

# Partie II

## Approches techniques

### CHAPITRE 4

---

## Corridors de transport et construction du statut juridique de l'entrepreneur de transport multimodal

*Par Valérie Bailly-Hascoët*

*Attachée de recherches*

Institut du Droit International des Transports (IDIT) - Rouen- France

*et Cécile Legros*

*Professeur de droit privé*

Université de Rouen - France

*Directrice scientifique*

Institut du Droit International des Transports (IDIT) - Rouen- France

# Biographies

## **Valérie BAILLY-HASCOËT**

*Titulaire du DESS Droit des Activités Maritimes (Université de Bretagne Occidentale - Brest) et d'une Maîtrise de Droit des Affaires (Université Assas - Paris 2), Valérie BAILLY-HASCOËT est attachée de recherches à l'Institut du Droit International des Transports (IDIT). Elle a publié des fascicules consacrés au droit des transports et participe aux travaux scientifiques que l'IDIT réalise dans le cadre de contrats de recherche et d'études au profit de ses partenaires (Grands Réseaux de Recherche de la Région Haute-Normandie, Ports de Rouen et du Havre, Logistique Seine Normandie, Pôle de compétitivité NOV@LOG), d'institutionnels (Ministère de l'Ecologie....) ou d'entreprises privées. Elle a en particulier rédigé une étude portant sur l'analyse des aspects juridiques de l'intermodalité dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région Haute-Normandie 2000 - 2006.*

## **Cécile LEGROS**

*Professeur de droit privé à l'Université de Rouen, Cécile LEGROS est membre du CUREJ (Centre Universitaire Rouennais d'Études Juridiques) dans lequel elle assure la responsabilité de l'axe transversal « ports et transports ». Elle est par ailleurs responsable du Master II de Droit douanier, des transports et de la logistique (M2 DDTL) de la Faculté de Droit de Rouen et Directrice scientifique de l'IDIT. A ce titre, elle supervise les travaux de l'IDIT et participe à des appels à projets. Ses travaux portent principalement sur les aspects juridiques de transport international, et plus particulièrement sur les conflits de normes en ce domaine.*

# Introduction

1. Dans son Livre blanc en faveur d'un système de transport compétitif et économe en ressources<sup>1</sup>, la Commission européenne souligne que l'Europe a besoin d'un «réseau de base» composé de corridors destiné au transport de grands volumes consolidés de marchandises et de passagers. Par une large utilisation de modes de transports plus efficaces au sein de combinaisons multimodales et par la mise en œuvre de technologies avancées et d'infrastructures d'approvisionnement en combustibles propres, ce réseau de base offrirait à la fois une efficacité élevée et des niveaux d'émission réduits de CO<sub>2</sub>. La Commission envisage notamment de faire en sorte que les régimes de responsabilité favorisent le développement du rail, de la navigation intérieure et du transport intermodal. Elle souhaite créer des corridors de fret multimodaux, afin de synchroniser les investissements et les travaux d'infrastructure et de permettre la fourniture de services de transport efficaces, innovants et multimodaux, comportant des services ferroviaires sur moyenne ou longue distance.

2. À la lecture de ces intentions, on constate que le transport multimodal et le régime de responsabilité de ses acteurs, est au cœur de la politique européenne des transports, et plus particulièrement du développement des corridors de fret. L'intérêt de la Commission pour le statut juridique de l'entrepreneur de transport multimodal (ETM) ne date pas d'hier. L'insuffisante harmonisation de son régime de responsabilité contractuelle est en effet considérée comme l'une des pierres d'achoppement du développement du transport multimodal aux niveaux européen et mondial. Si en effet, au cours du XX<sup>ème</sup> siècle, des conventions internationales ont été élaborées pour harmoniser la responsabilité du transporteur dans chacun des modes de transport existants (conventions « unimodales »)<sup>2</sup>, les tentatives d'harmonisation de la responsabilité de l'ETM ont toujours échoué. Ces échecs tiennent au particularisme de la technique multimodale qui consiste à combiner, pour un même envoi, l'utilisation de modes de transport différents, répondant chacun à un régime juridique particulier.

3. Le transport multimodal a explosé avec la conteneurisation, puis la mondialisation des échanges. Il est aujourd'hui l'affaire d'opérateurs spécialisés qui proposent à leurs clients de gérer le transport d'une marchandise de bout en bout, que ce soit au niveau national ou international. Ces opérateurs peuvent être spécialisés dans un mode de transport particulier, telles les entreprises de transport routier qui proposent une offre outre-manche ou outre-alpine et utilisent pour ce faire le ferry ou la voie ferroviaire, ou bien encore les opérateurs de transport com-

---

<sup>1</sup> « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources », COM (2011) 144 du 28 mars 2011.

<sup>2</sup> V. infra n°11.

biné qui sont spécialisés dans le ferroutage des conteneurs maritimes. Certains opérateurs sont généralistes et appréhendent tous les types de transport multimodaux. Ce sont les commissionnaires de transport internationaux, ou *freight forwarders*. Il s'agit souvent de compagnies maritimes ou aériennes qui ont élargi leur palette de services pour offrir une offre transocéanique dans le cadre d'une prestation « porte à porte ». Elles utilisent la voie routière, fluviale ou ferroviaire pour les pré et post-acheminements. Sur certains trafics, des opérateurs spécialisés agissent pour le compte d'opérateurs généralistes. Ainsi par exemple, un commissionnaire de transport spécialisé dans l'acheminement ferroviaire des conteneurs va gérer, pour le compte d'un freight forwarder international, le pré ou le post-acheminement d'un conteneur maritime, ceci par les voies ferroviaire et routière.

4. A l'heure actuelle il n'existe donc pas d'homogénéité dans la profession d'ETM. Cette hétérogénéité se retrouve également au plan des régimes de responsabilité auquel est susceptible d'être soumis l'ETM en cas de perte, d'avarie ou de retard subi par la marchandise transportée. Cette multiplicité de réglementations, selon le mode de transport mais également selon que le transport est interne ou international, nuit au développement du transport multimodal. Elle est en effet grande source d'insécurité juridique, l'ETM étant dans l'incapacité de prévoir les règles qui seront applicables pour déterminer sa responsabilité qui dépendront de la phase modale durant laquelle se sera produit l'incident. Au plan pratique, cette activité est ainsi difficilement assurable car le risque est mal évalué. La recherche d'une réglementation matérielle uniforme se révèle donc nécessaire dans ce domaine.

La branche du droit que constitue le droit du commerce international, branche à laquelle appartient le droit des transports, se caractérise par une multiplicité de ses sources<sup>3</sup>, opposant le « droit construit » au « droit spontané ». Parmi celles-ci, certaines présentent une réelle originalité. Le trait commun à la plupart de ces sources, réside dans un objectif d'uniformisation de la règle applicable. La recherche d'une règle unique s'appliquant aux situations internationales présentant un problème juridique identique, se justifie par plusieurs considérations. Tout d'abord, la diversité des lois locales susceptibles de s'appliquer à une opération internationale peut constituer un obstacle au développement des échanges internationaux. Ensuite, la diversité des lois nationales en conflit se double de la difficulté de déterminer, parmi celles-ci, celle qui aura vocation à régir la situation en cause. La complexité du droit international privé est bien connue. La subtilité des mécanismes de conflits de lois en fait un droit savant, peu accessible aux praticiens du commerce international. Ainsi, appliquer une même règle entre opérateurs du commerce international, c'est parler la même langue et favoriser les échanges. Ce sont alors à la fois l'efficacité économique et la sécurité juridique

<sup>3</sup> B. Oppetit, *Droit du commerce international*, PUF, coll. « Thémis, textes et documents », 1977 ; *La notion de source du droit du commerce international*, Arch. Phil. Dr. 1982 Sirey.

qui sont recherchés<sup>4</sup>. Par ailleurs, les règles nationales étatiques, sont parfois inadaptées aux opérations internationales dans la mesure où elles ont en général été forgées pour les besoins du commerce local et ne prennent pas toujours en compte les spécificités induites par le caractère international de l'opération. Ici, c'est l'adéquation de la règle à l'opération projetée qui est l'objectif.

La méthode du droit uniforme de source internationale apparaît ainsi comme un instrument privilégié du droit du commerce international. Selon René David, le « droit international vrai » doit nécessairement dépasser les contingences locales et découler de sources internationales<sup>5</sup>. Parmi les différentes sources de droit uniforme envisageables, on trouve les conventions internationales et les instruments contractuels optionnels, parfois issus de la pratique elle-même. La période récente est par ailleurs marquée par le développement du droit dérivé européen (directives, règlements) dans le domaine du transport. Il était donc logique que l'Union européenne se penche sur la réglementation du transport international et notamment multimodal.

5. La présente contribution vise à présenter l'environnement juridique dans lequel évoluent les ETM internationaux, ainsi que les outils contractuels qu'ils utilisent pour encadrer leur responsabilité (I). Aucune de ces sources n'apparaissant réellement satisfaisante, une évolution du régime juridique de l'intermodalité au niveau européen est désormais envisagée (II).

## *L'environnement juridique actuel du transport multimodal*

6. Le transport multimodal pâtit à l'heure actuelle de l'absence d'un régime juridique harmonisé qui résulterait d'un compromis entre les différents acteurs (chargeurs, ETM, transporteurs effectifs) et qui garantirait la protection des intérêts des uns et des autres. Aucun des outils existants n'instaure un régime de responsabilité uniforme, lequel représente à la fois la solution la plus souhaitable, mais aussi la plus difficile à atteindre en raison des particularités propre à chaque mode de transport.

7. Les acteurs du transport multimodal peuvent ainsi être soumis à différents régimes juridiques légaux (A) ou contractuels (B) en fonction du type de transport réalisé.

<sup>4</sup> Ainsi, le préambule de la Convention de Vienne de 1980 relative à la vente internationale de marchandises énonce: « Estimant que l'adoption de règles uniformes applicables aux contrats de vente internationale de marchandises et compatibles avec les différents systèmes sociaux, économiques et juridiques contribuera à l'élimination des obstacles juridiques aux échanges internationaux et favorisera le développement du commerce international».

<sup>5</sup> R. David, *Droit du commerce international, Réflexions d'un comparatiste sur le droit international privé*, Economica, 1987, n°36.

## Les instruments normatifs

L'encadrement juridique de l'opération de transport multimodal relève de sources très diverses, allant de la convention internationale (1) à la loi nationale (2), en passant par l'accord régional (3).

### **Les conventions internationales**

9. Parmi les différents instruments d'uniformisation de la règle matérielle, objectif recherché pour favoriser les échanges internationaux, les conventions internationales, en ce qu'elles réalisent à la fois les conditions de l'internationalité de la source et de l'uniformisation de la règle applicable, constituent sans doute la méthode la plus appropriée. Le succès de la méthode conventionnelle, du point de vue de l'objectif d'harmonisation, réside dans trois paramètres majeurs : d'une part, le degré de ratification de la convention au plan international ; d'autre part, la qualité de la règle uniforme et enfin, l'application uniforme de la convention par les autorités (étatiques ou arbitrales) qui la mettent en œuvre dans le cadre de contentieux.

10. Dans le domaine du transport multimodal plusieurs instruments internationaux existent, sans qu'aucun d'entre eux ne soit pleinement satisfaisant. À côté des conventions unimodales qui comportent parfois des dispositions relatives au transport multimodal, on trouve une convention multimodale, mais qui n'est jamais entrée en vigueur.

### **Les conventions internationales unimodales**

11. À défaut de convention véritablement multimodale, les acteurs de l'intermodalité ont dû se satisfaire de l'existence de conventions internationales adaptées chacune à un mode de transport particulier :

- Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, du 25 août 1924 (dite « Règles de La Haye-Visby ») ;
- Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, du 12 octobre 1929 (dite « Convention de Varsovie ») ;
- Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, du 19 mai 1956 (dite « CMR ») ;
- Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, du 31 mars 1978 (dite « Règles de Hambourg ») ;
- Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, du 9 mai 1980 (dite « COTIF ») et ses Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU-CIM) ;
- Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, du 28 mai 1999 (dite « Convention de Montréal ») ;
- Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, du 3 octobre 2000 (dite « CMNI »).

## 12. Deux de ces conventions comportent des aspects multimodaux.

La convention CMR<sup>6</sup> régit de bout en bout les transports combinés de véhicules routiers : transports transmanche par Eurotunnel ou par ferry (roll on/roll off), transports transalpins par la route-roulante. Cependant, la convention CMR ne couvre pas les transports combinés comportant une rupture de charge, telle que le déchargement d'un conteneur du véhicule routier pour être embarqué sur un navire.

La convention COTIF régit de bout en bout les transports de wagons, conteneurs ou caisses mobiles en « fer-route » (feroutage ou transport combiné rail-route), « fer-mer » et « fer-voies navigables intérieures ». La modification de cette convention par le protocole de Vilnius entré en vigueur en 2006 a permis une extension de son champ d'application<sup>7</sup>.

13. Pour régir les aspects multimodaux, ces deux conventions appliquent le système « réseau » (*network liability system*). Elles soumettent l'ETM aux dispositions du régime de responsabilité impérativement applicable au mode de transport concerné par le dommage (avarie, perte, retard). Ainsi par exemple, lorsqu'un dommage survient lors de la phase maritime d'un transport roll on/roll off, la responsabilité de l'ETM (ici un transporteur routier) vis-à-vis de son client sera régie selon les règles du droit maritime. Il pourra ainsi invoquer les causes d'exonération de responsabilité prévues en faveur du transporteur maritime par le texte impérativement applicable au transport maritime (Règles de La Haye-Visby ou Règles de Hambourg). De même, pour un transport fer-mer, le transporteur ferroviaire contractuel bénéficie non seulement des causes d'exonérations prévues par la convention internationale applicable au contrat de transport ferroviaire (COTIF et RU-CIM), mais aussi de certaines causes exonératoires typiquement maritimes qui s'inspirent des Règles de La Haye-Visby.

Les autres conventions internationales placent au contraire hors de leur champ d'application la phase modale autre que celle qu'elles régissent<sup>8</sup>. Cette phase modale non couverte par l'instrument international, mais néanmoins couverte par

<sup>6</sup> Il s'agit de l'article 2 de la convention ; à propos duquel V. not. : J. Putzeys, *Quand la mer devient route*, Liber amicorum L. Tricot, Kluwer, 1988, p.411 ; M. Bombeeck, Ph. Hamer, 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*, E.T.L., 1990, 107-193 ; W. Czapski, *La responsabilité du transporteur routier lors du transroulage et du feroutage*, E.T.L. 1990, n°2, p.172.

<sup>7</sup> 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, 2011 ; M. Allégret, *Les nouvelles Règles uniformes CIM (transports internationaux ferroviaires de marchandises) adoptées à Vilnius (Lituanie), le 2 juin 1999*, Etudes offertes à B. Mercadal, éd. Francis Lefebvre 2002, p.397.

<sup>8</sup> Conventions de Varsovie et de Montréal en transport aérien, Règles de La Haye-Visby et Règles de Hambourg en transport maritime, CMNI en transport fluvial.

le contrat, est dès lors laissée à la libre négociation contractuelle entre l'ETM et son client. Ce qui se résume généralement à l'application des conditions générales du premier. Si l'on prend l'exemple de l'important trafic transmaritime des conteneurs, les phases de pré et post-acheminement terrestre d'un transport géré de bout en bout par un ETM (souvent un armement maritime) sont régies par les clauses du connaissement, dans la limite de leur contrariété aux règles impératives de la loi applicable au contrat<sup>9</sup>.

14. Ni le système réseau, ni a fortiori les conventions qui ne régissent pas le transport multimodal, ne constituent un régime juridique adapté et prévisible. Les chargeurs réclament notamment des règles impératives et des plafonds d'indemnisation<sup>10</sup> s'appliquant de façon uniforme à toutes les phases d'un transport multimodal. D'où l'idée déjà ancienne d'élaborer un véritable instrument multimodal international. Malheureusement, la première convention adoptée en la matière n'est jamais entrée en vigueur.

### **Une convention internationale non en vigueur sur le transport multimodal : La Convention TMI 1980**

15. La Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, signée à Genève le 24 mai 1980 (dite « Convention TMI 1980 ») n'a répondu que partiellement à ce souhait et n'est finalement jamais entrée en vigueur. Cette convention avait vocation à s'appliquer à tous les types de transports multimodaux internationaux sans exception et à offrir aux expéditeurs un interlocuteur et un responsable unique, l'entrepreneur de transport multimodal (ETM). Elle n'oblige pas les Etats qui la ratifient à dénoncer les conventions existantes, lesquelles demeurent prioritairement applicables aux transports multimodaux qu'elles régissent déjà.

16. Au plan du régime de responsabilité, la convention rend l'ETM responsable du transport de bout en bout et uniformise partiellement sa responsabilité puisqu'elle instaure un système « réseau modifié » (*modified network liability system* ou *modified liability system*) qui est un compromis entre le régime uniforme (*uniform liability system*) et le système réseau (*network liability system*). Comme son nom l'indique, le régime uniforme institue une responsabilité uniforme de l'ETM, quel que soit le lieu où le dommage survient, que ce lieu soit déterminable ou non. Le système réseau prévoit quant à lui l'application du régime de responsabilité propre au mode de transport au cours duquel le dommage est survenu. En tant que compromis entre le régime uniforme et le système réseau, le système

<sup>9</sup> V. à ce sujet, infra n°38 et s.

<sup>10</sup> Toutes les conventions internationales relatives au transport contiennent de tels plafonds qui ont pour objet de limiter l'indemnisation qui sera due par le transporteur. Ces plafonds peuvent être écartés en cas de déclaration de valeur par le client ou en cas de faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur.



« réseau modifié » prévu par la Convention TMI 1980 cumule des règles qui sont applicables quel que soit le lieu de survenance du dommage, et d'autres règles qui s'appliquent selon le lieu de survenance du dommage. Tout d'abord, quel que soit le lieu de survenance du dommage, la convention prévoit une présomption de faute ou de négligence de l'ETM (directement inspirée des Règles de Hambourg). De ce point de vue, l'entrée en vigueur de la Convention aurait constitué une avancée par rapport à la situation actuelle où l'ETM est soumis à une multiplicité de régimes légaux et contractuels, et se décharge même parfois de sa responsabilité pour les phases du transport qu'il n'accomplit pas lui-même. On ne retrouve l'influence du système réseau qu'au niveau des plafonds de réparation applicables en cas de dommage localisé : il doit être fait application du plafond d'indemnisation prévu par la convention ou la loi interne applicable au mode de transport concerné lorsque ce plafond est supérieur à ceux prévus par la Convention. Cette règle complexe se justifie néanmoins par le caractère impératif des plafonds<sup>11</sup>, dans la plupart des lois nationales ou conventions concurrentes.

17. Dans l'hypothèse où le lieu du dommage n'est pas déterminable, les plafonds d'indemnisation prévus par la Convention doivent être appliqués<sup>12</sup> (*alternative* ou *fall-back set of rules*). Dans la mesure où les plafonds prévus par les conventions internationales maritimes et fluviales contiennent un plafond élevé par colis (plafond avantageux pour les cargaisons légères) et un plafond bas par kilo, alors que les conventions internationales terrestres et aériennes contiennent un unique plafond élevé par kilo, la Convention a fixé des plafonds différents selon que le transport multimodal comporte ou non une phase maritime<sup>13</sup>. Enfin, et la solution est classique sur ce point, la limite indemnitaire est écartée en cas de faute intentionnelle de l'ETM ou de faute inexcusable (un acte ou une omission commis témérement et en sachant qu'une perte, un dommage ou un retard en résulteraient probablement).

18. Malgré ses avantages, la Convention TMI 1980 comportait de nombreux points litigieux qui expliquent sans doute le faible nombre de ratifications que cet instrument a suscitées<sup>14</sup>. Plusieurs de ces difficultés tiennent au fait que dans l'esprit des rédacteurs de la convention, celle-ci devait entrer en vigueur parallèlement à l'entrée en vigueur de la nouvelle convention internationale applicable aux

<sup>11</sup> C'est-à-dire des plafonds d'indemnisation auxquels il n'est pas possible de déroger faute de violer la loi ou la convention concurrente.

<sup>12</sup> La responsabilité de l'ETM est limitée à une somme de 920 DTS (droits de tirage spéciaux du FMI) par colis, ou 2,75 DTS par kilogramme, la limite la plus élevée étant applicable. Cours du DTS au 27 avril 2012 : 1,17484 EUR.

<sup>13</sup> Si le transport multimodal n'emprunte pas de voie maritime ou fluviale, mais seulement des voies terrestres ou aériennes, la responsabilité est alors limitée à 8,33 DTS.

<sup>14</sup> Actuellement six Etats seulement l'ont ratifiée (le Chili, le Mexique, le Malawi, le Sénégal, le Rwanda, et enfin la Zambie) ce qui ne constitue pas un nombre suffisant pour son entrée en vigueur laquelle est aujourd'hui totalement improbable.

transports maritimes, les Règles de Hambourg<sup>15</sup>, qui avait été adoptée deux ans auparavant (1978). En effet, les dispositions de ces deux conventions se combinaient parfaitement. Mais les Règles de Hambourg ne sont entrées en vigueur qu'en 1992 entre seulement quelques Etats. Ainsi, les Règles de La Haye-Visby sont demeurées le régime mondialement appliqué en transport maritime. Or, certaines des dispositions de cette convention, notamment l'exonération du transporteur maritime en cas de faute nautique, se combineraient mal avec celles de la Convention TMI.

Une autre raison qui a mis en échec l'entrée en vigueur cette convention est la différence entre le principe de responsabilité de l'ETM fixé par cette convention (présomption de faute ou de négligence dont il se libère en prouvant que lui-même et ses préposés ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences) et celui fixé par plusieurs des conventions unimodales à l'égard des transporteurs substitués (présomption de responsabilité dont ils ne se trouvent libérés qu'en prouvant l'existence de l'une des causes d'exonération limitativement énumérées par la convention)<sup>16</sup>. Il pourrait ainsi se présenter des situations où l'ETM se trouverait exonéré à l'égard de son client, tandis que le transporteur substitué ne serait pas en mesure de s'exonérer à l'égard de l'ETM.

19. La réticence des Etats à ratifier la Convention TMI 1980 tient enfin au défaut d'alignement des plafonds de réparation sur ceux prévus par certaines conventions unimodales. Dans le cas où la perte ou le dommage ne peut être localisé sur un tronçon déterminé du transport multimodal<sup>17</sup>, les plafonds de réparation applicables à l'ETM ne sont pas complètement harmonisés avec ceux prévus par les conventions unimodales. Ils leur sont soit supérieurs lorsque le transport multimodal comporte une phase maritime ou fluviale (920 DTS/colis ou autre unité de chargement ou 2,75 DTS/kg), soit inférieurs lorsque le transport multimodal comporte une phase aérienne ou terrestre (8,33 DTS/kg). Si ce dernier plafond est égal à celui prévu par la Convention CMR, il est en effet inférieur à celui prévu par les RU-CIM, la Convention de Varsovie amendée par le Protocole n°4 de Montréal, ou la Convention de Montréal de 1999 (19 DTS/kg)<sup>18</sup>.

20. Cette convention, malgré ses imperfections, aurait pu constituer une avancée notable en termes de simplification du régime. Mais l'échec du processus de ratification a conduit les opérateurs du transport international à mettre en chantier

<sup>15</sup> V. supra n°11, la liste des conventions.

<sup>16</sup> Le premier régime est ainsi moins sévère que le second.

<sup>17</sup> Cette situation est fréquente en pratique. Prenons l'exemple de colis manquant à l'arrivée. Il n'est pas toujours possible de déterminer en quel lieu précis et lors de quelle phase modale la perte ou le vol ont eu lieu.

<sup>18</sup> Depuis le 30 décembre 2009.

une nouvelle convention laquelle n'est cependant pas totalement multimodale mais seulement « Maritime + ».

### **Une nouvelle convention internationale sur le transport multimodal maritime : Les Règles de Rotterdam**

21. Les conventions maritimes existantes ne régissent pas les transports multimodaux transmaritimes organisés par les armements maritimes ou les freight forwarders. Il s'agit là d'un des maillons manquants de l'harmonisation du droit du transport multimodal puisque la convention maritime la plus largement appliquée aujourd'hui, la Convention de Bruxelles du 25 août 1924<sup>19</sup> ou « Règles de La Haye-Visby », ne s'applique que du chargement au déchargement du navire et ne couvre donc pas les phases de pré et post-acheminement du conteneur, alors que bien souvent la prestation couvre l'intégralité du transport (entrepôt à entrepôt ou *door to door*), ce qui aboutit en pratique à un régime de responsabilité mouvant et très protecteur de l'ETM pour ces phases terrestres. Ce vide juridique relatif<sup>20</sup> a en effet donné lieu à l'établissement de conditions générales très diverses les unes par rapport aux autres, et souvent défavorables aux chargeurs.

22. Les espoirs d'harmonisation sont aujourd'hui fondés sur l'adoption d'une nouvelle convention internationale relative au contrat de transport maritime mais pouvant couvrir les phases préalables ou postérieures, d'où son surnom de *convention maritime plus*. En effet, la convention affiche elle-même sa volonté d'instaurer un régime unique pour le transport "door-to-door" comportant une phase maritime. La Convention des Nations Unies *sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer* (appelée « Règles de Rotterdam ») a été signée le 11 décembre 2008 entre 24 Etats, dont la France et les Etats-Unis mais pas la Chine. Ayant vocation à remplacer les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg, cette convention ne compte toutefois à ce jour qu'une seule ratification (Espagne en 2011) alors qu'il en faudrait 20 pour qu'elle entre en vigueur.

23. S'il est porteur d'objectifs ambitieux, tel que l'utilisation d'un seul contrat de transport pour la totalité de l'acheminement de la marchandise, il faut bien constater que cet instrument ne donne cependant pas satisfaction aux opérateurs économiques sur bien des aspects. Composé de 18 chapitres et de 96 articles<sup>21</sup>, il se caractérise par sa complexité tant ses rédacteurs ont voulu anticiper tous les cas de figure juridiques pouvant se présenter lors d'un transport multimodal transmaritime et aboutir à un texte de compromis. Certaines de ses dispositions laissent planer des interrogations, notamment l'important champ de

<sup>19</sup> Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance.

<sup>20</sup> Relatif, car ces phases sont en principe régies par la loi nationale applicable au départ ou à l'arrivée.

<sup>21</sup> Les Règles de La Haye-Visby n'en comportent que dix et les Règles de Hambourg trente-quatre.

liberté contractuelle qui est prévu en faveur des contrats de volume. Des interrogations demeurent également quant aux conflits qui pourraient naître avec les conventions unimodales existantes. Enfin, si les Règles de Rotterdam prennent soin de ne pas empiéter sur les dispositions « multimodales » de ces conventions unimodales (ex : article 2 de la Convention CMR sur le transport roll on/roll off), des questions demeurent sur le régime qui sera finalement applicable au dommage<sup>22</sup>.

24. Outre la modernisation du régime juridique du transport maritime international (document électronique de transport, suppression de la faute nautique du transporteur en tant que cause exonératoire de responsabilité, augmentation des limites de responsabilité, modernisation du régime du transport en pontée), les Règles de Rotterdam ont pour ambition d'harmoniser le régime juridique du transport *door to door*, quel que soit le mode de pré ou de post-acheminement utilisé. Cependant, elles ne couvriront ces phases non maritimes que de façon optionnelle : le client et l'ETM doivent en avoir convenu en indiquant des lieux de réception et/ou de livraison ne coïncidant pas avec les ports de chargement ou de déchargement. Par ailleurs, même si les parties au contrat de transport optent pour une application *door to door* des Règles de Rotterdam, le régime de responsabilité fixé par l'instrument ne s'appliquera pas systématiquement. Si le dommage (perte, avarie, retard) ou sa cause survient uniquement pendant la phase maritime du transport, le régime des Règles de Rotterdam s'appliquera. En revanche, si le dommage ou sa cause survient (même partiellement) avant ou après la phase maritime, les dispositions des Règles de Rotterdam relatives à la responsabilité, à la limitation de la responsabilité et au délai pour agir en justice, devront s'écarter au profit de celles prévues par les conventions internationales unimodales impérativement applicables (CMR, COTIF, CMNI). C'est la consécration du système « réseau modifié » (*modified network liability system*) qui consiste à appliquer la réglementation identifiée en fonction de la phase modale durant laquelle a eu lieu le dommage. Si aucune convention internationale n'est impérativement applicable (par exemple lorsque le mode de transport non maritime concerné par le dommage se limite à un transport intérieur Le Havre-Paris), le régime de responsabilité des Règles de Rotterdam s'appliquera. Dans ce cas, il pourra y avoir une différence entre la responsabilité de l'ETM, régie par les Règles de Rotterdam et la responsabilité du transporteur effectif (le transporteur routier par exemple) régie par la loi nationale et/ou ses conditions générales. Enfin, si le dommage ou sa cause ne peut être localisé, ce sera également le régime des Règles de Rotterdam qui s'appliquera.

<sup>22</sup> Sur cette question, D. Glass, *Meddling in the Multimodal Muddle ? A network conflict in the UNCITRAL Draft Convention on the carriage of Goods*, L.M.C.L.Q. 307, 309 (2006) ; M. Hoeks Lim, *Multimodal carriage with a pinch of sea salt : door-to-door under the UNCITRAL Draft instrument*, European Transport Law (E.T.L.) 2008, p. 270 ; F. Berligeri, *Aspects multimodaux des Règles de Rotterdam*, DMF 2009, n°708 ; J. Putzeys, *RR versus CMR ?*, Liber amicorum M. Huybrecht, Larcier, Bruxelles, 2011 ; C. Legros, *Relations Between the Rotterdam Rules and the Convention on the Carriage of Goods by Road*, Tul. Mar. L.J. Vol. 36/2012

25. Certains estiment que ces solutions risquent d'inciter les chargeurs français, plutôt que de passer par un port français, à faire transiter leur fret par un Etat voisin afin d'aboutir à l'application d'une des conventions unimodales (transport terrestre international = Convention CMR ou COTIF) plutôt que des Règles de Rotterdam qui auraient vocation à s'appliquer au transport intérieur entre l'hinterland et le port français d'exportation. Ce choix pourrait notamment être motivé par les différences existant entre les conditions d'indemnisation fixées par cette nouvelle convention et les conventions unimodales. En effet, si un dommage survient (ou débute) pendant la phase terrestre du transport multimodal, l'indemnisation se fera selon les Règles de Rotterdam s'il s'agit d'un transport intérieur (ex : Paris/Le Havre) alors qu'elle se fera selon les règles de la Convention CMR s'il s'agit d'un transport international routier (ex : Paris/Anvers). Or, le plafond au kilo fixé dans les Règles de Rotterdam (3 DTS/kg de poids brut) est bien inférieur à celui fixé par la Convention CMR (8,33 DTS/kg). Certes, les Règles de Rotterdam prévoient également un plafond au colis (875 DTS) qui sera applicable s'il aboutit à une limite plus élevée que celle découlant de la limite au kilo. Précisons que ce plafond au colis n'est intéressant que dans le cas de colis d'un poids maximum de 105 kg. Au-delà de ce poids, c'est le plafond au kilo de la CMR qui sera le plus intéressant (ex : pour un colis de 110 k :  $110 \text{ kg} \times 8,33 \text{ DTS} = 916,3 \text{ DTS}$ ). Mais surtout, le plafond au colis des Règles de Rotterdam n'est intéressant que si le ou les colis sont individualisés dans le contrat conclu entre le chargeur et l'ETM. En cas d'envoi de colis groupés sur une palette ou dans un conteneur, c'est la palette ou le conteneur qui sera considéré comme colis si le contrat de transport n'énumère pas les colis qu'ils regroupent ou renferment. On peut cependant penser que les chargeurs, qui connaissent bien cette règle puisqu'elle s'applique déjà aux transports purement maritimes, prendront soin de vérifier les mentions du document de transport qui doit, aux termes de l'article 36, §1 (c) mentionner le nombre de colis.

L'ambition des Règles de Rotterdam en termes de clarification du régime n'a selon nous pas été réalisée du fait notamment de la complexité accrue de la mise en œuvre du *limited network system*. La convention n'est en outre pour l'heure pas en vigueur. Il en résulte que d'autres sources normatives se sont développées.

### **Les autres sources normatives**

27. A défaut de convention internationale, des accords régionaux ont été adoptés. Certains Etats ont également élaboré des lois internes.

### Des accords régionaux

28. À défaut d'entrée en vigueur de la Convention TMI 1980<sup>23</sup>, des conventions internationales d'envergure régionale ont été élaborées dans certaines parties du monde. On peut citer notamment, l'Amérique latine<sup>24</sup> et l'Amérique du sud<sup>25</sup>, l'Asie<sup>26</sup> et l'Afrique<sup>27</sup>. Ces accords régionaux s'inspirent de la Convention TMI 1980 (présomption de faute ou de négligence) et des Règles CNUCED/CCI décrites ci-dessous (notamment pour les plafonds de réparation) tout en prévoyant des causes d'exonération supplémentaires inspirées de celles figurant dans les Règles de La Haye-Visby<sup>28</sup>.

### Des législations nationales

29. Un certain nombre d'Etats ont adapté leur législation interne au transport multimodal. Selon les Etats, les dispositions spécifiques au transport multimodal s'appliquent aux seuls transports multimodaux internes (Allemagne), aux transports multimodaux internationaux à destination de leur territoire (Argentine), au départ de leur territoire (Inde), ou à ceux réalisés au départ et à destination de leur territoire (Brésil). Certaines législations opèrent une distinction entre le transport multimodal transmaritime et les autres transports multimodaux. Ainsi, la législation chinoise contient à la fois des dispositions spécifiques au transport multimodal transmaritime (art. 102 à 106 du Code maritime de 1993) et des dispositions applicables aux autres types de transports multimodaux (Chapitre 17, Section 4 de la Contract Law 1999).

30. Ces législations de source nationale ont vocation à régir un transport international multimodal, à défaut de convention internationale de droit uniforme, à condition que la loi applicable au contrat (*lex contractus*), soit la loi de cet Etat, désignée selon un mécanisme de règles de conflit de lois. Dans l'Union européenne, la loi applicable au contrat de transport international est déterminée selon les règles de conflits de lois issues du Règlement du 4 juillet 2008 dit « Rome I ». Selon ce texte, les parties au contrat peuvent tout d'abord choisir la

<sup>23</sup> V. supra n° 15

<sup>24</sup> L'accord de l'Andean Community conclu entre la Bolivie, la Colombie, l'Equateur, le Pérou et le Venezuela. Décision n°331 du 4 mars 1993 modifiée par la décision n°393 du 9 juillet 1996 « International Multimodal Transport ».

<sup>25</sup> Le Partial Agreement for the facilitation of Multimodal Transport of Goods du Mercosur conclu le 27 avril 1995 entre l'Argentine, le Brésil, le Paraguay et l'Uruguay. Cet accord a été étendu en 1994 aux autres Etats membres de l'Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) qui regroupe tous les Etats d'Amérique du Sud : Agreement on International Multimodal Transport 1996.

<sup>26</sup> L'Asean Framework Agreement on multimodal Transport conclu en 2005 entre dix Etats d'Asie dont l'Indonésie, la Malaisie, le Cambodge, les Philippines, la Thaïlande et le Vietnam.

<sup>27</sup> La Convention inter-états de transport multimodal des marchandises en Afrique centrale signée à Libreville au Gabon en 1996 sous l'égide de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et qui réunit 6 Etats : le Congo, le Gabon, le Tchad, la République centrafricaine, la Guinée Equatoriale et le Cameroun.

<sup>28</sup> V. supra n°11

loi applicable à leur contrat (art. 3)<sup>29</sup>. A défaut de choix, le règlement prévoit une règle de conflit spéciale au contrat de transport de marchandise en son article 5§1, selon laquelle le contrat est régi par la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle, à condition toutefois que certains éléments de rattachement géographique du contrat coïncident avec ce pays<sup>30</sup>. Cette règle de conflit s'avère peu adaptée au transport multimodal qui met en présence par nature plusieurs transporteurs, lesquels peuvent en outre être établis dans des Etats différents. Ainsi, la règle générale applicable aux prestations de service est sans doute plus pertinente. Aux termes de l'article 4§1 (b) "le contrat de prestation de services est régi par la loi du pays dans lequel le prestataire de services a sa résidence habituelle". Dans le contrat de transport multimodal, le prestataire est indubitablement l'ETM. La loi applicable au contrat serait donc ainsi la loi du pays d'établissement du prestataire, résultat qui correspond du reste parfaitement avec la philosophie du texte.

31. S'agissant du régime de responsabilité de l'ETM, les solutions adoptées par ces législations nationales sont diverses. Lorsque le lieu du dommage n'est pas localisé, et à la différence de la Convention TMI 1980 ou des Règles CNUCED/CCI<sup>31</sup>, certaines législations font peser sur l'ETM une présomption de responsabilité qui est similaire à celle pesant sur le transporteur, puisqu'elles s'inspirent soit des Règles de La Haye-Visby soit de la Convention CMR, présomption dont l'ETM s'exonère en prouvant l'existence de certaines causes d'exonération (ex : vice propre, défaut de l'emballage, faute de l'expéditeur, force majeure ou cas fortuit, grève, lock-out, fait du Prince). Ce principe de responsabilité résulte soit d'un renvoi à l'application du droit commun du contrat de transport (loi allemande), soit de l'application de dispositions spécifiques au contrat de transport multimodal (Argentine, Brésil, Chine). La législation indienne se rapproche davantage de la Convention TMI 1980 ou des Règles CNUCED/CCI puisqu'elle met à la charge de l'ETM une présomption de faute ou de négligence dont il s'exonère par la preuve de son absence de faute. La législation néerlandaise adopte une solution encore différente, qui se rapproche de celle adoptée par la jurisprudence allemande avant la réforme législative opérée en 1998 : l'ETM est soumis au régime légal le plus avantageux pour le chargeur. En revanche, si le dommage est localisé sur un tronçon pour lequel il existe une convention internationale ou une loi impérative prévoyant un régime de responsabilité différent, la majorité de ces législations adoptent soit le système « réseau » soit le système « réseau modifié »

<sup>29</sup> Le choix d'une loi comportant des dispositions spécifiques au transport multimodal peut ainsi constituer un choix pertinent.

<sup>30</sup> « À défaut de choix exercé conformément à l'article 3, la loi applicable au contrat de transport de marchandises est la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de chargement ou le lieu de livraison ou encore la résidence habituelle de l'expéditeur se situe aussi dans ce pays. Si ces conditions ne sont pas satisfaites, la loi du pays dans lequel se situe le lieu de livraison convenu par les parties s'applique».

<sup>31</sup> V. infra, n°35 et s.



en prévoyant l'application de l'intégralité ou d'une partie seulement (plafonds de réparation) du régime propre au mode de transport concerné (ex : Argentine, Allemagne, Code maritime et le *Contract Law* 1999 chinois, Pay-Bas).

32. En ce qui concerne les plafonds de réparation, lorsque le lieu du dommage est localisé, ces législations adoptent des solutions diverses. Ainsi, les législations argentine, indienne et la *Contract Law* chinoise renvoient aux plafonds prévus par la convention internationale ou la loi nationale applicable. En cas de transport multimodal transmaritime, le Code maritime chinois adopte les plafonds des Règles de La Haye-Visby. La législation brésilienne adopte une solution hybride consistant à renvoyer aux plafonds de réparation prévus par la loi applicable au mode de transport concerné s'il s'agit du mode maritime ou aérien, et à prévoir des plafonds de réparation spécifiques en cas de dommage localisé sur un tronçon routier ou ferroviaire (400 pesos/colis). Lorsque le lieu du dommage n'est pas localisé, certaines législations prévoient des plafonds s'alignant sur ceux des Règles de La Haye-Visby (Brésil : 666,67/colis ou 2 DTS/kg) ou de la Convention CMR (loi allemande : 8,33 DTS/kg), ou bien sur les deux selon que le transport multimodal comportait ou non une phase maritime ou fluviale (loi indienne s'alignant sur les Règles CNUCED/CCI).

Certaines des législations se distinguent de la Convention TMI 1980 et des Règles CNUCED/CCI, et se rapprochent du régime français de la commission de transport en interdisant à l'ETM de se prévaloir des limitations de réparation, non seulement en cas de faute dolosive ou inexcusable de sa part, mais également lorsqu'une telle faute est commise par ses préposés (Argentine).

33. L'incomplétude des instruments normatifs, que ce soient les conventions internationales ou les lois nationales, a encouragé les opérateurs de transport international à développer des règles souples de nature contractuelle. Dans ce domaine le succès de la "soft law" est indubitable.

### Les instruments optionnels

34. Lorsque l'adoption d'un instrument normatif de type convention internationale est impossible, le droit du commerce international connaît depuis longtemps une tendance au comblement du vide par l'élaboration de règles spontanées, par les praticiens eux-mêmes. Dans cette branche du droit et en particulier en droit des transports, l'importance des règles issues de la pratique (usages, coutumes, contrats-type ou autre *lex mercatoria*) est ancienne. Les règles ainsi élaborées sont plus adaptées aux besoins des opérateurs. Elles ne sont cependant pas de même nature juridique que les instruments normatifs qui ont une valeur légale. L'instrument élaboré par la pratique n'a que la valeur d'un contrat, d'où sa dénomination d'optionnel en ce sens qu'il ne sera applicable que sur le fondement de la volonté des parties au contrat de transport multimodal, qui auront ainsi exprimé leur choix en exerçant une option au profit de l'instrument facultatif.



En matière de transport multimodal, différents instruments optionnels existent à l'heure actuelle. Ils émanent de sources très variées.

**Des règles contractuelles standard à vocation internationale : les Règles CNUCED/CCI 1992<sup>32</sup>**

35. Elaborées par la Chambre de commerce internationale<sup>33</sup> en étroite coopération avec le secrétariat de la CNUCED, les Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal ont succédé en 1992 aux « Règles uniformes pour un document de transport combiné » publiées par la CCI en 1975. Comme ces dernières, elles n'ont aucune valeur impérative puisqu'il ne s'agit pas d'une convention internationale. Ces règles ne s'appliquent que lorsqu'elles sont incorporées au contrat de transport multimodal par la volonté des parties. D'ailleurs, elles cèdent devant les dispositions impératives des conventions internationales ou de la loi nationale applicable au contrat. Toutefois, lorsque les Règles CNUCED/CCI sont incorporées dans un contrat de transport, elles remplacent et annulent toute clause contractuelle contraire, excepté dans le cas où celle-ci augmenterait la responsabilité ou les obligations de l'ETM. Ainsi, bien que de nature purement contractuelle, les Règles CNUCED/CCI n'autorisent de dérogation à leurs dispositions qu'*ad favorem*<sup>34</sup>.

Les Règles CNUCED/CCI sont applicables à tous les types de transports multimodaux internationaux sans exception, ce qui en fait a priori un outil d'uniformisation intéressant. Adoptées afin de palier au défaut d'entrée en vigueur de la Convention TMI 1980, elles s'en inspirent tout en adoptant des solutions différentes sur certains points critiquables.

36. Il est difficile d'apprécier le degré d'utilisation de ces règles dans la pratique. Néanmoins, la CNUCED considère qu'elles sont couramment utilisées dans les contrats commerciaux et on peut relever qu'elles connaissent une indéniabie application pratique par les commissionnaires de transport ou les *freight forwarders* membres de la FIATA<sup>35</sup> puisque les conditions générales du *FIATA Multimodal Transport Bill of Lading* (FIATA FBL) s'y réfèrent. Elles semblent avoir moins de succès auprès des armateurs maritimes dont les connaissements de transport combiné se réfèrent rarement aux Règles CNUCED/CCI. Ajoutons que le Document Multimodal CIT (DM CIT) et les Conditions Générales (CG) qui ont été mis au point par le Comité International des Transports ferroviaires (CIT) en faveur des ETM ferroviaires, s'inspirent également des Règles CNUCED/CCI.

<sup>32</sup> Eric A. Caprioli, *Considérations sur les nouvelles règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal*, D.M.F. 1993, avril, p.204 s.

<sup>33</sup> La CCI (ou ICC) est une association internationale de professionnels dont l'objet est de promouvoir les échanges internationaux.

<sup>34</sup> La hiérarchie des normes est donc la suivante : Règles impératives (conventionnelles ou nationales) > règles CNUCED/CCI > stipulations contractuelles (sauf si plus favorables).

<sup>35</sup> Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés

Comme la Convention TMI 1980, les Règles CNUCED/CCI soumettent l'ETM à une présomption de faute ou de négligence dont il se libère en prouvant qu'aucune faute ou négligence de sa part ou de celle de ses préposés n'a causé la perte, le dommage ou le retard. Outre l'absence de faute de l'ETM ou de ses préposés, les Règles prévoient deux causes d'exonération spécifiques au transport maritime ou fluvial : la faute nautique et l'incendie non fautif.

37. Les Règles CNUCED/CCI présentent l'intérêt d'avoir remédié à certains des défauts de la Convention TMI 1980 : adaptation des plafonds d'indemnisation et des délais de réserves à ceux prévus par les conventions internationales unimodales, raccourcissement du délai de prescription, souplesse d'utilisation puisqu'elles autorisent l'ETM à les compléter dans ses conditions générales selon ses besoins propres. Elles l'autorisent ainsi à insérer d'autres causes d'exonération à la condition que celles-ci soient communément admises et n'entrent pas en contradiction avec les Règles. Mais la médaille a son revers et la souplesse de ces Règles a abouti à l'établissement de conditions générales complexes et peu compréhensibles.

Leur application est par ailleurs handicapée par leur valeur purement contractuelle qui permet au juge de les écarter en cas d'inopposabilité ou d'incompatibilité avec sa loi nationale. L'étude de la jurisprudence française révèle ainsi que le juge tend à appliquer à l'émetteur du FIATA FBL (fondé sur les Règles CNUCED/CCI) le régime de responsabilité de la commission de transport tel qu'il découle de notre code de commerce. Ainsi, même si les Règles CNUCED/CCI et les conditions générales du FIATA FBL soumettent l'ETM à une présomption de faute ou de négligence, le juge français qui constate que l'ETM s'est comporté en qualité de commissionnaire de transport et que la loi applicable<sup>36</sup> est la loi française, soumettra ce dernier à une présomption de responsabilité conformément aux articles L. 133-4 à L. 133-6 du code de commerce et non pas à une présomption de faute. De même, l'ETM français ne peut être certain que le délai de prescription qui sera retenu par le juge sera le délai de 9 mois prévu dans les Règles CNUCED/CCI et repris dans ses conditions générales, et non le délai d'un an prévu par l'article L.133-6 du Code de commerce à l'égard des actions dirigées contre le commissionnaire de transport<sup>37</sup>. La jurisprudence tend également à écarter les clauses limitatives de réparation lorsqu'il n'est pas établi que la partie à laquelle elles sont opposées les a connues et acceptées au moment de la conclusion du contrat de transport multimodal.

<sup>36</sup> Déterminée en fonction des règles de conflit de lois (V. supra n°30).

<sup>37</sup> CA Paris 11 janv. 2012, RG n°09/11105, SA Chartis / SAS Necotrans AATA, écartant le délai de prescription de 9 mois figurant dans les conditions générales imprimées au verso du connaissance FIATA ; CA Paris 31 oct. 1991, RG N°90/2120 et 91/12982, Suprex / Kimpton, appliquant la prescription annale à l'action du chargeur contre l'ETM ; CA Rouen 14 mai 1991, RG N°672/90, Allianz / SCAC Fultrans, écartant la prescription de 6 mois prévue dans le connaissance établi par l'ETM.

### **Les conditions contractuelles élaborées par les entrepreneurs de transport multimodal**

38. Le vide juridique résultant de l'absence d'instrument international adapté au transport multimodal, a laissé place à des conditions générales élaborées par les opérateurs eux-mêmes et de ce fait logiquement rédigées à l'avantage des ETM. Ces conditions générales s'inspirent de celles élaborées par les organisations professionnelles auxquelles appartiennent les ETM (ex : *Conditions générales de vente régissant les opérations effectuées par les opérateurs de transport et/ou de logistique* de la Fédération des Entreprises de Transport et de Logistique de France (TLF) ; *Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp)* ; *British International Freight Association Standard Trading Conditions*).

39. Les conditions générales élaborées par les ETM sont à la fois diverses et complexes dès lors qu'elles abordent le régime de responsabilité. Une complexité telle qu'il est souvent impossible pour le propriétaire des marchandises de déterminer à l'avance quel régime de responsabilité, et notamment quelle indemnisation, sera appliquée en cas de dommage à la marchandise. Qu'elles soient inspirées ou non des Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal, ces conditions générales instaurent ainsi en faveur de l'ETM, un régime très protecteur comportant de multiples stipulations lui permettant de se trouver exonéré en cas de dommage. Ces clauses contractuelles trouvent sans doute pleinement application au stade pré-judiciaire lorsqu'un litige survient entre l'ETM et son client, mais on peut douter de leur efficacité au stade judiciaire lorsque leur application est soumise à l'appréciation du juge, notamment français.

En effet, les stipulations quelles contiennent et en particulier les clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité sont souvent contraires à des règles impératives existant dans la plupart des instruments normatifs régissant le contrat de transport. Par ailleurs, la question de l'opposabilité de ces conditions générales au cocontractant demeure prégnante<sup>38</sup>.

40. Devant l'échec de la méthode conventionnelle, l'inadéquation de la méthode conflictuelle et le déséquilibre entre les intérêts des parties résultant des règles contractuelles optionnelles, l'Union européenne a engagé, depuis déjà un certain temps, des travaux en vue de l'adoption d'un instrument régional. Mais la méthode envisagée et le champ d'application géographique de ces projets est-elle pertinente ?

<sup>38</sup> CA Douai, 2ème ch. 5 avril 2011, RG N°10/00060, Sté Capaq/Sté AAO, déclarant inopposables les conditions générales élaborées par la Fédération des Entreprises de Transport et de Logistique de France (TLF) ; CA Orléans 31 janvier 2008, RG N°06/00431, Mory Assistrans / SA Dior, déclarant inopposables les (ADSp).

## *Les perspectives au niveau de l'Union européenne*

41. Au plan international, il semble à l'heure actuelle inenvisageable de parvenir à l'adoption d'un régime de responsabilité uniforme de l'ETM, c'est-à-dire de principes de responsabilité et de plafonds d'indemnisation uniques, quels que soient les modes de transport utilisés et quel que soit le lieu du dommage. Si un tel régime aurait l'intérêt de garantir la plus grande sécurité juridique pour les opérateurs et pour leurs clients, aucune convention internationale ni aucun outil contractuel n'y est à ce jour parvenu tant les intérêts divergent d'un mode de transport à l'autre et d'un pays à l'autre. On assiste depuis toujours à l'opposition entre les tenants d'un régime juridique totalement harmonisé, quel que soit les modes de transports successivement utilisés par l'ETM, et les tenants d'un système « réseau » conservant à chaque mode utilisé son propre régime juridique. Depuis l'adoption des Règles de Rotterdam, estimées inadaptées par certains et dont l'entrée en vigueur demeure trop éloignée pour répondre aux besoins actuels des opérateurs<sup>39</sup>, des voix s'élèvent pour réclamer l'adoption d'un instrument européen.

42. La Commission européenne (DG TREN devenue DG Mobilité & Transport) travaille depuis la fin des années 90 sur les conditions d'amélioration du transport intermodal de marchandises en Europe<sup>40</sup> avec l'objectif de rééquilibrer la répartition entre les différents modes de transport grâce à une politique volontariste en faveur de l'intermodalité et de la promotion des transports ferroviaire, maritime et fluvial (notamment avec les programme PACT puis Marco Polo). L'enjeu vise à faire de l'intermodalité une réalité compétitive et économique viable, notamment par la promotion des autoroutes de la mer. En ce qui concerne plus particulièrement le régime juridique du transport multimodal et le statut de l'ETM, la Commission européenne a fait réaliser plusieurs études et consultations publiques<sup>41</sup>. Ces travaux ont mis en évidence l'adaptation obligée des acteurs (chargeurs, commissionnaires de transport, transporteurs, assureurs) à l'absence de régime juridique uniforme du transport multimodal, cette adaptation s'étant faite au travers d'une large utilisation des documents de transport multimodal. D'après les études me-

<sup>39</sup> E. Eftestøl-Wilhelmsson, *The Rotterdam Rules in a European Multimodal context*, (2010) 16 JIML, p. 274 ; F. Odier, Institut Français de la Mer, Colloque IMTM des 20 et 21 mai 2010, Marseille.

<sup>40</sup> *Intermodalité et transport intermodal de marchandises dans l'Union européenne*, COM [97] 243 final du 29 mai 1997, *La logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable*, COM [2006] 336 final du 28 juin 2006.

<sup>41</sup> *Intermodal transportation and carrier liability (1999)*, étude réalisée pour la Commission européenne DG VII par l'Université de Southampton ; *Study on freight integrators (2003)*, étude réalisée pour la Commission européenne par un consortium de cinq partenaires sous la coordination du Zentrum für Logistik und Unternehmensplanung GmbH : Internationale Schelde Faculteit, European Intermodal Association, Kravag-Logistic, European Logistics Association, Berlin ; *Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC), Final Report Task B : Intermodal Liability and Documentation (2005)*, ECORYS.

nées, la question de la responsabilité de l'ETM (ou « intégrateur de fret » dans la terminologie européenne) demeurerait l'une des principales barrières au développement de l'intermodalité en Europe, mais aussi au niveau mondial. Plusieurs travaux ont été ainsi menés dans la période récente.

### Le Draft Regime de 2005<sup>42</sup>

43. Les auteurs de l'étude *Study on freight integrators* réalisée en 2003 avaient préconisé l'adoption d'un *régime facultatif de responsabilité uniforme*. Ce régime exclut le système réseau qui a toujours été adopté par les outils juridiques existants. Il s'appliquerait à chaque fois que les parties au contrat s'y réfèreraient, de façon analogue au système des incoterms de la CCI dans les ventes internationales<sup>43</sup>. Dans la continuité de l'étude *Study on freight integrators*, le groupe d'experts de la Task B (*Improving intermodal liability and documentation*) qui est intervenu dans le cadre de l'étude *Integrated Services in the Intermodal Chain* (ISIC) réalisée en 2005, s'est vu chargé par la Commission européenne de dresser un ensemble de règles uniformes qui ferait peser sur l'ETM l'entière responsabilité des dommages pouvant survenir pendant le transport intermodal, quel que soit le mode de transport au cours duquel le dommage pourrait survenir et quelle que soit la cause de ce dommage.

44. Les experts de la Task B<sup>44</sup> ont donc proposé que les parties au contrat de transport puissent se soumettre à un *régime de responsabilité uniforme supplétif*. Ce régime (dénommé « *draft regime* ») s'appliquerait à tout contrat par lequel un ETM, dénommé *transport integrator*, s'engagerait à exécuter ou à faire exécuter le transport de marchandises depuis un lieu situé dans un pays jusqu'à un autre lieu situé dans un autre pays, en traversant ou non un troisième pays, et impliquant la mise en œuvre d'au moins deux modes de transport différents. Pour que le *draft regime* s'applique, il suffirait que l'Etat prévu par le contrat pour la prise en charge ou la livraison soit un Etat membre de l'Union Européenne. Il aurait donc vocation à régir aussi bien les transports entre les Etats membres de l'UE que les transports au départ ou à destination d'un Etat membre.

45. Lorsque ses conditions d'application seraient réunies, le *draft regime* s'appliquerait dans son intégralité et ne pourrait être écarté que si les parties en conviennent. Cette approche originale, dite *opt out approach*, est différente de celle proposée en 2003. Dans cette dernière, pour que le régime s'applique, les parties doivent en avoir convenu (*opt in approach*), alors que dans le *draft regime* le régime s'applique sauf si les parties l'ont expressément écarté (la forme de l'exclusion étant libre). Il s'agit donc en l'occurrence d'un régime supplétif ou

<sup>42</sup><http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/Intermodal%20liability%20and%20documentation.pdf>

<sup>43</sup> Il s'agirait donc d'un système optionnel tel que décrit ci-dessus supra n°34.

<sup>44</sup> Prof. M.A. Clarke (S. John's College – Cambridge), Prof. R. Herber (Ahlers & Vogel, Hamburg), Dr. F. Lorenzon (Institute of Maritime Law – Southampton), Prof. J. Ramberg (University of Stockholm).

« par défaut » (*default regime*) similaire à celui prévu par les contrats-types français en transport routier et fluvial. Il constituerait une alternative entre le régime impératif et le régime purement contractuel. Les experts de la Task B estiment que même si les parties pourront s'exclure de ce régime, son caractère supplétif garantira une plus large application que ne le ferait un régime impératif – lequel ne manquerait pas de susciter une forte résistance – pour la simple raison que son application sera déclenchée par l'inaction des parties au contrat. Reste à savoir quelle valeur le juge saisi d'un litige accorderait aux conditions générales d'un ETM qui divergeraient des dispositions du *draft regime* applicable au litige. Les experts de la Task B estiment que les dispositions du *draft regime* prévaudraient si celui-ci prenait la forme d'un règlement communautaire. Si un juge non européen était saisi de cette question, la solution n'est pas certaine. Elle dépendrait du caractère impératif ou non du règlement. Se pose en outre la question des compétences de l'Union en la matière. Pour l'heure, le transport de marchandises fait l'objet de compétences partagées entre l'Union et les Etats membres et il n'est pas certain que l'Union ait toute latitude pour édicter un règlement en la matière<sup>45</sup>.

46. Le *draft regime* a marqué une rupture avec les outils juridiques imaginés jusqu'alors, lesquels appliquaient un système « réseau » pour les dommages localisés. Le *draft regime* ne reprend pas cette solution mais préconise un régime uniforme qui n'autorise aucune des parties au contrat à invoquer les dispositions d'une convention unimodale, quelles que soient les circonstances du dommage (lieu connu ou pas). Cette solution a l'avantage de simplifier et de clarifier le régime de responsabilité de l'ETM. Mais elle se heurte à l'objection de sa méconnaissance des conventions internationales impératives, telle la CMR (art. 41). Il y aurait alors un risque de violation de leurs engagements internationaux par les Etats de l'Union européenne. Ce risque pourrait être écarté si le règlement ne devait avoir d'effet qu'au sein de l'Union. Compte tenu de la nature juridique de cette organisation régionale, il est en effet concevable qu'elle se dote de règles qui dérogent aux sources internationales alors même que les Etats de l'Union sont parties à ces conventions, à condition toutefois que le règlement européen n'ait aucune portée extra-territoriale. Pour que cette condition soit remplie, il faudrait que le transport se réalise uniquement sur le territoire de l'UE. Or ce n'est pas ce que prévoit le projet puisque l'article 2 énonce que le régime s'appliquerait à tous les transports internationaux pour lesquels la prise en charge ou la livraison ont lieu dans un Etat membre de l'UE. Une application du texte à un transport en provenance ou à destination d'un pays tiers serait donc possible.

47. Le régime de responsabilité proposé par le *draft regime* est le suivant. Tout d'abord, le *Transport Integrator* serait responsable de la perte totale, de la perte

<sup>45</sup> V. à ce sujet, C. Legros, *L'intégration des conventions internationales dans le droit dérivé de l'Union européenne : l'exemple du droit des transports*, Liber amicorum P. Courbe, D. 2012, p. 379.

partielle ou de l'avarie depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, ainsi que du retard à la livraison. Il s'agit d'une présomption de responsabilité. Par rapport à tous les outils juridiques existants, le *draft regime* a pour originalité de ne prévoir qu'une seule cause d'exonération de l'ETM : lorsque la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a été causé par des « circonstances qui sont hors du contrôle du *Transport Integrator* ». Cette formule large et peu précise nous semble passablement favorable à l'ETM. Ensuite, sa responsabilité ne pourrait dépasser, sauf déclaration de valeur, 17 DTS par kilo de poids brut perdu ou avarié (pas de plafonds par colis). L'indemnisation des dommages causés par le retard serait limitée au double du prix du transport. Les experts du Task B ont ainsi choisi d'adopter un plafond unique au kilo (indépendamment du mode de transport concerné par le dommage) et le plus élevé parmi ceux existant dans les conventions internationales unimodales (transp. aérien : Conv. de Varsovie amendée par Protocole n°4 de Montréal, Conv. de Montréal 1999 jusqu'en 2009 ; transp. ferrov. RU-CIM), lesquelles ne prévoient pas non plus de plafonds d'indemnisation au colis. Si ce plafond s'aligne sur celui des conventions unimodales aérienne et ferroviaire, il est cependant supérieur à ceux prévus par les conventions internationales unimodales régissant le contrat de transport maritime international (Hague Visby Rules : 666,67 DTS/colis ou 2 DTS/kilo ; Règles de Hambourg : 835 DTS/colis ou 2,5 DTS/kilo), le transport fluvial international (CMNI : 666,67 DTS/colis ou 2 DTS/kilo) et même le transport routier international (8,33 DTS/kilo). Ce plafond répond à la demande des chargeurs d'une indemnisation simple, prévisible et revalorisée. Selon les experts de la Task B, ces derniers seraient ainsi moins incités à tenter, par la voie contentieuse, de faire écarter ces plafonds et le coût de l'assurance des marchandises serait amoindri dans la mesure où le régime offre de meilleures perspectives d'indemnisation. Soulignons néanmoins que si un tel plafond d'indemnisation présente l'intérêt de garantir aux chargeurs un plafond élevé et unique, quelle que soit la localisation du dommage, il sera certainement mal accueilli par les ETM qui recourent à la voie maritime ou routière dans la mesure où, lorsqu'ils auront indemnisé l'ayant-droit à la marchandise, ils se heurteront aux plafonds inférieurs qui leurs seront opposés par leurs substitués, les transporteurs maritimes, fluviaux ou mêmes routiers.

48. La Commission européenne a cependant estimé qu'une telle approche pourrait avoir des effets pervers, tels que la préférence de l'ETM pour des modes de transports qui ont des niveaux d'indemnisation élevés (par exemple les transports routiers et ferroviaires) au détriment du recours au transport maritime à courte distance et à la navigation intérieure dont les niveaux d'indemnisation sont moindres<sup>46</sup>. Pour les experts de la Task B, le choix d'une limite élevée par kilo est adapté au transport multimodal incluant une phase aérienne ou ferroviaire (plafonds identiques pour l'ETM et le transporteur substitué). En ce qui concerne les marchandises transportées par

<sup>46</sup> « Document de consultation sur la logistique destinée à promouvoir le transport intermodal de marchandises », 2006.



mer, qui ont généralement une valeur inférieure à 2 DTS par kilo, l'augmentation du plafond de 2 DTS à 17 DTS/kilo ne leur apparaît pas problématique : sans le plafond de 666,67 DTS/colis que l'on trouve dans les Règles de La Haye-Visby, la limitation à 17 DTS/kilo fournira parfois au *Transport Integrator* une limitation inférieure à celle qui résulte habituellement de l'application de la double limite par colis et par kilo prévue par les Règles de La Haye-Visby (la limite la plus élevée étant applicable). Quant au transport routier, la limite de 17 DTS/kilo s'élève à plus du double de celle de 8,33 DTS prévue par la CMR. Selon les experts, on peut donc s'attendre à ce que les ayant droits à la marchandise ne soient plus tentés d'aller plaider devant les tribunaux la faute lourde du transporteur afin d'obtenir une responsabilité illimitée de celui-ci. La philosophie du projet repose donc sur une responsabilité quasi automatique du *Transport Integrator* (présomption de responsabilité) combinée à un haut plafond d'indemnisation, lequel ne pourra être que rarement écarté. En effet, le *Transport Integrator* ne sera pas en droit de bénéficier de ces limites d'indemnisation que s'il est prouvé que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison résulte d'un « acte ou d'une omission personnelle du *Transport Integrator* commis avec l'intention de provoquer cette perte, cette avarie ou ce retard, ou bien commis témérement en sachant que la perte, l'avarie ou le retard en résulteraient probablement ». Le *draft regime* s'inspire ici de conventions unimodales récentes en adoptant la définition du dol et de la faute inexcusable. La Convention TMI 1980 prévoyait une faute similaire. Pour les experts de la Task B, le rehaussement ci-dessus décrit du plafond de réparation sera compensé par la rareté des cas de responsabilité illimitée.

49. Enfin, le *Transport Integrator* répondrait des actes ou omissions des sous-traitants auxquels il recourt pour exécuter le contrat. Il s'agit notamment des transporteurs indépendants qui, pris isolément, verraient leur responsabilité soumise à l'une des conventions unimodales. Dans tous les cas, la responsabilité du *Transport Integrator* à l'égard de son client demeurerait soumise aux dispositions du *draft regime*. En cas d'action directe de l'ayant-droit contre le transporteur substitué, le *draft regime* ne prévoit pas (contrairement à la Convention TMI 1980, aux règles CNUCED/CCI ou au projet CNUDCI) que le transporteur substitué bénéficie des dispositions du *draft regime* relatives à la responsabilité. Une telle solution est laissée à la libre appréciation commerciale du *Transport Integrator*, lequel pourra, par exemple, insérer une *Himalaya clause* dans ses conditions générales. S'il est actionné directement par l'ayant-droit, le transporteur substitué pourra alors bénéficier des dispositions du *draft regime* (principes et limitation de responsabilité).

50. Suite à cette première étude, la Commission a lancé début 2006 une consultation publique<sup>47</sup> qui a fait ressortir une large divergence sur la voie à suivre, la majeure partie des personnes interrogées se déclarant en faveur d'un *statu quo*... les travaux se sont néanmoins poursuivis.

<sup>47</sup> [http://ec.europa.eu/transport/logistics/consultations/2006\\_04\\_26/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/logistics/consultations/2006_04_26/index_en.htm)



## Le Voluntary Liability Regime de 2009

51. La réflexion sur le régime de responsabilité de l'ETM a été relancée avec le *Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises* de 2007<sup>48</sup>, dans lequel la Commission européenne a déclaré vouloir prendre des initiatives sur deux plans. Tout d'abord, elle se proposait d'œuvrer (d'ici 2009) à l'élaboration d'une « clause de responsabilité uniforme » pour toutes les opérations de transport. Cette clause pourrait être une « clause de repli » (appelée en France « clause d'application supplétive »), c'est-à-dire qu'elle s'appliquerait automatiquement sauf accord contraire entre les parties à un contrat de transport (l'*opt out approach* préconisée par le *Draft Regime* de 2005). Ensuite, face à la lente élaboration des Règles de Rotterdam<sup>49</sup> (qui ne furent adoptées qu'en décembre 2008), elle envisageait d'évaluer (d'ici 2010) la nécessité d'un instrument juridique régional qui permettrait de couvrir toute la chaîne logistique multimodale.

52. Une nouvelle étude a donc été commandée par la Commission et réalisée par le cabinet espagnol *Gomez-Acebo & Pombo*<sup>50</sup>. Les auteurs de cette étude publiée en 2009 estiment qu'une éventuelle uniformisation de la responsabilité de l'ETM devrait se faire à un niveau global et non pas seulement au niveau européen ce qui aboutirait à une nouvelle strate de règles. Si le choix devait néanmoins se porter sur l'élaboration d'un régime régional, les auteurs ont proposé l'adoption d'une convention internationale par les Etats membres de l'UE, plutôt que l'élaboration d'un règlement ou d'une directive, ce qui éviterait la possible violation d'obligations internationales évoquée plus haut<sup>51</sup>. En outre, ce nouvel instrument prévaudrait sur les dispositions traitant du transport multimodal qui peuvent figurer dans les conventions internationales unimodales précédemment ratifiées par les Etats membres. En effet, selon l'article 30, §3 de la Convention de Vienne sur le droit des traités<sup>52</sup>, une convention postérieure prime sur une convention antérieure, à condition toutefois que toutes les parties à ces instruments soient les mêmes. Par contre, la nouvelle convention peut s'appliquer entre les Etats parties même si certains Etats parties à la convention antérieure ne sont pas parties à la nouvelle convention. Ainsi en théorie du moins, les Etats de l'Union européenne pourraient adopter une convention européenne qui prévaudrait entre elles sur les

<sup>48</sup> COM (2007) 607 du 18 oct. 2007

<sup>49</sup> V. supra n°21 et s.

<sup>50</sup> *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.

<sup>51</sup> V. supra n°46.

<sup>52</sup> Cette convention n'est pas ratifiée par tous les Etats au monde et notamment pas par la France. Néanmoins, plusieurs de ces normes sont considérées comme ayant une valeur coutumière, de sorte qu'elles peuvent servir de guide à l'interprétation en tant que principes généraux du droit international public. V ; en ce sens : D. Carreau, *Droit international*, Paris 1988, 101 ; C. Brière, *Les conflits de conventions internationales en droit privé*, Préf. P. Courbe, Bibl. de Dr. Priv., Tome 347, LGDJ, 2001.

conventions unimodales antérieures. Mais là encore, c'est oublier que le transport international de marchandises dépasse largement le cadre de l'Europe. En outre, la lenteur du processus conventionnel, qui plus est désormais à 27 membres, rend à notre sens cette proposition illusoire.

Cet instrument, qui – seulement dans un premier temps – ne s'appliquerait qu'aux transports communautaires, propose un système uniforme modifié (*modified uniform liability system*) dans lequel des règles impératives cohabiteraient avec des règles supplétives, c'est-à-dire applicables à la condition de ne pas avoir été écartées par le contrat (système de l'*opt out approach* inspirée du *draft regime* de 2005).

53. Pour ce qui concerne la responsabilité de l'ETM, le projet d'instrument s'inspire des accords régionaux existants (MERCOSUR, ALADI et ASEAN Regime) et de la Convention TMI 1980. En cas de dommage ou de retard, une présomption de faute ou de négligence pèserait sur l'ETM qui s'en libérerait en démontrant l'existence de l'une des causes d'exonération listées dans l'instrument (force majeure, grève, etc.) ou en établissant qu'il avait pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou le retard. Dans la mesure où la question des limites d'indemnisation a toujours représenté la difficulté majeure dans l'élaboration d'instruments internationaux, le projet présente l'originalité d'une certaine souplesse dans la mesure où il laisse (partiellement) aux parties une liberté de négociation. Cette liberté contractuelle se trouve cependant « canalisée » dans la mesure où les parties au contrat devraient désigner un *main transport mode* (en fonction du mode de transport prédominant dans l'opération) dont découlerait l'application des plafonds fixés par la convention internationale propre à ce mode de transport. Ainsi, par exemple, si les parties à un contrat de transport multimodal désignent comme *main transport mode* le transport routier, les limitations d'indemnisation seront celles prévues par la Convention internationale CMR. Cette option permettrait de connaître dès la conclusion du contrat, indépendamment des modes de transport qui seront finalement combinés, les règles de responsabilité et d'indemnisation qui seront appliquées en cas de litige. En l'absence de choix, les règles impératives de l'instrument entreraient en action : les limitations d'indemnisations fixées par l'instrument trouveraient à s'appliquer et leur montant varierait en fonction du mode de transport principal utilisé dans le transport multimodal en cause. Ce mode de transport principal serait déterminé par la portion (en km) la plus longue du transport. À défaut de pouvoir déterminer un tel segment, le plafond de 17 DTS/kg – le plus haut plafond d'indemnisation actuellement prévu par les conventions internationales – serait appliqué.

54. Le régime proposé est donc plus souple que le *draft regime* de 2005 où les parties qui n'écartent pas le régime supplétif se voient imposer un régime uniforme (présomption de responsabilité de l'ETM et plafond d'indemnisation unique). Le régime proposé en 2009 mélange ainsi des règles impératives (présomption de faute de l'ETM) et des règles supplétives au niveau des plafonds d'indemnisation (choix possible du *main transport mode*).

55. Ce projet, plus abouti, semble toutefois être aujourd'hui en *stand-by*, d'où la poursuite d'autres réflexions sur des points plus ciblés.

## Un accord européen limité aux besoins des autoroutes de la mer ?

56. Depuis l'adoption par la Commission européenne de son *Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises* de 2007, différents champs de recherche sont ouverts en Europe. On peut notamment citer l'*e-Freight Integrated Project (European e-Freight capabilities for Co-modal transport)*<sup>53</sup> qui regroupe trente partenaires de quatorze Etats européens travaillant à la création d'un document unique de transport sous forme électronique pouvant couvrir tous les modes de transport et garantissant la responsabilité de l'ETM. Quant aux réflexions sur la construction d'un régime juridique européen, il faut encore signaler les travaux menés dans le cadre de l'*InterTran Project*<sup>54</sup> par l'*Institute of International Economic Law* d'Helsinki.

57. En France, certains estiment que l'urgence est de travailler à la facilitation des transports de courte distance dans une perspective multimodale (ex : autoroutes de la mer en transport combiné roll on/roll off) pour lesquelles il manque un régime juridique adapté. Les transporteurs routiers sont en effet réticents à utiliser le mode maritime notamment en raison de la complexité du régime de responsabilité qui en découle. En application de l'article 2 de la Convention CMR, la responsabilité du transporteur routier est soumise à un régime de responsabilité complexe et variable. Il relève du droit maritime (Règles de La Haye-Visby, Règles de Hambourg ou loi du 18 juin 1966 incorporée dans le Code des transports français) si le dommage résulte du transport maritime ; du droit routier (CMR) si le dommage ne résulte pas du transport maritime ou si sa cause est indéterminée<sup>55</sup>. Ainsi, selon le lieu où le dommage est survenu, le transporteur routier peut être soumis à différents régimes de responsabilité, lesquels vont également varier en fonction du caractère national ou international du transport en cause. Cet aspect, qui découle du système « réseau », place le transporteur, mais surtout son client, dans une situation où ni l'un ni l'autre ne peuvent savoir au moment de la conclusion du contrat, quelles règles de responsabilité seront appliquées ni quelle indemnisation sera due.

58. Par ailleurs, lorsque le transporteur routier se prévaut, à l'encontre de son client, des limitations de réparation propres au transporteur maritime, c'est-à-dire 666,67 DTS par colis, ou 2 DTS par kilo de poids brut de marchandises perdues ou endommagées (la plus forte des deux sommes étant retenue), le plafond au colis s'applique à chaque colis mentionné sur la lettre de voiture CMR. Or, cer-

<sup>53</sup> <http://www.efreightproject.eu/>

<sup>54</sup> <http://www.helsinki.fi/katti/english/InterTran-project.htm>

<sup>55</sup> V. supra n°12 et s.

taines compagnies de ferries considèrent dans leurs conditions générales que le véhicule et/ou la remorque, et/ou le conteneur constitue un seul colis ou unité, notamment en matière de limite de responsabilité. Par conséquent, les transporteurs routiers, qui sont contraints par l'article 2 de la CMR d'indemniser les ayants droit en appliquant la limitation de réparation à chaque colis énoncé dans la lettre de voiture, voient leur recours contre les compagnies maritimes se heurter à une indemnisation bien moindre s'ils n'ont pas mentionné le nombre de colis sur le document de transport maritime.

59. Le Bureau de Promotion du Short Sea Shipping (BP2S) a proposé de simplifier ce régime de responsabilité en créant un « document unique de transport » et des « conditions générales régissant le contrat de transport multimodal de ligne régulière comportant une phase maritime ». L'idée serait d'appliquer conventionnellement les dispositions de la Convention CMR (à l'exclusion de son article 2 qui renvoie aux dispositions du droit maritime) à l'intégralité du transport. Le client et le transporteur routier en conviendraient et le transporteur ne pourrait dès lors invoquer ni les causes d'exonération (péril de mer, faute nautique, etc.) ni les plafonds d'indemnisation propres au droit maritime. Il ne pourrait invoquer que les seules causes d'exonération et limites d'indemnisation prévues par la Convention CMR. Cela représenterait un avantage indéniable pour les chargeurs (diminution des cas d'exonération de responsabilité du transporteur et bénéfice du plafond d'indemnisation de la Convention CMR soit 8,33 DTS/kilo) et une simplification du régime de responsabilité de l'ETM (application des seules règles de la Convention CMR). En revanche, en renonçant au bénéfice de l'article 2 de la Convention CMR, le transporteur se priverait des causes d'exonération maritimes et pourrait donc demeurer responsable du dommage alors même que la compagnie maritime serait en mesure de s'exonérer (ex : péril de mer).

60. S'agissant des plafonds d'indemnisation, le transporteur routier devrait indemniser son client à hauteur de 8,33 DTS/kilo. Certes, ce plafond est plus élevé que celui prévu par le droit maritime (2 DTS/kg), mais le transporteur routier ne serait plus lié par l'autre plafond maritime de 666,67 DTS/colis prévu par les Règles de La Haye-Visby, qui peut aboutir à une indemnisation élevée si le nombre de colis est détaillé sur la lettre de voiture CMR. Soulignons néanmoins qu'il n'est pas certain que la solution proposée par le BP2S soit envisageable au regard du caractère d'ordre public des dispositions de la CMR (art. 41). Il paraît donc difficile de déroger aux dispositions de son article 2 qui renvoient à l'application du droit impératif du mode concerné, c'est-à-dire notamment aux Règles de La Haye-Visby.

61. On le voit là encore, la question de l'interférence des sources, normatives et souvent impératives, contractuelles, rend la matière particulièrement complexe et n'est pas de nature à apporter des solutions concrètes et satisfaisantes pour les ETM ou leurs clients.

## Conclusion

62. Face à cet imbroglio de régimes juridiques, on tend naturellement à souhaiter une harmonisation du statut juridique de l'entrepreneur de transport multimodal. Une harmonisation au niveau mondial nous semble la solution la plus souhaitable. C'est cet objectif que visent les Règles de Rotterdam, mais leur entrée en vigueur ne se réalisera que si les opérateurs et les utilisateurs persuadent leurs gouvernants de cette nécessité. Comme d'autres<sup>56</sup>, il nous paraît malvenu – pour ce qui concerne au moins les prochaines années – de tenter de créer au niveau européen un succédané d'instrument juridique qui viendrait concurrencer les Règles de Rotterdam et hypothéquer leur entrée en vigueur. Une solution, qui pourrait accélérer cette entrée en vigueur, serait peut-être de commencer par appliquer les Règles de Rotterdam à l'Europe en intégrant les dispositions pertinentes de ces Règles dans le droit de l'Union au moyen d'un règlement, comme cela a été fait en transport aérien avec les dispositions de la Convention de Montréal<sup>57</sup> et en transport maritime avec la Convention d'Athènes modifiée par le protocole de 2002<sup>58</sup>, en en limitant toutefois l'application aux contrats conclus par les ETM établis dans l'Union, voire aux transports ne dépassant pas les limites territoriales de l'Union.

63. Cependant, il faut bien reconnaître que ces Règles de Rotterdam, instrument partiellement multimodal, ont en partie échoué dans leur objectif d'élaborer un régime multimodal simple, même partiel<sup>59</sup>. La complexité de cette convention ne répond en effet pas au besoin de sécurité juridique des opérateurs. Serait-il donc bien judicieux de l'intégrer dans un instrument européen?

64. Par ailleurs, même si l'adoption d'un instrument régional serait à court terme une solution plus efficace<sup>60</sup>, il n'est pas certain que cette solution soit réellement satisfaisante dans la mesure où, en matière de transport de marchandises, il nous semble que l'échelle pertinente de la réglementation est le monde et non l'Europe. Encore un petit effort donc dans le sens d'une nouvelle convention internationale réellement multimodale, quitte à envisager son caractère optionnel

<sup>56</sup> E. Eftestøl-Wilhelmsson, *The Rotterdam Rules in a European multimodal context*, *op. cit.* note n°39.

<sup>57</sup> Règlement (CE) n°2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, modifié par le règlement (CE) n°889/2002 du 13 mai 2002

<sup>58</sup> Règlement (CE) n°392/2009 du parlement européen et du conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident ; V. à ce sujet, C. Legros, *L'intégration des conventions internationales dans le droit dérivé de l'Union européenne : l'exemple du droit des transports*, *op. cit.* note n°36 supra.

<sup>59</sup> C. Legros, *Relations Between the Rotterdam Rules and the Convention on the Carriage of Goods by Road*, *op. cit.* note n°22.

<sup>60</sup> Sous réserve des difficultés réelles induites par les conflits de normes évoquées à plusieurs reprises dans cet exposé.

pour favoriser la souplesse et le consensus entre les Etats qui participent à l'unification du droit des transports.