peut analyser le transport en occultant la perspective du chargeur. Autrement dit, l'on ne peut s'intéresser à l'offre de transport sans s'interroger sur sa demande. Nous nous sommes, bien entendu, limités aux seuls changements ayant un impact sur l'industrie des transports et qui sont à la base du développement croissant de l'intermodal.

La globalisation a profondément transformé l'organisation des entreprises. En quête d'un avantage concurrentiel pour s'implanter ou se maintenir durablement sur le marché mondial, les entreprises œuvrant dans le commerce international portent une attention particulière à la logistique. Celle-ci est devenue leur principale arme concurrentielle. Constituées de réseaux de fournisseurs, de productions et de distribution dispersés à travers le monde, les entreprises se sont organisées autour du *supply chain management*. Ce concept est le fruit de la lente maturation d'une perspective systémique qui s'est d'abord concrétisée par l'intégration interfonctionnelle et ensuite par une intégration interorganisationnelle. C'est dans le cadre de ce système global que le transport intermodal prend racine. Il est en effet un sous-système de la *supply chain management*, et en tant que tel, il doit tendre à la réalisation de la stratégie compétitive du chargeur international.

Cette stratégie compétitive repose, quant à elle, sur une production en *just in time* et sur l'*externalisation*. Ne constituant pas une activité fondamentale (*core competence*), le transport est l'une des fonctions les plus externalisées. Complexe et coûteux, il est confié à des prestataires externes spécialisés. Les chargeurs ne souhaitent plus s'enquérir du choix des modes, des itinéraires ou encore de la manutention des marchandises, et ce, d'autant plus qu'ils peuvent bénéficier d'une expertise externe, d'un service intégral et sur-mesure en faisant jouer la concurrence. Le prestataire externe est sélectionné sur la base de la qualité de son offre de service. Les mots d'ordre de cette nouvelle demande de transport sont : ponctualité, célérité, fiabilité, flexibilité, visibilité et valeur ajoutée.

Faisant face à cette demande plus exigeante et en même temps à une concurrence exacerbée du fait de la dérégulation du secteur, les opérateurs de transport n'ont eu d'autre choix que de s'adapter. Cette adaptation a mis l'accent sur le système de transport intermodal qui présente les caractéristiques qui suivent :

1. *Marchandises* : la conception de la chaîne intermodale repose sur les caractéristiques quantitatives et qualitatives des marchandises à transporter. Le centre de gravité n'est plus le mode, mais la marchandise ; il y a interchangeabilité des modes et des opérateurs. On a d'ailleurs pu parler *d'a-modalité*, on peut également parler de conception inversée dans laquelle la demande de transport *tire* l'offre de transport ;
2. *Service* : l'intermodal repose sur une prestation de service *intégrale et intégrée* qui concourt à la compétitivité du chargeur. Le transport est important, mais insuffisant à lui seul pour combler les attentes des chargeurs. L'ensemble des opérations ajoute de la valeur à la marchandise ;
3. *Intégrateur* : loin du tractionnaire traditionnel, il est un gestionnaire ou un régulateur de flux. Dans l'intermodal une attention particulière est portée à la *planification* et à la *coordination* des flux *physiques et d'informations*. La conception d'une chaîne intermodale ne se résume pas en une sélection d'itinéraires et de modes de transport. Alimenter la *supply chain* en matières premières, en produit semi-finis ou finis, signifie gérer les prises en charge et les livraisons de plusieurs sites de production et de distribution en répondant aux

impératifs *just in time*. La contrainte porte sur la maîtrise du temps et de l'espace au moindre coût, ce qui met l'accent sur la compétence de *gestion* de l'opérateur. L'objectif est de prendre une part active à la massification des flux et de *contrôler* la *marchandise tout au long de la chaîne*. C'est en effet sur le contrôle de la marchandise que porte la compétitivité de ces nouveaux opérateurs.

Ces caractéristiques contrastent avec la conception juridique traditionnelle de l'opération de transport qui repose sur le déplacement, objet du contrat. Le déplacement (flux physique) est l'acte matériel permettant de faire parvenir les marchandises à destination. Le déplacement est effectué au moyen d'un mode particulier par un professionnel qui en a la maîtrise. Le trio : *mode, déplacement, tractionnaire* se heurte de plein fouet au trio : *marchandises, service, intégrateur*.

<b>Unimodal</b>	<b>Intermodal</b>
Mode	Marchandises
Déplacement	Service intégral
Tractionnaire	Intégrateur/organisateur

L'on est dans deux systèmes de transport diamétralement opposés. L'on ne peut par conséquent analyser le système intermodal à l'aune d'un système qui lui est différent, sans risquer de la dénaturer et de créer de l'incertitude.

L'incertitude juridique revêt plusieurs dimensions. Elle a trait :

- à l'absence d'interactions entre les conventions internationales existantes donnant lieu à des conflits dès lors qu'un projet d'instrument doit être élaboré. Ainsi, avant de procéder à l'analyse de l'intermodal, on doit procéder à la délimitation de la sphère d'intervention de chaque instrument unimodal en vigueur ;
- au traitement de la perte non localisée (et notamment à la difficulté d'apporter la preuve du lieu ou du moment de survenance d'un dommage), du dommage graduel et du retard accumulé ;

- aux conséquences financières de l'opération. Il s'agit plus particulièrement de la variation des seuils de limitations de responsabilité existants.

La distinction entre les deux systèmes serait peut être à même de minimiser ces incertitudes. Nous ne prétendons pas régler les problématiques, mais uniquement suggérer quelques pistes de réflexion.

Le transport intermodal international pourrait consister en :

*« L'intégration de l'ensemble des opérations requises depuis la prise en charge initiale des marchandises jusqu'à leur livraison finale, au moyen de différents modes de transport, sans rupture de charge, et en vertu d'un contrat de transport intermodal ».*

Le transport intermodal s'appuie fondamentalement sur le *principe d'intégration* des modes de transport et de l'ensemble des opérations requises. Le déplacement est ici considéré comme l'une des opérations et non pas comme l'opération principale. L'objet n'est en effet pas la traction (le déplacement) mais les *marchandises*. La conception de la chaîne de transport et la synchronisation des opérations (des flux) repose avant tout sur les caractéristiques des marchandises. *Il s'agit de déplacer le centre de gravité sur la marchandise et non plus sur les modes*. Comme on a pu le constater dans le cadre de nos développements, la marchandise et plus particulièrement la « chaîne de valeur » du chargeur sont le point de départ et le point d'arrivée de la chaîne de transport intermodal. Le choix des modes, des transporteurs ou encore des itinéraires ne revêt plus d'importance, ce qui compte c'est de maximiser la valeur de la marchandise en la faisant parvenir au bon moment, au bon endroit, en bon état et à moindre coût.

Dans le cadre de cette définition, le champ d'application s'étendrait du lieu de prise en charge *initial* au lieu de livraison *ultime*. L'on vise ainsi un transport intégré de *bout en bout* de la chaîne intermodale et *sans rupture de charge*. Pour autant, il serait nécessaire pour une démarcation plus nette des deux systèmes d'inclure expressément dans l'instrument international, que :

*« Les opérations effectuées par plusieurs modes en exécution d'un contrat de transport unimodal et les opérations de transport superposé ne sont pas considérées comme un transport intermodal international ».*

L'ajout d'une telle disposition se justifie à deux points de vue. *D'un point de vue technique*, l'industrie du transport a connu deux révolutions majeures : la superposition de modes (*mode on mode*) et l'intégration des modes (*mode to mode*, ou plutôt, *mean to mean*). Dans le premier cas, l'on est face à une seule structure de transport modale (la technique repose sur les modes) et, dans le second, l'on est face à des modes intégrés grâce à des moyens de transport (les unités de transport intermodal) ; la technique repose sur les moyens sélectionnés en fonction des caractéristiques de la marchandises. *D'un point de vue juridique*, il est nécessaire de séparer le Ro/Ro et le *pré* et *post*-acheminement de la notion de transport intermodal car, dans le cas contraire, toute élaboration d'un instrument intermodal requerrait une réforme préalable des Conventions en vigueur (à savoir la CMR et la CIM). Puisque la position des parties prenantes industrielles (réticentes à tout « chamboulement » de leurs pratiques) n'abonde pas dans ce sens, la solution, *a priori*, envisageable serait de prévoir explicitement l'exclusion de ces opérations du champ d'application du texte intermodal. Une telle exclusion présente également d'autres avantages à savoir :

- faire l'économie du temps d'élaboration, de délibération et de négociation nécessaire à la révision de chacune des Conventions ;
- ne pas prendre le risque de multiplier les régimes applicables à un seul mode dans l'éventualité où les Etats contractants du premier instrument, ne ratifient pas l'instrument révisé. Le transport maritime en est un bon exemple en ce qu'il souffre de la multiplication de régimes juridiques ;
- éviter de mettre à mal l'uniformité des conventions en vigueur par des interprétations divergentes ;
- contenir toute velléité de faire prévaloir un régime unimodal sur un autre.

Hormis la problématique du conflit entre instruments juridiques, la distinction des deux systèmes permettrait de résoudre la question du *dommage inconnu, graduel ou du retard accumulé*. Puisque le centre de gravité repose sur la *marchandise* et non pas sur les modes, l'application d'un régime juridique intermodal ne serait plus subordonnée à la preuve du lieu ou



du moment de survenance du dommage, mais à l'état de la marchandise au moment de la livraison. L'on éviterait l'incertitude juridique liée à la variation de la responsabilité en fonction des modes de transport<sup>867</sup>.

Concernant les *limitations de responsabilité*, la distinction des deux systèmes permettrait d'éviter d'avoir à choisir entre les montants déjà en vigueur au niveau unimodal. On a en effet remarqué au cours de notre exposé, que les diverses propositions juridiques avancées oscillent entre extension des limitations existantes pour un mode (routier ou maritime), ou bien application des limitations les plus élevées parmi celles prévues par les régimes unimodaux et, donc les plus favorables au chargeur. Or, ces limitations ont été fixées pour chaque mode sur la base des risques d'exploitation qui leur sont liés. Suivant cette logique, la détermination objective des risques propres à l'exploitation intermodale nécessiterait une étude de risques spécifique basée sur les marchandises.

Néanmoins, le préalable à la fixation d'un régime de responsabilité est la caractérisation des obligations des parties et des éléments essentiels du contrat de transport intermodal. L'on pourrait considérer que le *contrat de transport intermodal* consisterait en un :

« *contrat par lequel un intégrateur de transport s'engage, moyennant paiement d'un fret total, à exécuter ou à faire exécuter un transport intermodal international* ».

L'*intégrateur de transport* pourrait être :

« *Toute personne qui conclut un contrat de transport intermodal en son nom, pour son propre compte et assume la responsabilité de l'exécution du contrat* ».

L'on aurait ainsi : un contrat unique, un cocontractant unique qui assume la responsabilité de l'ensemble des opérations peu importe qu'il les ait exécutées lui-même ou qu'il ait eu recours à des substitués. Il est le garant de la prestation de service fournie puisqu'il a le contrôle de la marchandise et en plus, il est le plus proche des opérations qu'il gère et qu'il « pilote » (il sélectionne les itinéraires, les modes, les transporteurs et autres prestataires substitués, planifie et synchronise les opérations). Là encore, l'intermodal se distinguerait de l'unimodal.

---

<sup>867</sup> Dans le même sens WOUTER VERHEYEN, « Freight integration : what is the way forward ? » (2014) 49-1 *Eur. Transp. Law* 2014, 31, 41.

Cependant, une problématique juridique devrait être résolue préalablement à toute identification des éléments essentiels du contrat de transport intermodal. Elle a trait à l'interdépendance des prestations offertes, c'est à dire à la notion même de *service intégral*. Il faudrait en effet éviter de mettre à mal l'unité économique d'un contrat plus global qui inclut, entre autres, le contrat de transport intermodal.

En nous intéressant au contrat de volume, on avait constaté l'émergence de nouveaux types de relations contractuelles non plus fondées sur les modes ou les expéditions, mais davantage sur le volume d'affaire (marchandises) réparti sur une période de temps à déterminer, en contrepartie d'un service ajusté. La notion de *service de valeur ajoutée* au centre de ces relations contractuelles, met l'accent sur l'existence d'autres prestations que l'unique déplacement des marchandises. Ces prestations sont multiples et variables puisqu'elles dépendent des caractéristiques de la marchandise et du degré d'externalisation des opérations impliquées de la part du chargeur. Le contrôle des marchandises de bout en bout ne se limite effectivement pas à l'unique déplacement physique, il est inclus dans les prestations dites *logistiques* qui participent, ensemble, à la *même opération économique*. Or, chacune des prestations est soumise à un contrat et à un régime juridique bien distinct. Autrement dit, alors que la réalisation de l'opération globale repose sur l'enchevêtrement et l'interdépendance des différents contrats, il y a fragmentation juridique qui met à mal l'unité économique du contrat.

Par conséquent, pour caractériser le contrat de transport intermodal sans entraver cette unité économique, il faudrait appréhender son interdépendance avec les autres contrats. Cela requiert, une meilleure compréhension des obligations de chacune des parties dans le cadre de ce contrat global dit « contrat logistique ».

La nature juridique du contrat logistique est difficile à cerner. La diversité des activités logistiques, leur enchevêtrement ainsi que la difficulté pour les juristes de déterminer ce qu'est la logistique ne facilitent pas l'élaboration d'un régime dédié aux nouvelles relations contractuelles nées du phénomène d'externalisation. Jané et De Ochoa soulignent que :

*« any comment that may be made about the concept of logistics, from a legal point of view, is faced with the absence of its own legal regulation on the*

*matter whenever the concept is understood, as we do, from a comprehensive point of view - in other words, as an operation that integrates a series of activities of an extremely diverse nature. Regulation referring expressly to the term 'logistics' are scarce. And yet, logistics activity is without doubt one of the fundamental pillars of industry and service companies at the turn of the century »<sup>868</sup>.*

De même, M. Tilche <sup>869</sup>estime que : « *c'est (...) le noyau dur – la définition de la prestation – qui bloque* » et cela est dû à la multitude de services et de contrats qui s'enchevêtrent.

Par ailleurs, même s'il existe un consensus sur le fait que les catégories de contrats composant le contrat logistique sont principalement le contrat de transport, le contrat d'entreposage, le contrat de commission, auxquels s'ajoutent d'autres contrats en fonction des besoins du client, il est également reconnu que le droit (ou régime) rattaché à ces derniers est limité<sup>870</sup> et que la jurisprudence reste hésitante<sup>871</sup>. Il faut souligner que le contrat logistique est juridiquement morcelé en autant d'activités (de contrats) qui le composent. Il est soumis aux divers régimes rattachés à chacune des activités. En somme, le traitement juridique de cet ensemble contractuel repose sur l'approche réseau similaire à celle qui prévaut aujourd'hui en droit du transport intermodal.

Le débat juridique relatif à l'analyse du contrat logistique commence à peine à prendre forme. Ainsi, B. Jerman met l'accent sur la particularité de ce contrat et insiste sur la nécessité de ne pas le réduire à la somme des contrats qui le composent<sup>872</sup>. De même, B. Dupont-Légrand appelle à une analyse globale du contrat logistique et à l'élaboration d'un régime qui lui soit adapté<sup>873</sup>. Par contre, P. Vlacic et M. Pavliha<sup>874</sup> considèrent que malgré l'importance du contrat

---

<sup>868</sup> Joan JANÉ et Alfonso DE OCHOA, *The handbook of logistics contracts: a practical guide to a growing field*, Basingstoke ; New York, Palgrave Macmillan, 2006, p. 13.

<sup>869</sup> Marie TILCHE, « la logistique et le droit : un mariage de raison », dans *Mélanges en l'honneur de Christian Scapel*, Pierre Bonnasies et Cyril Bloch (dir.), Aix-en-Provence, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2013, p. 374, à la page 392.

<sup>870</sup> Marie OLANDER et Andreas NORRMAN, « Legal analysis of a contract for advanced logistics services », (2012) 42-7 *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 673, 674.

<sup>871</sup> M. TILCHE préc., note 869, p. 380.

<sup>872</sup> Boris JERMAN, « Legal aspects of the logistics contracts and partnership in logistics », (2008) *Europ. Transp. Law*, 531, 558.

<sup>873</sup> Bénédicte LEGRAND-DUPONT, *L'opération de transport*, Lille, Université Lille 2, 2010, p. 499 ss.

<sup>874</sup> Patrick VLACIC et Marko PAVLIHA, « Logistics contract and logistics law : is it an economic imperative ? », 41 (2006) *Europ. Transp. Law* 7, 18.

logistique dans les relations entre les acteurs de la chaîne logistique, il n'est pas encore assez mature pour bénéficier d'une catégorie juridique qui lui soit propre.

La réflexion juridique en la matière devrait, par conséquent, être approfondie pour permettre aux gestionnaires de la chaîne logistique d'évaluer le risque juridique des montages contractuels qu'ils conçoivent. Dans leur étude de cas, Olander et Normann<sup>875</sup> mettent en évidence le recours maladroit à des modèles de contrat de la part des parties sans en mesurer les conséquences juridiques.

De manière plus générale, le rapprochement entre le droit et la logistique que cela soit dans la recherche ou dans les entreprises elles-mêmes se fait ressentir. La recherche en gestion logistique s'intéresse aux relations contractuelles entre les acteurs de la chaîne logistique<sup>876</sup> du fait de la tendance prédominante de l'externalisation. Certains parlent même de la nécessité d'impliquer les juristes dans la prise de décision logistique de l'entreprise car, comme le soulignent Van Hoek et al. :

*« To minimize risk and move product effectively within global supply chains, logistics managers are highly dependent on guidance from the firm's legal departments. Firms are also increasingly reliant on the efficacy of relationships with suppliers and third-party service providers. Logistics managers often serve as interfaces and therefore must rely on direction from their legal counterparts to ensure that relationships with these external parties are appropriately conducted. However, (...) no study has been performed to date that has addressed alignment between logistics and the firm's legal function »<sup>877</sup>.*

---

<sup>875</sup> M. OLANDER et A. NORRMAN, préc., note 870, p. 686 ss.

<sup>876</sup> Voir par exemple : Dianne HOFENK, Rinaldo SCHIPPER, Janjaap SEMEIJN et Cees GELDERMAN, « The influence of contractual and relational factors on the effectiveness of third party logistics relationships », (2011) 17 *Journal of Purchasing & Supply Management*, 167. Ou encore : Konstantinos SELVIARIDIS et Martin SPRING, « Third party logistics: a literature review and research agenda », (2007) 18-1 *The International Journal of Logistics Management*, 125, 126.

<sup>877</sup> Remko VAN HOEK, Alexander E. ELLINGER et Mark JOHNSON, « Great divides: internal alignment between logistics and peer functions », (2008) 19-2 *The International Journal of Logistics Management*, 110, 123 ss

## **TABLES BIBLIOGRAPHIQUES**

<h3><b>TABLE DE LA LEGISLATION</b></h3>
---

#### **Conventions et accords internationaux**

##### **Transport routier international**

- Convention relative au contrat de transport international par route du 19 mars 1956 amendée le 5 juillet 1978 (CMR).

##### **Transport ferroviaire international**

- Accord entre l'organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires et l'union européenne concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, 23 juin 2011.
- Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).
- *Etat des signatures, ratifications, acceptations, approbations, adhésions et entrée en vigueur*, OTIF, 18 juin 2014.
- Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), 1 juillet 2006.

##### **Transport international par voie de navigation intérieure**

- Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure du 22 juin 2001 (CMNI)

##### **Transport maritime international**

- Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer du 11 décembre 2008 (*Règles de Rotterdam*)

- Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (*Règles de Hambourg*)
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance telle qu'elle a été modifiée par les Protocoles de 1968 et 1979 (*Règles de La Haye-Visby*)
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924, dite également Convention de Bruxelles (*Règles de La Haye*)

### **Transport aérien international**

- Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Faite à Montréal le 28 mai 1999.
- Les parties contractantes de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et du protocole portant modification de celle-ci signée à La Haye le 28 septembre 1955.
- Protocole additionnel n°1 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, signé à Montréal le 25 septembre 1975.
- Protocole additionnel n°2 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955. Signé à Montréal le 25 septembre 1975.
- Protocole additionnel n°3 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955 et par le Protocole fait à Guatemala le 8 mars 1971, signé à Montréal le 25 septembre 1975
- Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, signé à La Haye le 28 septembre 1955. Signé à Guatemala le 8 mars 1971.

### **Réglementation de l'Union européenne (U.E)**

- Décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, (2010) Journal officiel n° L 204 du 05/08/2010.

- PARLEMENT EUROPEEN, Résolution du Parlement européen du 5 mai 2010 sur les objectifs stratégiques et les recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018, Parlement européen, en ligne : <<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2010-0128+0+DOC+XML+V0//FR>> (consulté le 30 septembre 2014).
- Directive N° 91/440 du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires, JOCE du 24 août 1991, N° L 237/25, en ligne : <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:31991L0440&from=FR>>.
- Directive 92/106/CEE du Conseil, du 7 décembre 1992, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (modifiée par Directive 2006/103/CE du Conseil du 20 novembre 2006 portant adaptation de certaines directives dans le domaine de la politique des transports, en raison de l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie), Journal officiel n° L 368 du 17/12/1992 p. 38.

### **Réglementation canadienne**

- *Loi Nationale sur les Transports, 1967 ;*
- *Loi sur les Transports Nationaux 1987 ;*
- *Loi sur les Transport au Canada, 1996.*

### **Réglementation américaine (U.S.A)**

- *Ocean Shipping Reform Act de 1998 ;*
- *Intermodal Surface Transportation Efficiency Act 1991 ;*
- *Shipping Act, P.L. 98-237 (1984) ;*
- *46 U.S. Code Appx. 1702(17) (A) ;*
- *46 U.S. Code Appx. 1702(17) (B).*

### **Réglementation française**

- *Décret no 2013-293 du 5 avril 2013 portant approbation du contrat type de commission de transport*, Journal Officiel de la République Française (JORF) 7 avr. 2013.

### **Réglementation allemande**

- Commercial Code. Extract from Book Four: Commercial Contracts (as revised by the Act dated 25 June 1998 to Reform the Law on Freight, Forwarding and Warehousing, as amended by the Act date 26 November 2001).

<b>TABLE DES JUGEMENTS</b>
----------------------------

### **Jurisprudence Canadienne**

- 06 1979 *Société des alcools du Québec c. Dart Europe*, [1979] A.C.F. no 518, Lexis Nexis.
- 1013799 *Ontario Ltd. c. Kent Line International Ltd.* (2000) 21 C.C.L.I (3d) 312 (Ont. S.C.).
- *Bertex Fashions Inc. c. Cargonaut Canada Inc.*, [1995] A.C.F. no 827 (C.F.).
- *Jones c. European and General Express Co.* (1920) 4 Ll. L. Rep. 127.
- *Lufty Ltd. c. Canadian Pacific Railway Co (The Alex)* [1974] 1 Llyod's Rep 106.
- *Morlines Maritime Agency Ltd. c. IKO Industries Ltd.* (1999) 180 F.T.R. 12 (Fed. C. Can).
- *Roy Cooke Investments Inc. v. Schenker of Canada Ltd.*, (1987) 38 B.L.R. 177 (Ont. High Ct).
- *SDV Logistiques (Canada) inc. c. SDV Logistique internationale*, 2006 QCCA 750, J.E. 2006-1188
- *Z.I Pompey Industrie et al. c. Ecu Line nv et al. mv Canmar Fortune*, (2000) *Eur. Transp. Law* 516 (Fed.C. Can.)

### **Jurisprudence américaine (Etats-Unis)**

- *Cosmopolitan Shipping Co. v. Hamburg-American Packet Co.*, 13 ICC 206 (1908).
- *Hoffman La Roche Inc. v. M/V F.F.L. Jefferson*, 371 F. Supp.109 (S.D.N.Y 1990).



- *Itel Container Corp. v. M/V Titan Scan*, 139 F. 3d 1450, 1451, 1998 AMC 1965, 1966 (11th Cir. 1998).
- *Jaycees, Inc. v. Pier Air International, Ltd.*, 714F. Supp. 81 (S.D.N.Y. 1989).
- *Magnus Electronics, Inc. v. Royal Bank of Canada*, 611 F. Supp. 436 à 440 (N.D. III. 1985).
- *Marley Co. v. Cast North America (1983) Inc.* [1995] A.C.F. no 489.
- *Victoria Sales Corp. v. Emery Air Freight, Inc.* , 917 F.2d 705 (2d. Cir. 1990).
- *Wirth Ltd. v. S/ S Acadia Forest*, 537 F.2d 1272, 1274, 1976 AMC 2178 (5th Cir. 1976).

### **Jurisprudence de l'Union européenne**

- COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPEENNE, 4 mai 2010, *TNT Express Nederland BV contre AXA Versicherung AG*, C-533/08.
- COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPEENNE, *Parlement européen contre Conseil des Communautés européennes*, [1985] Recueil de jurisprudence 1985, 1513.

### **Jurisprudence britannique**

- *East West Corporation v. DKBS 1912 & AKTS Svendborg and Utaniko Ltd. v. P&O Nedlloyd B.V* [2003] EWCA Civ. 83, Lloyd's Law Reports 2003, vol.1, part 5, 239.
- *Granville Oil and Chemicals Ltd., v. Davis Turner and Co. Ltd.* [2003] 2 Lloyd's Rep. 356 (C.A).
- *Enichem Anic Spa v Ampelos Shipping Co Ltd (The Delfini)*, [1990] 1 Lloyd's Rep 252 (House of Lord).
- *Quantum Corporation Inc. and others. v. Plane Trucking Ltd. and others*, [2002] 2 Lloyd's Rep. 25 (Court of Appeal) ; (2004) 39 *Eur. Transp. Law* 535.
- *J. I. Macwilliam Co. Inc. v. Mediterranean Shipping Co. S.A., (Rafaella S)* [2002] EWCA (Civ) 556, [2003] 2 Lloyd's Rep, 113.
- *J. I. Macwilliam Co. Inc. v. Mediterranean Shipping Co. S.A., (Rafaella S)* [2005] 1 Lloyd's Rep, 347.
- *Thermo Engineers Ltd. and Anhydro A/S v. Ferrymasters Ltd.*, (1981) Lloyd's Rep. 200.

- *Thermo Engineers Ltd. and Anhydro A/S v. Ferrymasters Ltd.*, (1990) 25 *Eur. Transp. Law* 194 (Queen's Bench Division) ; (1982) II *Rev. Droit Unif.* 174.

### **Jurisprudence française**

- *Cass. com.*, 13 mars 2007, *Kuehne et Nagel, SA GMD-Handlair et Sté Mea c/ Sté Best kid disques, SARL Promotri et Mme Chantal Guerre, épouse Debout, dite Chantal Goya*, n° 05-21.400, n° 05-21.696 et n° 05-21.874, (2007) *Rev. droit des transports*, n°4.
- *Cass. com.* 16 févr. 1988, *Bull. civ. IV*, no 75.
- *Cass com.* 26 juin 1990, B.T 1990 681.
- *Cass. com.*, 5 juillet 1988, *Société Chaussures Jean Biotteau S.A. c. AB Scandia Transport*, (1989) 24 *Eur. Transp. Law*, 49 ; (1989) 2346 *Bull. Transp.* 449.
- *Cass. com.*, *Deutsch Ost Afrika Linie DOAL v. Caf France S.A. e.a mv "Cmb Ensign"*, n°1540 FS-P, 4 juillet 2000, (2000) 35 *Eur. Transp. Law* 524.
- *Cass. com.*, 21 novembre 1995, *Transport Stefover et autres c. Mutuelle des assurances des commerçants et des cadres salariés de l'industrie et du commerce et autres*, *Bulletin des arrêts de la Cour de cassation*, IV 248.
- *Cass Com.*, Juillet 1997, *Société Doumen contre Société Navigation et Transports*, *Bulletin des arrêts de la Cour de cassation*, III, 189.
- *Cass. com* 16 fév. 1988, n° 86-18. 309, *Bull. civ.* n° 75.
- *Cass.* 17 octobre 2000, *Helvetia v. Société de fret et de services (SFS) S.A. e.a.*, n° 1729 FS-P, (2000) 35 *Eur. Transp. Law* 803.
- *CA Paris* (5ème Ch. A), 30 avril 1997, *Cie Air France c. Cie Helvetia et autre*, (1997) 2707 *Bull. Transp. Logistique*.
- *CA Paris*, 13 octobre 1986, *Bulletin des Transports* 1989.689.

### **Jurisprudence allemande**

- *Cour de justice fédérale allemande*, 24 février 2011, n° I ZR 91/10.
- *Bundesgerichtshof*, 24 juin 1987, n° I ZR 127/85, (1987) *Transportrecht* 447.
- *Bundesgerichtshof*, 17 juillet 2008, I ZR 181/05, *Eur. Transp. Law* 2009.196.

- Bundesgerichtshof, 10 mai 2012, I ZR 109/11, (2013) 48-1 *Eur. Transp. Law* 90.
- Bundesgerichtshof, 9 octobre 2013, I ZR 115/12, (2014) 49-2 *Eur. Transp. Law* 228.
- Bundesgerichtshof, 9 octobre 2013, (2013) 4 *Bull. Transp. Int. Ferrov.* 20.

### **Jurisprudence néerlandaise**

- *Rb Rotterdam, 24 January 1992, Schip & Schade (S&S) 1993, 89.*
- *Arrondissementsrechtbank Te Amsterdam, 18 novembre 1987, (The Gabriel Wehr), (1990) 25 Eur. Transp. Law, 251.*
- *HR 29 juin 1990, (S&S) 1990, 110, (The Gabriel Wehr), (1990) 25 Eur. Transp. Law 600.*
- *Rb Rotterdam, 5 juin 1992, (S&S) 1993, 107.*
- *Rb Rotterdam, 28 octobre 1999, (S&S) 2000, 35, (The Resolution Bay).*
- *Rb Rotterdam, 11 avril 2007, (S&S) 2009, 55, (The Godafoss).*

### **Jurisprudence belge**

- *Rechtbank Van Koophandel Antwerpen, 23 septembre 1975, (1976) Eur. Transp. Law. 279.*
- *Rechtbank Van Koophandel Te Antwerpen (9e kamer), 25 février 2000, (2000) 35 Eur. Transp. Law 527.*

<b>TABLE DES REGLES MODELES</b>
---------------------------------

- ASSOCIATION DES TRANSITAIRES INTERNATIONAUX CANADIENS, *Conditions générales de L'Association des transitaires internationaux canadiens inc.*, 2010.
- BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO), « Combined Transport Bill of Lading, adopted by The Baltic and International Maritime Council in January, 1971 (as revised 1995), Code Name: "COMBICONBILL ».
- BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO), « Conlinebill 2000 » (2000).

- FEDERATION INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS DE TRANSITAIRES ET ASSIMILES (FIATA), *FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services*.
- FEDERATION INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS DE TRANSITAIRES ET ASSIMILES, *FIATA Bill of Lading*.
- Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal (1992).
- Règles uniformes pour un document de transport combiné (Règles CCI 1975).
- UNCTAD/ ICC Rules for Multimodal Transport Documents. United Nations Conference on Trade and Development, *Explanatory note*, UNCTAD, en ligne : <<http://r0.unctad.org/en/subsites/multimod/mt3duic1.htm#explain1>> (consulté le 30 août 2014).

## BIBLIOGRAPHIE

### Monographie et ouvrages collectifs

ASARIOTIS, R., H.-J. BULL, M. A. CLARKE, R. HERBER, A. KIANTOU-PAMPOUKI, D. MORÁN-BOVIO, J. RAMBERG, R. DE WIT et S. ZUNARELLI, *Intermodal transportation and carrier liability*, Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities, 1999.

AUGELLO, W. J. et M. K. REYNOLDS, *Transportation, logistics, and the law*, Huntington, NY, Transportation Consumer Protection Council, 2004.

BALLOU, R. H., *Basic business logistics: transportation, materials management, & physical distribution*, Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1978.

BALUCH, I., *Transport logistics: past, present, and predictions*, Dubai, UAE, Winning Books, 2005.

BIEBER, R., F. MAIANI et M. DELALOYE, *Droit européen des transports*, Genève; Bâle; Munich; Bruxelles; Paris, Helbing & Lichtenhahn ; Bruylant ; LGDJ, 2006.

BIGRAS, Y., *Les caractéristiques des entreprises manufacturières et de la distribution dans le Grand Montréal en termes de processus logistiques et leurs besoins en transport*, Phase 1. Revue de littérature et méthodologie, Montréal, Observatoire du transport des marchandises du Grand Montréal. ESG-UQAM, 2004, en ligne : <<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0948086.pdf>> (consulté le 30 septembre 2014).

BONASSIES, P. et C. SCAPEL, *Droit maritime*, Paris, L.G.D.J., 2010.

BONSOR, N. C., *Transportation economics: theory and Canadian policy*, Toronto, Butterworths, 1984.

BOSKE, L. B. et POLICY RESEARCH PROJECT ON MULTIMODAL/INTERMODAL TRANSPORTATION,

*Multimodal/intermodal transportation in the United States, Western Europe and Latin America: governmental policies, plans and programs*, [Austin, Tex.], LBJ School, UT Austin, 1998.

CALME, S., *L'évolution du droit des transports ferroviaires en Europe*, Aix-en-Provence, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2008.

CAVINATO, J. L., *Supply chain and transportation dictionary*, Norwell, Mass., Kluwer Academic Pub., 2000.

CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE, *Règles uniformes pour un document de transport combiné*, Version révisée, Paris, La Chambre, 1975.

CHRISTOPHER, M., *Logistics and supply chain management: creating value-adding networks*, Harlow, Financial Times/Prentice Hall, 2011.

CHRISTOPHER, M., *Supply chain management: créer des réseaux à forte valeur ajoutée*, Paris, Village mondial, 2005.

CORBIER, I., *La notion juridique d'armateur*, Presses universitaires de France, 1999.

CORONADO, D., M. ACOSTA, M. del M. CERBŁN et M. del P. LŁPEZ, *Economic Impact of the Container Traffic at the Port of Algeciras Bay*, Berlin, Heidelberg, Springer-Verlag, 2006.

COYLE, J. J., J. B. EDWARD et C. J. LANGLEY, *Supply chain management: a logistics perspective*, Mason, OH, South-Western Cengage Learning, 2009.

COYLE, J. J., R. A. NOVACK, B. J. GIBSON et E. J. BARDI, *Transportation: a supply chain perspective*, Australia; Mason, OH, South-Western Cengage Learning, 2011.

CUDAHY, B. J., *Box boats: how container ships changed the world*, New York, Fordham University Press, 2006.

DAVID A. GLASS, *Freight forwarding and multimodal transport contracts*, Second edition, London, Informa Law from Routledge, 2012.

DE JUGLART, M., *Traité de droit aérien*, 2e éd., Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1989.

FINANCIAL TIMES, LES ECHOS, *L'art de l'entreprise globale*, Paris, Village mondial, 1999.

FULCONIS, F., G. PACHÉ et G. ROVEILLO, *La prestation logistique origines, enjeux et perspectives*, Cormelles-le-Royal, EMS Management & Société, 2011.

GASKELL, N., R. ASARIOTIS et Y. BAATZ, *Bills of lading: law and contracts*, London; Hong Kong, LLP, 2000.

GILMAN, S., *Ship choice in the container age*, University of Liverpool Marine Transport Centre, 1980.

GRAHAM, M. et N. ELLIOTT. *Effective intermodalism*, London, Lloyds of London Press, 1990.

GUDEHUS, T. et H. KOTZAB, *Comprehensive logistics*, coll. électronique, Heidelberg, Springer, 2009.

HAMONIER, F., *Le transport fluvio-maritime en France*, Aix-en-Provence, Aix-Marseille III, Centre de droit maritime et des transports, 1999, en ligne : <<http://www.cdmt.droit.univ-cezanne.fr/>> (consulté le 19 août 2014).

HAYUTH, Y., *Intermodality. Concept and practice. Structural changes in the ocean freight transport industry*, London, Lloyd's of London Press, 1987.

HOEKS, M., *Multimodal transport law : the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, Alphen aan den Rijn, Kluwer Law International, 2010.

HUGH M. KINDRED et MARY R BROOKS, *Multimodal transport rules*, The Hague ; Boston, Kluwer Law International, 1997.

HUGH M. KINDRED, *Freight forwarders' legal liabilities for the multimodal movement of goods*, Halifax, NS, Canadian Marine Transportation Centre, Dalhousie University, 1987.

HUGOS, M., *Essentials of supply chain management*, Hoboken, NJ, Wiley, 2011.

J. J. LANGLEY, *Third-Party Logistics Study. The State of logistics outsourcing, Results and Findings of the 18th Annual Study*, CAPGEMINI, 2014.

JANÉ, J. et A. DE OCHOA, *The handbook of logistics contracts: a practical guide to a growing field*, Basingstoke [England]; New York, Palgrave Macmillan, 2006.

JONES, P. et INTERNATIONAL FEDERATION OF FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATIONS., *FIATA legal handbook on forwarding*, Montréal, Éditions Y. Blais, 1991.

KATSIVELA, M-E., *Multimodal carrier liability in the U.S. and Canada: towards uniformity of applicable rules*, Montréal, Université de Montréal, 2004.

KERGUELEN-NEYROLLES, B., L. GARCIA, V. RENARD, C. CHATAIL, M. COMELLE BADSI, I. DOR et M. TILCHE, *Lamy transport, Tome 2, Commission de transport, mer, fer, air, commerce extérieur*, Paris, Ed. Lamy, 2013.

KIANTOU-PAMBOUKI, A., *Multimodal transport: carrier liability and issues related to the bills of lading*, XVème Congrès International de Droit Comparé, Bristol 1998 de l'Académie internationale de droit comparé, Bruxelles, Bruylant, 2000.

KLYMCHUK, A. B., *L'industrie du camionnage : analyse du rendement*, Consommation et Corporations, Canada, 1982.

KOLB, F., *La logistique: approvisionnement, production, distribution*, Paris, Entreprise Moderne d'Édition, 1972.

KOLLI, K., *Le droit rhénan interne: la responsabilité du transporteur rhénan de marchandises*, Aix-en-Provence, Université d'Aix Marseille III, Centre de Droit Maritime et des Transports, 2009, en ligne : <<http://www.cdmt.droit.univ-cezanne.fr/>> (consulté le 19 août 2014).

KOULADIS, N., *Principles of law relating to international trade*, Palo Alto, Calif., Ebrary, 2006, en ligne : <<http://site.ebrary.com/id/10134220>> (consulté le 7 mars 2014).

LEGRAND-DUPONT, B., *L'opération de transport*, Lille, Université Lille 2, 2010

LIEVRE, P., *La logistique*, 4e éd., coll. (électronique), Paris, Presses universitaires de France, 2010.

LLOYD'S OF LONDON PRESS, *Modern liner contracts: an in depth study of current contracts of carriage in liner shipping : [a special report]*, London, Lloyd's of London Press, 1984.

LOWE, D., *Intermodal freight transport*, coll. électronique, Amsterdam; Boston, Elsevier Butterworth-Heinemann, 2005.

LUN, Y. H. V., K. LAI et T. C. E. CHENG, *Shipping and logistics management*, London; New York, Springer, 2010.

MAGEE, J. F., *Industrial logistics; analysis and management of physical supply and distribution systems*, New York, McGraw-Hill, 1967.

MESSENT, A. D., *CMR, contracts for the international carriage of goods by road*, 3e éd., London, LLP, 2000.

MULLER, G., *Intermodal freight transportation*, Fourth edition, Washington, D.C., Eno Foundation for Transportation and Intermodal Association of North America, 1999.

MULLER, G., *Intermodal freight transportation. Second edition.*, Eno Foundation for Transportation, Westport, Connecticut, 1989.

NEUBAUER, R. M. et L. V. der HEYDEN, *Business models in the area of logistics in search of hidden champions, their business principles and common industry misperceptions*, Wiesbaden, Springer Fachmedien, 2011.

PACHÉ, G. et T. SAUVAGE, *La logistique: enjeux stratégiques*, Paris, Vuibert, 2004.

PAUL STEPHEN DEMPSEY, *Aviation liability law*, Second edition., Markham, Ontario, LexisNexis, 2013.

PAUL STEPHEN DEMPSEY, *International air carrier liability : the Montreal Convention of 1999*, Montreal, McGill University, Centre for Research in Air & Space Law, 2005.

PAULIN, C., *Lamy logistique*, Paris, Ed. Lamy, 2010.

PEZOLD, G. C. et W. J. AUGELLO, *Freight claims in plain English*, Huntington, N.Y., Transportation & Logistics Council, 2008.

PLOWMAN, E. G., *Lectures on elements of business logistics*, Stanford, Calif., Stanford University, Graduate School of Business, 1964.

PONS, J. et P. CHEVALIER, *La logistique intégrée*, coll. Systèmes d'information, Paris, Hermes,

1993.

PORTER, M. E., *L'avantage concurrentiel: comment devancer ses concurrents et maintenir son avance*, Paris, Dunod, 1999.

PURDY, H. L., *Transport competition and public policy in Canada*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1972.

PUTZEYS, J., *Le contrat de transport routier de marchandises*, Bruxelles, Bruylant, 1981.

RAMBERG, J., *dans Études offertes à René Rodière*, Paris, Dalloz, 1981.

RAMBERG, J., *The law of transport operators in international trade*, Stockholm, Norstedts Juridik, 2005.

RODIERE, R., *Traité général de droit maritime : Affrètements et transports*, Paris, Dalloz, 1967.

ROSNAY, J. de, *Le microscope: vers une vision globale*, Paris, Éditions du Seuil, 1975.

RUSHTON, A., P. CROUCHER et P. BAKER, *The handbook of logistics & distribution management*, coll. électronique, London; Philadelphia, PA, Kogan Page, 2010.

RUSHTON, A., S. WALKER et CHARTERED INSTITUTE OF LOGISTICS AND TRANSPORT IN THE UK, *International logistics and supply chain outsourcing from local to global*, London; Philadelphia, Kogan Page, 2007.

SAMII, A. K., *Stratégie logistique: supply chain management*, Paris, Dunod, 2004.

SAVY, M., *Le transport de marchandises*, Paris, Eyrolles : Editions d'Organisation, 2007.

SCHOENBAUM, T. J., *Admiralty and maritime law*, coll. livre électronique, St. Paul, MN, Thomson/West, 2013.

SCHRAMM, H.-J., *Freight forwarder's intermediary role in multimodal transport chains a social network approach*, Heidelberg; New York, Physica-Verlag, 2012.

SOHIER, J., *La logistique*, Paris, Vuibert, 2010.

SORKIN, S., *Goods in transit*, New York, M. Bender, 1976.

STOCK, J. R. et D. M. LAMBERT, *Strategic logistics management*, Boston, McGraw-Hill/Irwin, 2001.

STURLEY, M. F., T. FUJITA et G. J. van der ZIEL, *The Rotterdam rules: the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, London, Sweet & Maxwell, 2010.

TETLEY, W., *Marine cargo claims*, Cowansville, Quebec, Les Editions Yvon Blais, 2008.

TSENG, Y.-Y., *The role of transportation in logistics chain*, 5, Eastern Asia Society for Transportation Studies, 2005, p. 1657.



UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. SECRETARIAT, *Multimodal transport handbook for officials and practitioners*, New York; Geneva, UN, 1996.

WATERS, D., *Global logistics: New directions in supply chain management*, London, Kogan Page Ltd., 2010.

WIT, R. de, *Multimodal transport: carrier liability and documentation*, London; New York, Lloyd's of London Press, 1995.

### **Articles de revue et études d'ouvrages collectifs**

« Programme Marco Polo II et soutien aux entreprises de transport réduisant leur impact sur l'environnement », (2008) 3 *Rev. Droit Transp.*, alerte 33.

ALLEGRET, M. et C. SALQUE, « Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Historique et considérations générales », dans *JurisClasseur Transport*, coll. *JurisClasseur*, Fasc. 680, LexisNexis, France.

ALLEGRET, M. et C. SALQUE, « Transports internationaux ferroviaires. Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Appendice B : règles uniformes CIM. Titre III : responsabilité (art. 23 à 41) », dans *JurisClasseur Transport*, coll. *JurisClasseur*, Fasc. 685, LexisNexis, France, *JurisClasseur*.

ALLEGRET, M. et C. SALQUE, « Transports internationaux Ferroviaires. Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Appendice B : Règles uniformes CIM. Titre Ier. Généralités (art. 1er à 5) », dans *JurisClasseur Transport*, coll. *JurisClasseur*, Fasc.683, LexisNexis, France.

ALLEGRET, M., « Les nouvelles Règles uniformes CIM (transports internationaux ferroviaires de marchandises) adoptées à Vilnius (Lituanie) le 2 juin 1999 », dans *Etudes offertes à Barthélémy Mercadal*, Francis Lefebvre, Paris, 2002, p. 397.

AUCHTER, G., « La Convention de Budapest (CMNI) », (2002) 37 *Eur. Transp. Law* 546.

AUCHTER, G., « Le nouveau droit allemand des transports (I) », (1998) 2039, *J. Mar. Marchande*.

AUCHTER, G., « Le nouveau droit allemand des transports (II) », (1998) 2103, *J. Mar. Marchande*.

BALDWIN, J. R., « Transportation Policy in Canada: The National Transportation Act of 1967 », (1967) 7-1 *Transp. J.* 5.

BALLOU, R. H., « The evolution and future of logistics and supply chain management », (2007) 19-4 *Eur. Bus. Rev.*

BANK, R. K., A. W. CRAIG et E. J. SHEPPARD, « Shifting Seas: A Survey of US and European

Liner Shipping Regulatory Developments Affecting the Trans-Atlantic Trades », (2005) 7-1 *Marit. Econ. Logist.* 56.

BEARE, S., « Liability regimes: where we are, how we got there and where we are going? », (2002) 3 *Lloyds Marit. Commer. Law Q* 306.

BEARE, S., « The need for change and the preparatory work of the CMI », (2010) *CMI Yearb.* 146.

BERLINGIERI, F., « Aspects multimodaux des Règles de Rotterdam », (2009) 61-708 *Droit Marit. Fr.* 867.

BERLINGIERI, F., « Door-to-door transport of goods? Can uniformity be achieved? », dans *Liber amicorum Roger Roland*, Larcier, Bruxelles, 2003, p. 37.

BERLINGIERI, F., « Freedom of Contract under the Rotterdam Rules », (2009) 14-4 *Unif. Law Rev.* 831.

BERNARDEAU, L., « La CMR en tant que règle des transports intérieurs », (1998) 33 *Eur. Transp. Law* 785.

BOMBEECK, M., P. HAMER et B. VERHAEGEN, « La responsabilité du transporteur routier dans le transport par car-ferries: l'article 2 de la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) », (1990) 25-2 *Eur. Transp. Law* 110.

BON-GARCIN, I., « Auxiliaires. Le nouveau contrat type de commission de transport », (2013) *Rev. Droit Transp. Mobilité* 3.

BON-GARCIN, I., « Le transport multimodal en Europe », dans *Études offertes à Barthélémy Mercadal.*, Levallois, Editions Francis Lefebvre, 2002, 407.

BONASSIES, P., « Le transport multimodal transmaritime. Approche juridique », *Ann. IMTM Edisud* 1988.

BONSOR, N., « Competition, Regulation and Efficiency in the Canadian Raylway and Highway Industries », dans *Essays in Canadian surface transportation*, Filip K. PALDA, Vancouver, B.C., Fraser Institute, 1995, 54.

BONTEKONING, Y. M., C. MACHARIS et J. J. TRIP, « Is a new applied transportation research field emerging? A review of intermodal rail-truck freight transport literature », (2004) 38 *Transp. Res. Part A*, 1.

JERMAN, B., « Legal aspects of the logistics contracts and partnership in logistics », (2008) *Europ. Transp. Law*, 531.

BOWERSOX, D. J., « SCM: The past is prologue », (2007) 2 *CSCMP's Supply Chain Q.* 28.

BREWER, A. M., « The concept of value. Symbolic artifact or useful tool? », dans A.M. BREWER, K. J. BUTTON AND D.A HENSHER (dir.), *Handbook of logistics and supply-chain management*, Amsterdam; New York, Pergamon, 2001, p. 127.

- BROWNE, M. et J. ALLEN, « logistics out-sourcing », dans A.M. BREWER, K. J. BUTTON AND D.A HENSHER (dir.), *Handbook of logistics and supply-chain management*, Amsterdam; New York, Pergamon, 2001, 253
- CADWALLADER, F. J. J., « Uniformity in the regulation of Combined transport », (1974) *J. Bus. Law* 193.
- CAILLAUD, L., « La commission de transport a son contrat type », (2013) *NPI* 35.
- CALME, S., « La Cour de justice fédérale allemande entre transport international unimodal et transport international multimodal de marchandises. Cour de de justice fédérale allemande, 13 juin 2012, I ZR 161/10 », (2013) 1 *Rev. Droit Transp. Mobilité* 1.
- CALME, S., « La définition juridique du transport international aérien de marchandises dans la Convention de Montréal selon le droit allemand », (2011) 12 *Rev. Transp. Mobilité* 199.
- CAPINERI, C. et T. R. LEINBACH, « Freight Transport, Seamlessness and Competitive Advantage in the Global Economy », (2006) 6/1 *Eur. J. Transp. Infrastruct. Res.* 23.
- CAPRIOLI, E., « Considérations sur les nouvelles Règles CNUDCI/CCI applicables aux documents de transport multimodal », (1993) 45-526 *Droit Marit. Fr.* 204.
- CARLSON, M. H., « U. S. Participation in Private International Law Negotiations: why the UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea Is Important to the United States », (2009) 44-3 *Tex. Int. Law J.* 269.
- CHAO, A., « Transport combiné route/mer. Comment régler la responsabilité en cas de dommage dû à la tempête? », (1989) 2346 *Bull. Transp. Logistique* 439.
- CHENAL, T. K., « Uniform Rules for a Combined Transport Document in Light of the Proposed Revision of the Hague Rules », (1978) 20 *Ariz. Law Rev.* 953.
- CHRISPEELS, E., « The United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods : Background Note », (1980) *Eur. Transp. Law* 355.
- CHRISTOPHER, M., « Marketing and logistics. A new area of management concern », (1973) 2-2 *Ind. Mark. Manag.* 131.
- CHRISTOPHER, M., « New directions in logistics », dans *Global logistics: New directions in supply chain management*, C.D. Waters, London, Kogan Page Ltd., 2010, 21.
- CISSE, Y., « Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier, le consortium maritime: sont-ils transporteurs maritimes? », (2004) 34-3 *Rev. Générale Droit* 407.
- CLARKE, M., « Air Carriage by Road Quantum Rumble On », dans Johan SCHELIN (dir.), *General Trends in Maritime and Transport Law 1929-2009*, Stockholm, Johson Institute of Maritime and Transport Law, 2009, 235.
- CLARKE, M., « Summaries of Cases Applying and Interpreting International Uniform Law Instruments », (2005) 3 *Unif. Law Rev.* 592.

- CLARKE, M., « Transport (Land) », (2003) *J. Bus. Law* 522.
- CLOTT, C. B., « Ocean Freight Intermediaries: An Analysis of Non-Vessel Operating Common Carriers (NVOCC's) and Maritime Reform », (2000) 40 *Transp. J.* 17.
- COFFEY, W. J., « Multimodalism and the American carrier », (1989) 64 *Tulane Law Rev.* 569.
- COLIN, J., « La Logistique : Histoire et Perspectives », (1996) 4-2 *Logistique Manag.* 97.
- CROWDER, R. S., « Is LASH Lighter a Vessel for purposes of shipowner limitation of liability? », (1997) 22-1 *Tulane Marit. Law J.* 255.
- CZAPSKI, W., « Responsabilite du transporteur routier lors du transroulage et du ferroutage », (1990) 25-2 *Eur. Transp. Law* 172.
- DAUDIN, G., « La logistique de la mondialisation », (2003) 87-4 *Rev. OFCE* 409.
- DELEBECQUE, P., « Contrats de « service ». Quelle qualification? », (2004) 4 *Gaz. Chamb. Arbitr. Marit. Paris* 1.
- DELEBECQUE, P., « L'évolution du transport maritime. Brèves remarques », (2009) 699 *Droit Marit. Fr.* 16.
- DELEBECQUE, P., « La Convention CMR, les transports superposés et multimodaux », (2006) 11 *Rev. Droit Unif.* 569.
- DELEBECQUE, P., « Le transport multimodal », (1998) 50-2 *Rev. Int. Droit Comparé* 527.
- DELEBECQUE, P., « Obligations and Liability Exemptions of the Carrier », (2010) 2-1/2 *Eur. J. Commer. Contract Law* 87.
- DELEBECQUE, P., « Quelle responsabilité pour le transporteur aérien lorsque l'évènement dommageable ne s'est pas réalisé pendant le transport? », (2007) *Rev. Transp. Mobilité* 4.
- DELPECH, X., « Publication du contrat type de commission de transport », (2013) *Dalloz Actual. Electron.*
- DEMPSEY, P. S., « The law of intermodal transportation: what it was, what it is, what it should be », (2000) 27-3 *Transp. Law J.* 367.
- DER ZIEL, G. VAN, « Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules », (2009) 2 *CMI Yearb.* 301.
- DIAMOND, A., « The Next Sea Carriage Convention? », (2008) 2 *Lloyds Marit. Commer. Law Q.* 135.
- HOFENK, D., R. SCHIPPER, J. SEMEIJN et C. GELDERMAN, « The influence of contractual and relational factors on the effectiveness of third party logistics relationships », (2011) 17 *Journal of Purchasing & Supply Management*, 167.
- DIEDERIKS-VERSCHOOR, B., « Current practice and developments in air cargo. Comparison of the Warsaw Convention 1929 and the Montreal Convention 1999 », (2004) 39 *Eur. Transp. Law*

739.

DONOVAN, A., « Intermodal transportation in historical perspective », (2000) 27-3 *Transp. Law J.* 317.

DRISCOLL, W. et P. LARSEN, « The convention on international multimodal transport of goods », (1982) 57 *Tulane Law Rev.* 193.

DRISCOLL, W. J., « Convention on International Multimodal Transport: A Status Report, The », (1977) 9 *J. Marit. Law Commer.* 441.

EFTESTØL-WILHELMSSON, E., « The European Project on Sustainable Multimodal Transport: is a Harmonized Liability System the Right Tool? », dans Boris SOYER et Andrew TATTENBORN (dir.), *Carriage of goods by sea, land and air : unimodal and multimodal transport in the 21st century*, Routledge, 2014, 232.

EFTESTØL-WILHELMSSON, J. E., « EU Intermodal Transport and Carrier Liability. Content and Context », (2007) *Scand. Inst. Marit. Law Yearb.* 133.

ELLIG, J., « Railroad Deregulation and Consumer Welfare, 21 (2), 143-67 », (2002) 21-2 *J. Regul. Econ.* 143.

EON-SEONG, L., N. HYUNG-SIK et S. DONG-WOOK, « Defining maritime logistics and its value. », dans Dong-Wook SONG & Photis M. PANAYIDES (dir.), *Maritime logistics a complete guide to effective shipping and port management*, London, Kogan Page, 2012.

EVANGELISTA, P. et A. MORVILLO, « Alliances in Liner Shipping: an Instrument to Gain Operational Efficiency or Supply Chain Integration? », (1999) 2-1 *Int. J. Logist. Res. Appl.* 21.

FAGHFOURI, M., « International regulation of liability for multimodal transport », (2006) 5-1 *WMU J. Marit. Aff.* 95.

FARHANA, F., « Commissionnaires étrangers. La Belgique », (2011) 3393 *Bull. Transp. Logistique* 743.

FARHANA, F., « Commissionnaires étrangers. Le spéditeur », (2012) 3407 *Bull. Transp. Logistique* 228.

FARHANA, F., « Le forwarder britannique », (2012) 3420 *Bull. Transp. Logistique* 435.

FARIA, J. A. E., « Uniform law for international transport at UNCITRAL: new times, new players, and new rules. (United Nations Commission on International Trade Law) », (2009) 44-3 *Tex. Int. Law J.* 277.

FIEBIG, A., « Outsourcing under the EC Merger Control Regulation », (1996) 17-2 *Eur. Compet. LAW Rev. ECLR* 123.

FIMBEL, E., « Nature enjeux et stratégies de l'externalisation », (2003) 29-143 *Rev. Fr. Gest.* 27.

- FITZGERALD, G. F., « Proposed Convention on the International Combined Transport of Goods: Implications for International Civil Aviation », (1973) 11 *Can. Yearb. Int. Law* 166.
- FITZPATRICK, P. ., « Combined Transport and the CMR Convention », (1968) *J. Bus. Law* 311.
- FREDERICK, D. C., « Political participation and legal reform in the international maritime rulemaking process: from the Hague Rules to the Hamburg Rules », (1991) 221 *J. Marit. Law Commer.* 81.
- FREMONT, A., « *Intégration, non-intégration des transports maritimes, des activités portuaires et logistiques Quelques évidences empiriques* », dans OCDE (dir.), *Intégration et concurrence entre le transport et les activités logistiques*, OECD Publishing, 2009, 35.
- FREMONT, A., « Les Armements de Lignes Régulières et la Logistique », (2008) 53 *Cah. Sci. Transp.* 123.
- GALLAMORE, R. A., « Regulation and innovation: lessons from the American Railroad Industry », dans John Robert MEYER, José A GÓMEZ-IBÁÑEZ, Clifford WINSTON, *Essays in transportation economics and policy a handbook in honor of John R. Meyer*, Washington, D.C., Brookings Institution Press, 1999, 493.
- GENTRY, J. J., « The Role of Carriers in Buyer-Supplier Strategic Partnerships: A Supply Chain Management Approach », (1996) 17-2 *J. Bus. Logist.* 35.
- GILES, O. C., « Combined Transport », (1975) 24-3 *Int. Comp. Law Q.* 379.
- GIULIANO, G., « The public-Sector Role », dans L.A HOEL, G. GIULIANO, M. D. MEYER, *Intermodal transportation: moving freight in a global economy*, Washington, DC, Eno Transportation Foundation, 2011.
- GRARD, L., « Droit européen des transports », *Jurisclasseur Eur.* 2008. Fasc. 1130.
- GRUAU, B., « Fluidité et flexibilité », (2012) 3406 *Bull. Transp. Logistique* 211.
- HAAK, K. et M. HOEKS, « Intermodal Transport under Unimodal Arrangements: Conflicting Conventions : the UNCITRAL/CMI Draft Instrument and the CMR on the Subject of Intermodal Contracts », (2005) 28-3 *Transportrecht*, 89.
- HAAK, K., « Carriage Preceding or Subsequent to Sea Carriage under the Rotterdam Rules », (2010) 2-1 *Eur J Commerc Contr Law* 63.
- HAAK, K., « Ro-Ro Transport under CMR, Art 2: the Dutch Solution », (2005) 3 *Lloyds Marit. Commer. Law Q.* 308.
- HALL, D. et A. BRAITHWAITE, « The developement of thinking in supply chain and logistics management », dans A. BREWER, K. BUTTON and D.A HENSHER (dir.), *Handbook of logistics and supply-chain management*, Pergamon, 2001, 81.
- HALLEY, A., « Sous-traitance et chaine logistique ou la nécessaire intégration des deux stratégies », (2004) 29-2 *Gestion.* 48.

HAMMERSCHMIEDOVÁ, E., « Bundesgerichtshof (Allemagne) Arrêt du 9 octobre 2013 », (2013) 4 *Bull. Transp. Int. Ferrov.* 20.

HANCOCK, C., « Multimodal transport under the Convention », dans *A new convention for the carriage of goods by sea - the Rotterdam Rules : an analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, D. Rhidian Thomas, Witney, Oxon, Lawtext, 2009, 34.

HARPER, D. V. et K. S. GOODNER, « Just-In-Time and Inbound Transportation », (1990) 30-2 *Transp. J.* 22.

HARRY L. SINK, C. J. L. J., Brian J. Gibson, « Buyer observations of the US third-party logistics market », (1996) 26-3 *Int. J. Phys. Distrib. Logist. Manag.* 38.

HASHMI, S., « The Rotterdam Rules : A Blessing ? », (2012) 10 *Loyola Marit. Law J.* 227.

HAVER, T. D., « Supply Chain and Logistics Management : implications for liner shipping », dans Costas Th. GRAMMENOS (dir.), *The handbook of maritime economics and business*, London; Hong Kong, LLP, 2002, 375.

HELMS, M. M. et P. DILEEPAN, « Transportation issues for supply chain management », (2005) 27-1 *Bus. Forum.*

HERBER, R., « CMR: Should Not Let This Child Go ! », (1998) 3-2 *Rev. Droit Unif.* 475.

HERBER, R., « The European legal experience with multimodalism. (Admiralty Law Institute Symposium: Terminal Operations and Multimodalism) », (1989) 64-2 3 *Tulane Law Rev.* 611.

HERBER, R., « The German legislation on multimodal transport. Why did it come true and has it worked out well? », dans Johan SCHELIN, *Future logistics and transport law*, Stockholm, Axel Ax:son Johnson Institute of Maritime and Transport Law, University of Stockholm : Jure, 2008, 23.

HERBER, R., « The New German Transport Legislation », (1998) 33-5 *Eur. Transp. Law* 591.

HERTZ, S. et M. ALFREDSSON, « Strategic development of third party logistics providers », (2003) 32-2 *Ind. Mark. Manag.* 139.

HESKETT, J. L., « Logistics - essential to strategy », (1977) 55 *Harv. Bus. Rev.* 85.

HICKEY, W. P., « Legal problems relating to combined transport and barge carrying vessels », (1970) 45 *Tulane Law Rev.* 863.

HILL, D. J., « The infrastructure of combined transport », (1975) 10 *Eur. Transp. Law*, 600.

HILL, M. M., « Recasting the federal transport regulator. The thirty year's war, 1967-1997 », dans G. BRUCE DOERN (dir.), *Changing the rules: Canadian regulatory regimes and institutions*, Toronto; Buffalo, University of Toronto Press, 1999.

HOEKS, M., « Maritime plus and the european status quo. The current framework of

international transport law, maritime plus and the EU », (2010) *Scand. Inst. Marit. Law Yearb.* 161.

HOEKS, M., « The Rules of Redemption?: of Multimodal Transport Contracts, the Rotterdam Rules and the EU », (2011) *Transportrecht*, 1.

HONKA, H., *The 1980 Convention on multimodal transport. Why did it fail and what can we learn from the experience?* dans Johan SCHELIN, *Future logistics and transport law*, Stockholm, Axel Ax:son Johnson Institute of Maritime and Transport Law, University of Stockholm : Jure, 2008, 39.

HOOPER, C. D., « Forum selection and arbitration in the Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, or the definition of fora conveniens set forth in the Rotterdam Rules », (2009) 443 *Tex. Int. Law J.* 417.

HÜBNER, C., « Fluvial. Convention de Budapest », (2000) 2867 *Bull. Transp. Logistique* 755.

HÜBNER, C., « La Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure », (2000) 52-609 *Droit Marit. Fr.* 972.

JOHANSSON, S. O., « The scope and the liability of the CMR: is there a need for changes? », (2002) 25-10 *Transportrecht*, 385.

KOHLER, M., « L'encouragement du transport combiné de marchandises par la Commission européenne », (2007) 10 *Rev. Droit Transp.* Etude 14.

SELVIARIDIS, K. et M. SPRING, « Third party logistics: a literature review and research agenda », (2007) 18-1 *The International Journal of Logistics Management*, 125.

KUMAR, S. et J. HOFFMANN, « Globalisation the maritime nexus », dans Costas Th. GRAMMENOS (dir.), *The handbook of maritime economics and business*, London; Hong Kong, LLP, 2002, 35.

KUMAR, S. N. et G. L. SCHATZ, « The impact of U.S. regulatory changes on international intermodal movements », (2000) 40-1 *Transp. J.* 5.

KUMAR, S. N., « Service contracts: a case study of unfulfilled promises », (1989) 16-1 *Marit. Policy Manag.* 13.

KUMAR, S. N., « US maritime regulation: history and evolution of the 1984 Act », (1988) 15-3 *Marit. Policy Manag.* 241.

LACASSE, N., « Conférences maritimes, transport multimodal et droit de la concurrence au Canada », (1998) 16 *Annu. Droit Marit. Ocean.* 81.

LAMBERT, D. M., M. A. EMMELHAINZ et J. T. GARDNER, « Developing and Implementing Supply Chain Partnerships », (1996) 7-2 *Int. J. Logist. Manag.* 1.

LARSON, P. D., « Deregulation of and mergers among American and Canadian railroads: A study of four decades », (2013) 6 *RTBM Res. Transp. Bus. Manag.* 11.



- LAURIJSSEN, P., « Quantum Corporation Inc. v. Plane Trucking Ltd. revisited by German supreme court: Considerations on the German federal high court's decision of 17 July 2008 », (2009) 44 *Eur. Transp. Law* 143.
- LEGENBRE, C., « La Conférence de Tokyo du Comité maritime international », (1969) 21 *Droit Marit. Français* 451.
- LEGROS, C., « Relations between the Rotterdam Rules and the Convention on the Carriage of Goods by Road. (Multimodal Transport: Second Annual Oslo-Southampton-Tulane Colloquium) », (2012) 36-2 *Tulane Marit. Law J.* 725.
- LETACQ, F., « Titre de transport. Responsabilité. Actions en réparation », *JurisClasseur Transport*, Fasc. 925, France, LexisNexis.
- LETACQ, F., « Transport aérien. Sources du droit applicable. Champ d'application. », *JurisClasseur Transport*, Fasc. 920, LexisNexis, France.
- LIEB, R. C., R. A. MILLEN et L. N. V. WASSENHOVE, « Third Party Logistics Services: A Comparison of Experienced American and European Manufacturers », (1993) 23-6 *Int. J. Phys. Distrib. Logist. Manag.* 35.
- LIEB, R. C., R. A. MILLER et R. A. MILLEN, « JIT and Corporate Transportation Requirements », (1988) 27-3 *Transp. J.* 5.
- LIEVRE, P., « Un enjeu interne du développement de la logistique : lier les préoccupations de la conception d'un cadre commun entre la gestion et l'ingénierie », (2006) 31-3 *Gestion* 97.
- LOEWE, R., « Le Projet OMCI/CEE d'une Convention sur le Transport International de marchandises (Convention TCM) », (1972) 7 *Droit Eur. Transp.* 622.
- LOEWE, R., « Note explicative sur la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) du 19 mai 1956 », (1976) 11 *Eur. Transp. Law* 407.
- LONDE, L. et J. BERNARD, « Whatever happened to one-stop transportation shopping? », (1991) 1. *Transp. Topics*. 13.
- MANKABADY, S., « The Multimodal Transport of Goods Convention. A challenge to Unimodal Transport Conventions », (1983) 32-1 *Int. Comp. Law Q.* 120.
- MANKOWSKI, P., « The Rotterdam Rules. Scope of application and freedom of contract », (2010) 2-1/2 *Eur. J. Commer. Contract Law* 9.
- MARASCO, A., « Third-party logistics: A literature review », (2008) 113-1 *Int. J. Prod. Econ.* 127.
- OLANDER, M., A NORRMAN, « Legal analysis of a contract for advanced logistics services », (2012) 42-7 *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 673.
- MARTEN, B., « Multimodal transport reform and the European Union: a treaty change approach. (Multimodal Transport: Second Annual Oslo-Southampton-Tulane Colloquium) », (2012) 36-2

*Tulane Marit. Law J.* 741.

MARTINO, M. D. et A. MORVILLO, « Multimodal Chains and Transport Interoperability between the Maghreb and Western European Countries: Some Empirical Evidences », (2004) 42-1 *Ann. Marit. Stud.* 45.

MASSEY, E. A., « Prospects for a New Intermodal Legal Regime: A Critical Look at the TCM », (1971) 3 *J. Marit. Law Commer.* 725.

MASUD, R., « Le transport multimodal: émergence d'un régime juridique », (1992) 7 *Rev. Droit Aff. Int.* 825.

MCCALLA, R. J., B. SLACK et C. COMTOIS, « Dealing with globalisation at the regional and local level: the case of contemporary containerization », (2004) 48-4 *Can. Geogr.* 473.

MCGILCHRIST, N. ., « In perspective: International Chamber of Commerce uniform rules for a combined transport document », (1974) *Lloyds Marit. Commer. Law Q.* 25.

MEERSMAN, H. et E. VAN DE VOORDE, « International logistics a continuous search for competitiveness », dans A.M. BREWER, K.J. BUTTON, D.A. HENSHER. *Handbook of logistics and supply-chain management*, Amsterdam; New York, Pergamon, 2001.

MENTZER, J. T., S. MIN et Z. G. ZACHARIA, « The nature of interfirm partnering in supply chain management », (2000) 76-4 *J. Retail.* 549.

MENTZER, J. T., W. DEWITT, J. S. KEEBLER, S. MIN, N. W. NIX, C. D. SMITH et Z. G. ZACHARIA, « Defining supply chain management », (2001) 22-2 *J. Bus. Logist. I.*

MERCADAL, B., « La CMR peut-elle devenir la loi du transport intérieur français? », dans *Liber amicorum Jacques Putzeys: études de droit des transports*, Bruxelles, Bruylant, 1996, p. 245.

MERCADAL, B., « Transports aériens », *Répert. Droit Commer.* 2014 (électro.)

MERGER, M., « Intermodality, historians and policy making in Europe: finalising a successful research project », (2006) 27-1 *J. Transp. Hist.* 150.

MIRIBEL, S., « Colloque de droit comparé. Transport Multimodal et Assurance », (1999) 51-595 *Droit Marit. Fr.* 657.

MIYASHITA, K., « International logistics and modal choice », dans Costas Th. GRAMMENOS (dir.), *The handbook of maritime economics and business*, London; Hong Kong, LLP, 2002, 863.

MONTEIRO, J. et G. ROBERTSON, « Shipping conference legislation in Canada, the European Economic Community and the United States: background, emerging developments, trends and a few major issues », (1999) 26-2 *Transp. Law J.* 141.

MOORE, J. C., « The Tokyo Convention on Combined Transports (Tokyo Rules) », (1969) 1-1 *J. Marit. Law Commer.* 85.

- MORASH, E. A. ET S. R. CLINTON, « The Role of Transportation Capabilities in International Supply Chain Management », (1997) 36-3 *Transp. J.* 5.
- MUKHERJEE, P. K. et A. B. BAL, « A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept Under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective », (2009) 40-4 *J. Marit. Law Commer.* 579.
- MUKHERJEE, P. K. et A. B. BAL, « The Impact of the Volume Contract Concept on the Global Community of Shippers: the Rotterdam Rules in Perspective », (2010) 16-5 *J. Int. Marit. Law* 352.
- MULLER, G., « The business of intermodal transportation », (1998) 52-3 *Transp. Q.* 7.
- MUNARI, F., « Competition in Liner Shipping », dans F. MUNARI, J. BASEDOW, U. MAGNUS, R. WOLFRUM, *The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2009 & 2010*, coll. Hamburg Studies on Maritime Affairs, n°23, Springer Berlin Heidelberg, 2012, 3.
- MUTZ, G., « La révision 1999 de la Convention relative aux transport internationaux ferroviaires (COTIF) », dans *Études offertes à Barthélémy Mercadal.*, Levallois, Éditions Francis Lefebvre, 2002, 477.
- MUTZ, G., « transport multimodal. Le défi », (2005) 3070 *Bull. Transp. Logistique*, 133.
- NASSERI, K., « The Multimodal Convention », (1988) 19 *J. Marit. Law Commer.* 231.
- NOTES, « Coordination of Intermodal Transportation », (1969) 69-2 *Columbia Law Rev.* 247.
- NOTTEBOOM, T., « Transport policy instruments », dans JEAN-PAUL RODRIGUE, THEO NOTTEBOOM & JON SHAW (dir.), *The SAGE handbook of transport studies*, London, SAGE, 2013, 281.
- O'BRIEN, T., « Understanding the supply chain », dans L.A HOEL, G. GIULIANO, M. D. MEYER (dir.), *Intermodal transportation: moving freight in a global economy*, Washington, DC, Eno Transportation Foundation, 2011.
- OJALA, L. et D. MENACHOF, « IT in logistics and maritime business », dans Costas Th GRAMMENOS, *The handbook of maritime economics and business*, London; Hong Kong, LLP, 2002, 898.
- OLMO, C. DEL, « 25e Commission de révision (Berne, 25 et 26 juin 2014) », (2014) 2 *Bull. Transp. Int. Ferrov.* 22.
- PALMER, R. W. et F. P. DEGIULIO, « Terminal operations and multimodal carriage: history and prognosis », (1989) 64 *Tulane Law Rev.* 281.
- PANAYIDES, P. M., P. C. ANDREOU et C. LOUCA, « Supply chain integration of shipping companies », dans Dong-Wook SONG & Photis M. PANAYIDES (dir.), *Maritime logistics a complete guide to effective shipping and port management*, London, Kogan Page, 2012, 101.
- PASCHKE, M., « Germany », dans KIANTOU-PAMPOUKI (dir.), *Multimodal transport: carrier*

*liability and issues related to the bills of lading*, Bruxelles, Bruylant, 2000, 113.

VLACIC, P., M. PAVLIHA, « Logistics contract and logistics law : is it an economic imperative ? », 41 (2006) *Europ. Transp. Law*, 7.

PAULIN, C., « La Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure », (2008) 5 *Rev. Droit Transp.* 1.

PERRIN, Y., « Transport multimodal. L'approche technico-commerciale vue par un armateur », (1988) *Ann. IMTM Inst. Méditerranéen Transp. Marit.* 121.

PESCE, A., « The contract and carriage under CMR », dans Theunis JAN (dir.), *International carriage of goods by road (CMR)*, London; New York, Lloyd's of London Press, 1987, 1.

PEYREFITTE, L., « Le régime juridique des transports combinés de marchandises », (1973) 25 *Droit Marit. Fr.* 643.

PLANT, J. F., « Railroad policy and intermodalism: Policy Choices after Deregulation », (2002) 19-2 *Rev. Policy Res.* 13.

PONTOPPIDAN, K., « Shipowner's View on the UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Holly or Partly by Sea », (2009) *CMI Yearb.* 282.

PUTZEYS, J., « Cour Suprême des Pays-Bas, 29 juin 1990 », (1990) 25 *Eur. Transp. Law* 631.

QUINN, J. B., « Strategic Outsourcing: Leveraging Knowledge Capabilities », (1999) 40-4 *Sloan Manage. Rev.* 9.

RAMBERG, J., « Freight forwarders », dans Diana FABER, *Multimodal transport. Avoiding legal problems*, London; Hong Kong, Lloyd's of London Press, 1997, 19.

RAMBERG, J., « The Future Law of Transport Operators and Service Providers », (2004) 46 *Scand. Stud. Law* 136.

RAMBERG, J., « The implications of new transport technologies », (1980) 15 *Eur. Transp. Law* 119.

RAMBERG, J., « The UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents. Genesis and Contents », dans *Essays in honour of Hugo Tiberg, professor of maritime law*, Stockholm, Juristförlaget, 1996, 513.

REGGIANI, A., S. CATTANEO, M. JANIC et P. NIJKAMP, « Freight transport in Europe: policy issues and future scenarios on trans-border Alpine connections », (2000) 24-1 *IATSS Res.* 1.

VAN HOEK, R., A. E. ELLINGER et M. JOHNSON, « Great divides: internal alignment between logistics and peer functions », (2008) 19-2 *The International Journal of Logistics Management*, 110.

RISSOAN, J.-P., « Le transport fluvio-maritime et ses conséquences géographiques dans le bassin Rhône-Saône », (1983) 58-2 *Rev. Géographie Lyon* 143.

- RONDINELLI, D. et M. BERRY, « Multimodal transportation, logistics, and the environment: managing interactions in a global economy », (2000) 18-4 *Eur. Manag. J.* 398.
- RØSÆG, E., « The Rotterdam Rules as a Model for Multimodal Transport Law », (2010) 2-1/2 *Eur. J. Commer. Contract Law* 94.
- ROY, J., S. LANDRY et M. BEAULIEU, « Collaborer dans la chaîne logistique: ou en sommes-nous? », (2006) 31-3 *Gestion* 70.
- SADJADY, H., « Physical Flows », dans Z. F. REZA, S. REZAPOUR, L. KARDAR (dir.), *Logistics operations and management concepts and models*, London; Waltham, MA, Elsevier, 2011, 11.
- SCHADEE, H., « Petite polémologie sur le dernier projet de Convention internationale sur le transport international combiné de marchandises », (1970) 22 *Droit Marit. Français* 540.
- SCHELIN, J., « The UNCITRAL Convention on Carriage of Goods by Sea: harmonization or de-harmonization? », (2009) 44-3 *Tex. Int. Law J.* 321.
- SCHMELTZER, E. et R. PEAVY, « Prospects and problems of the container revolution », (1970) 1 *J. Marit. Law Commer.* 203.
- SCHMIDT, M., « Intermodal Junctions in EU transport Policy & Research », dans D. HANS-LIUDGER (dir.), *Unconnected Transport Networks: European Intermodal Traffic Junctions 1800-2000*, Campus Verlag, 2004, 49.
- SCHNEIDER, L. M., « New era in transportation strategy », (1985) 63-2 *Harv. Bus. Rev.* 118.
- SEMEIJN, J. et D. B. VELLENGA, « International logistics and one-stop shopping », (1995) 25-10 *Int. J. Phys. Distrib. Logist. Manag.* 26.
- SIEVEKING, F., « Harter Act and Bills of Lading Legislation », (1906) 16 *Yale Law J.* 25.
- SLACK, B., « Intermodal transportation », dans A. BREWER; K. BUTTON; D. A. HENSHER (dir.), *Handbook of logistics and supply-chain management*, Amsterdam; New York, Pergamon, 2001, 419.
- SMERK, G. M., « A profile on transportation in the United States », (1981) 1-3 *Transp. Rev. Transp. Rev.* 209.
- SMITH, J. R., « Ocean Freight Rates: and Their Control Through Combination », (1906) 21-2 *Polit. Sci. Q.* 237.
- SPENCER, M. S., D. S. ROGERS et P. J. DAUGHERTY, « JIT Systems and External Logistics Suppliers », (1994) 14-6 *Int. J. Oper. Prod. Manag.* 60.
- STANK, T. P. et A. S. ROATH, « Some propositions on intermodal transportation and logistics facility development: shippers' perspectives », (1998) 37-3 *Transp. J.* 13.
- STANK, T. P. et M. R. CRUM, « Just-In-Time Management and Transportation Service Performance in a Cross-Border Setting », (1997) 36-3 *Transp. J.* 31.

- STEWART, H. G. et F. S. INABA, « Ocean liner shipping: Organizational and contractual response by agribusiness shippers to regulatory change », (2003) 19-4 *Agribus. Agribus.* 459.
- STONE, B., « Critical success factors. Interconnectivity and interoperability », dans *The future of intermodal freight transport: operations, design and policy*, Rob J. W Konings, Hugo Priemus & Peter Nijkamp, Cheltenham, Edward Elgar, 2008, 225.
- STURLEY, M. F, « Changing liability rules and marine insurance: conflicting empirical arguments about Hague, Visby, and Hamburg in a vacuum of empirical evidence », (1993) 24-1 *J. Marit. Law Commer. J. Marit. Law Commer.* 119.
- STURLEY, M. F, « Scope of Coverage under the UNCITRAL Draft Instrument », (2004) 10-2 *J. Int. Marit. Law* 138.
- STURLEY, M. F, « Transport Law for the Twenty-First Century: an Introduction to the Preparation, Philosophy, and Potential Impact of the Rotterdam Rules », (2008) 14-6 *J. Int. Marit. Law* 461.
- STURLEY, M. F., « The history of COGSA and the Hague Rules », (1991) 22-1 *J. Marit. Law Commer.* 1.
- TASSEL, Y., « Le cas Rafaela S. ou l'indélicat connaissance nominatif », (2005) *Droit Marit. Fr.* 785.
- TAYLOR, S. Y., « Just-in-time », dans A.M. BREWER, K.J. BUTTON AND D.A. HENSHER, *Handbook of logistics and supply-chain management*, Amsterdam; New York, Pergamon, 2001, 212.
- TEURNIER, P., « Le transport: gérer l'espace au moyen du temps », (2011) 56-465 *Transports* 29.
- THOMAS, D. R., « Multimodalism and through transport - language, concepts, and categories. (Multimodal Transport: Second Annual Oslo-Southampton-Tulane Colloquium) », (2012) 36-2 *Tulane Marit. Law J.* 761.
- THOMPSON, J. P., « ISTE A Reauthorization and the National Transportation Policy », (1997) 25 *Transp. Law J.* 87.
- TILCHE, M., « Combiné. Preuve du vice propre », (2012) 3413 *Bull. Transp. Logistique* 327.
- TILCHE, M., « L'air et la route », (2005) 3070 *Bull. Transp. Logistique* 134.
- TILCHE, M., « La logistique et le droit. Un mariage de raison », dans *Mélanges en l'honneur de Christian Scapel*, Pierre Bonassies et Cyril Bloch, Aix-en-Provence, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2013, 374.
- TILCHE, M., « Le charme discret de la CIM », (2007) 3163 *Bull. Transp. Logistique* 92.
- TILCHE, M., « Prestataires étrangers. Bienheureux les Français. », (2003) 2987 *Bull. Transp. Logistique* 330.

- TILCHE, M., « Ro/Ro. Démêler l'écheveau. », (2012) 3427 *Bull. Transp. Logistique* 548.
- TILCHE, M., « Transitaire. L'homme charnière », (2010) 3310 *Bull. Transp. Logistique* 169.
- TILCHE, M., « Transport Fer-Terre, Statut juridique », (2006) 3116 *Bull. Transp. Logistique* 88.
- TILCHE, M., « Vol camionné. Quel régime? », (2000) 2866 *Bull. Transp. Logistique* 744.
- TRAPPE, J., « The reform of German transport law », (2001) 3 *Lloyds Marit. Commer. Law Q.* 392.
- TRENT, R. J., « What Everyone Needs to Know About SCM », (2004) 8 *Supply Chain Manag. Rev.* 52.
- ULLMAN, G. H., « The intermodal Movement of L.C.L Freight. The problem Areas », (1980) 12-1 *Transp. Law J.* 95.
- UNION DES AVOCATS EUROPEENS. DELEGATION MEDITERRANEE, « L'évolution du droit des transports en Europe: propos conclusifs », dans *L'évolution du droit des transports en Europe : Marseille, 12 octobre 2007*, Bruxelles, Bruylant, 2008, 161.
- VELLENGA, D. B., J. SEMIJN et D. R. VELLENGA, « One-stop shipping for logistics services: a review of the evidence and implications for multi-modal companies », (1991) 3-1 *J. Transp. Manag.* 31.
- VERHEYEN, W., « Freight integration : what is the way forward ? » (2014) 49-1 *Eur. Transp. Law 2014*, 31
- W. LEMOINE et LARS DAGNÆS, « Globalisation strategies and business organisation of a network of logistics service providers », (2003) 33-3 *Int. J. Phys. Distrib. Logist. Manag.* 209.
- WHALEN, T. J., « The New Warsaw Convention: The Montreal Convention », (2000) 25-1 *Air Space Law* 12.
- WINSTON, C., « You can't get there from here: Government failure on U.S. transportation », (1999) 17-3 *Brookings Rev.* 36.
- YANCEY, B. W., « The carriage of goods: Hague, COGSA, Visby and Hamburg », (1983) 57 *Tulane Law Rev.* 1238.
- ZAMORA, S., « Carrier Liability for Damage or Loss to Cargo in International Transport », (1975) 23-3 *Am. J. Comp. Law* 391.

### **Documents gouvernementaux**

#### **Canada**

- TRANSPORT CANADA. *Avis à l'industrie*, 19 septembre 2009.

- TRANSPORTS CANADA, *Aller sans entraves: un guide pour la réforme des transports*, [Ottawa], Transports Canada, 1985.

### **Etats-Unis**

- Bureau of Economics of the Federal Trade Commission, *Statement of John L. PETERMAN Director, Bureau of Economics Federal Trade Commission Before The Advisory Commission on Conferences In Ocean Shipping*, P915806, 1991, en ligne : <[http://www.ftc.gov/sites/default/files/documents/advocacy\\_documents/ftc-staff-comment-advisory-commission-conferences-ocean-shipping-concerning-conferences-ocean/p915806oceanshiping.pdf](http://www.ftc.gov/sites/default/files/documents/advocacy_documents/ftc-staff-comment-advisory-commission-conferences-ocean-shipping-concerning-conferences-ocean/p915806oceanshiping.pdf)> (consulté le 20 septembre 2014).
- FEDERAL MARITIME COMMISSION (FMC), *FMC authorizes actions based on transpacific fat finding investigation*, 20573, Washington D.C 20573, FMC, 1999, en ligne : <<http://www.fmc.gov/news/default.aspx?CategoryId=1&Month=3&Year=1999&Archive=y&ArticleId=510>> (consulté le 30 septembre 2014).
- FEDERAL MARITIME COMMISSION (FMC), *The Impact of The Ocean Shipping Reform Act of 1998*, FMC, 2001, en ligne : <[http://www.fmc.gov/assets/1/page/osra\\_study.pdf](http://www.fmc.gov/assets/1/page/osra_study.pdf)> (consulté le 20 septembre 2014).
- UNITED STATES, UNITED STATES, CONGRESS, HOUSE et OFFICE OF THE LAW REVISION COUNSEL, *United States code: containing the general and permanent laws of the United States enacted through the 112th Congress (ending January 2, 2013, the last law of which was signed on January 15, 2013)*, 2013.

## **Documents nationaux, régionaux et internationaux**

### **Nations-Unies**

- BERLINGIERI, F., *A Comparative Analysis of The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules*, United Nations Commission on International Trade Law, 2001, en ligne : <[http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg\\_3/Berlingieri\\_paper\\_comparing\\_RR\\_Hamb\\_HVR.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf)> (consulté le 30 septembre 2014).
- COMMISSION DES NATIONS UNIES POUR LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL, *Droit des transports. Rapport du Groupe de Travail III. Quatorzième session*, A/CN.9/572, Vienne, Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, 2004, en ligne : <[http://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/CN.9/572](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/CN.9/572)> (consulté le 25 août 2014).
- COMMISSION DES NATIONS UNIES POUR LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL, *Compilation des commentaires des gouvernements et des organisations intergouvernementales*, A/CN.9/658/Add.11, New York , CNUDCI, 2008, en ligne : <<http://daccess-dds->



ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/538/87/PDF/V0853887.pdf?OpenElement>  
(consulté le 25 août 2014).

- COMMISSION DES NATIONS UNIES POUR LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL, Groupe de travail I., *Compilation des réponses à un questionnaire relatif à la réglementation du transport de porte à porte et commentaires additionnels des États et des organisations internationales sur le champ d'application du projet d'instrument*, A/CN.9/WG.III/WP.28, CNUDCI, 2003, en ligne : <<http://daccess-ddsny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/808/13/PDF/V0380813.pdf?OpenElement>> (consulté le 27 août 2014).
- COMMISSION DES NATIONS UNIES POUR LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL, Groupe de travail I., *Droit des transports: élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [par mer], Observations générales sur le champ d'application du projet d'instrument*, Onzième session, A/CN.9/WG.III/WP.29, New York, CNUDCI, 2003, en ligne : <<http://daccess-ddsny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/808/19/PDF/V0380819.pdf?OpenElement>>.
- CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT, Groupe de Travail III, *Elaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises par mer, Proposition des États-Unis d'Amérique*, Douzième session, A/CN.9/WG.III/WP.34, CNUCED, 2003.
- CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL, COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE (UNECE), Groupe de travail du transport combiné, *Possibilités de réconciliation et d'harmonisation des régimes de responsabilité civile régissant le transport combiné. Résultats de deux réunions d'un groupe d'experts (« audits ») concernant les régimes de responsabilité civile appliqués au transport multimodal*, TRANS/WP.24/2000/3, Nations Unies, 2000, en ligne : <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/003f.pdf>> (consulté le 30 août 2014).
- SECRETARIAT DE LA CNUCED, *Multimodal transport the feasibility of an international legal instrument: report*, [Geneva, Switzerland], United Nations Conference on Trade and Development, 2003, en ligne : <[http://unctad.org/en/docs/sdtetlb20031\\_en.pdf](http://unctad.org/en/docs/sdtetlb20031_en.pdf)> (consulté le 2 juillet 2014).
- STURLEY, M. F., *Sea Carriage Goes Ashore: The Relationship Between Multimodal Conventions and Domestic Unimodal Rules*, dans: *Modern Law for Global Commerce*, Vienne, Congress to celebrate the fortieth annual session of UNCITRAL, 2007, en ligne : <<http://www.uncitral.org/pdf/english/congress/Sturley.pdf>> (consulté le 27 août 2014).
- UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT et SECRETARIAT, *Multimodal transport and containerization: guidelines on the introduction of containerization and multimodal transport and on the modernization and improvement of the infrastructure of developing countries : report*, New York, United Nations, 1984.

- UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, Secretariat, *Implementation of multimodal transport rules. Comparative Table*, UNCTAD/SDTE/TLB/2/Add. 1, UNCTAD, 9 octobre 2001, en ligne : <<http://unctad.org/en/docs/posdtetlbd2a1.en.pdf>>.
- UNITED NATIONS, ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT et EUROPEAN COMMISSION, *Terminologie en transports combinés*, New York, United Nations, 2001, en ligne : <<http://www.oecd.org/sti/transport/roadtransportresearch/1941816.pdf>> (consulté le 30 août 2014).

### **Union européenne**

- CLARKE, M. A., R. HERBER, F. LORENZON et J. RAMBERG, *Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC). Final Report Task B: Intermodal liability and documentation*, 2005, en ligne : <<http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/Intermodal%20liability%20and%20documentation.pdf>>.
- COMMISSION EUROPEENNE ET IMT TECHNOLOGIES LTD., *The economic impact of carrier liability on intermodal transport. Final Report*, Commission Européenne, 2001, en ligne : <[http://ec.europa.eu/transport/library/final\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/library/final_report.pdf)>.
- COMMISSION EUROPEENNE, *Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur l'examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 « Pour une Europe en mouvement. Mobilité durable pour notre continent »*, COM(2006) 314 final (Non publié au Journal officiel), Commission européenne, 2006, en ligne : <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52006DC0314&from=FR>> (consulté le 30 août 2014).
- COMMISSION EUROPEENNE, *Document de travail des services de la Commission. Document accompagnant la communication de la Commission sur le Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises Résumé de l'analyse d'impact*, SEC (2007) 1321, Bruxelles, Commission européenne, 2007, en ligne : <[http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2007\\_logistics/action\\_plan/logistics\\_action\\_plan\\_ia\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2007_logistics/action_plan/logistics_action_plan_ia_fr.pdf)> (consulté le 30 septembre 2014).
- COMMISSION EUROPEENNE, *Intermodalité et Transport Intermodal de Marchandises dans l'Union européenne. Une logique de système pour le transport de marchandises, Stratégies et actions visant à promouvoir l'efficacité, les services et le développement durable*, COM (97) 234 final, 1997.
- COMMISSION EUROPEENNE, *Livre blanc: la politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix.*, Luxembourg, Commission européenne, 2001, en ligne :

<[http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001\\_white\\_paper/lb\\_texte\\_complet\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_fr.pdf)> (consulté le 30 août 2014).

- COMMISSION EUROPEENNE, *Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises, Communication de la Commission*, COM(2007) 607 final, Bruxelles, Commission Européenne, 2007, en ligne : <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0607&from=FR>>.
- COMMISSION EUROPEENNE, *Study on the Details and Added Value of Establishing A (Optional) Single Transport (Electronic) Document for All Carriage of Goods, Irrespective of Mode, As Well As A Standard Liability Clause (Voluntary Liability Regime), with Regard to Their Ability to Facilitate Multimodal Freight Transport and Enhance the Framework Offered by Multimodal Waybills and or Multimodal Manifests.*, TREN/CC/01-2005/LOT1/Legal assistance activities, Commission Européenne, en ligne : <[http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/studies/doc/2009\\_05\\_19\\_multimodal\\_transport\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/studies/doc/2009_05_19_multimodal_transport_report.pdf)>.

### **Organisation Intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)**

- COMITE INTERNATIONAL DES TRANSPORTS FERROVIAIRES, *Guide lettre de voiture CIM (GLV-CIM)*, CIT, 10 janvier 2009.
- ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES (OTIF), *Rapport de l'Office central relatif à la révision de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et Rapports explicatifs relatifs aux textes adoptés par la 5ème Assemblée générale*, Berne, OTIF, 2011, en ligne : <<http://www.cit-rail.org/fr/droit-du-transport/cotif/>> (consulté le 24 août 2014).
- ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES. *Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure*, OTIF, 20 décembre 2013.
- ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES, *Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises (CIM). Rapport explicatif*, en ligne : <[http://www.otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/07\\_veroeff/03\\_erlaeut/rpex99-ru-cim-f.pdf](http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/03_erlaeut/rpex99-ru-cim-f.pdf)> (consulté le 14 août 2014).

### **Comité Maritime International (CMI)**

- BERLINGIERI, F., P. DELEBECQUE, T. FUJITA, R. ILLESCAS, M. F. STURLEY, G. VAN DER ZIEL, A. VON ZIEGLER et S. ZUNARELLI. *The Rotterdam Rules. An Attempt to Clarify*

*Certain Concerns That Have Emerged*, Comité Maritime, 5 août 2009, en ligne : <<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/5RRULES.pdf>> (consulté le 30 septembre 2014).

- COMITE INTERNATIONAL DES TRANSPORTS FERROVIAIRES, *Summary of the scope of application of COTIF and its Appendices*, 2014, en ligne : <[file:///Users/kamelia/Desktop/CORIF%20CIM%20textes/Table\\_Status-of-the-application-of-COTIF\\_EN\\_2014-03-04.pdf](file:///Users/kamelia/Desktop/CORIF%20CIM%20textes/Table_Status-of-the-application-of-COTIF_EN_2014-03-04.pdf)> (consulté le 24 août 2014).
- REPORT OF THE CMI PLANNING COMMITTEE, « Door to Door Transport », *CMI Yearb.* 2000, en ligne : <<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook+2000.pdf>> (consulté le 20 septembre 2014).

### **Conférence européenne des ministres des transports (CEMT)**

- TABLE RONDE D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS et CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES, *Rapport de la soixante-seizième table ronde d'économie des transports: tenue à Paris les 29-30 avril 1987 sur le thème : le rôle des chargeurs et des transporteurs dans la logistique*, Paris, Conférence européenne des ministres des transports, 1987.

### **Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)**

- COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN (CCNR), « Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) », *Dépôt des instruments de ratification*, en ligne : <[http://www.ccr-zkr.org/files/conventions/etatRatifications\\_fr.pdf](http://www.ccr-zkr.org/files/conventions/etatRatifications_fr.pdf)>.

## **Autres sources documentaires**

### **Documents des associations internationales de professionnelles**

- ASSOCIATION DES TRANSITAIRES INTERNATIONAUX CANADIENS (CIFFA), « CIFFA Submission to Transport Canada Commentary on the Rotterdam Rules » (21 mars 2009), en ligne : <<http://www.ciffa.com/downloads/2009/03/30/CIFFA%20Submission%20to%20Transport%20Canada%20on%20the%20Rotterdam%20Rules%20March%202009.pdf>> (consulté le 12 août 2014).
- EUROPEAN ASSOCIATION FOR FORWARDING, TRANSPORT, LOGISTICS AND CUSTOMS SERVICES (CLECAT), *Position Paper: United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea - the « Rotterdam Rules »*, CLECAT, 11 mai 2009, en ligne : <<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/4CLECAT.pdf>>

(consulté le 30 septembre 2014)

- FEDERATION INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS DE TRANSITAIRES ET ASSIMILES (FIATA), *FIATA Position on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea (the « Rotterdam Rules »)*, FIATA, 11 août 2009, en ligne : <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/3FIATA.pdf> (consulté le 27 décembre 2013)
- INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION (IRU), *IRU Position on The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (The Rotterdam Rules)*, IRU, 17 août 2009, en ligne : [http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/IRU\\_2009.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/IRU_2009.pdf) (consulté le 20 septembre 2014).
- THE EUROPEAN COMMUNITY SHIPOWNERS' ASSOCIATION (ECSA), THE INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS), BIMCO et WORLD SHIPPING COUNCIL (WSC), « Shipowner Associations Welcome EP Support for Rotterdam Rules » (mai 2010), en ligne : [https://www.bimco.org/About/Press/Press\\_Releases/2010/2010\\_05\\_17\\_Rotterdam\\_Rules.aspx](https://www.bimco.org/About/Press/Press_Releases/2010/2010_05_17_Rotterdam_Rules.aspx) (consulté le 30 août 2014).

### **Dictionnaires et encyclopédies**

- DAMIEN, M.-M., *Dictionnaire du transport et de la logistique*, 3e éd., Paris, Dunod, 2010.
- FIGUIÈRE, G., C. CAMELIO LAURENT, P. BONASSIES et A. BRUNO, *Dictionnaire anglais-français du commerce maritime*, Rennes, Infomer, 2009.
- HERBER, R., « Inland Navigation », dans *International encyclopedia of comparative law*, 12, International association of legal science, New York, Oceana.
- IDOWU, S. O., N. CAPALDI, L. ZU et A. D. GUPTA (dir.), « Product Life Cycle Management », dans *Encyclopedia of Corporate Social Responsibility*, Springer Berlin Heidelberg, 2013, 1920
- LAWSOURCE, I. *The Canadian encyclopedic digest*, Carswell, 1997.
- PACHÉ, G., « La logistique », dans *Encyclopædia Universalis*, coll. électronique, Paris.

### **Documents internet**

- CIOAREC, V., « Combined Air and Sea Transport Documents », *forwarderlaw.com* (16 juin 2007), en ligne : [http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article\\_id=462&highlight=Rail](http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=462&highlight=Rail)

(consulté le 28 août 2014).

- CIOAREC, V., « When is CMR road consignment note acceptable as Combined Transport Document? », *forwarderlaw.com* (20 juin 2007), en ligne : <[http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article\\_id=454](http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=454)> (consulté le 14 août 2014).
- COUNCIL OF SUPPLY CHAIN MANAGEMENT PROFESSIONALS, « Supply Chain Management Terms and Glossary », en ligne : <<http://cscmp.org/digital/glossary/glossary.asp>> (consulté le 20 septembre 2014).
- CZAPSKI, W., « Les Règles de Rotterdam et la convention CMR : quelles en sont les implications pour les transporteurs routiers ? », *iru.org*, en ligne : <[https://www.iru.org/cms-filesystem-action?file=Events\\_2010\\_RR/Czapski.pdf](https://www.iru.org/cms-filesystem-action?file=Events_2010_RR/Czapski.pdf)> (consulté le 29 août 2014).
- DELEBECQUE, P., « Transport ou logistique? », *Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris* n°14 (2007), en ligne : <[www.arbitrage-maritime.org](http://www.arbitrage-maritime.org)> (consulté le 27 décembre 2013).
- GLUCK, R., « Report on UNCITRAL. Part 2: Specific Provisions » (23 octobre 2008), en ligne : <[http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article\\_id=528](http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=528)> (consulté le 20 septembre 2014).
- JOHANSSON, S. O., B. A. OLAND, K. PYSDEN, J. RAMBERG, W. TETLEY et G. D. SCHMITT, « A response to the attempt to clarify certain concerns over the Rotterdam Rules published 5 august 2009 » (5 août 2009), en ligne : <<http://www.mcgill.ca/maritimelaw/sites/mcgill.ca.maritimelaw/files/Summationpdf.pdf>> (consulté le 25 août 2014).
- JONES, P. F. M., « CIFFA Standard Trading Conditions Upheld by Quebec Court », *forwarderlaw.com* (2 novembre 2006), en ligne : <[http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article\\_id=408](http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=408)> (consulté le 30 septembre 2014).
- PERRELLA, C., « CMR: Recent Jurisdictional Developments in Italy », *forwarderlaw.com* (juin 2014), en ligne : <[http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article\\_id=946](http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=946)>.
- SMYRLIS, L., « Inside outsourcing Does outsourcing drive results? See what our Survey of Canadian Third Party Logistics reveals », *canadianshipper.com* (2014), en ligne : <[www.canadianshipper.com](http://www.canadianshipper.com)> (consulté le 29 septembre 2014).
- TETLEY, W., « A Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules) », *McGill.ca. Tetley's Maritime & Admiralty Law* (20 décembre 2008), en ligne : <[http://www.mcgill.ca/maritimelaw/sites/mcgill.ca.maritimelaw/files/Summary\\_of\\_Criticism\\_of\\_UNCITRAL\\_\\_No\\_1.pdf](http://www.mcgill.ca/maritimelaw/sites/mcgill.ca.maritimelaw/files/Summary_of_Criticism_of_UNCITRAL__No_1.pdf)> (consulté le 20 août 2014).

- UNION INTERNATIONALE POUR LE TRANSPORT COMBINE RAIL-ROUTE (UIRR), « TC Rail-Route », en ligne : <<http://www.uirr.com/fr/road-rail-ct.html>> (consulté le 14 août 2014).

