



HAL
open science

Mondialisation et spécialisation - Logistique et transport

Yves Tassel

► **To cite this version:**

Yves Tassel. Mondialisation et spécialisation - Logistique et transport. Neptunus, 2000, 6 (2), pp.14-26. hal-03783507

HAL Id: hal-03783507

<https://hal.science/hal-03783507>

Submitted on 22 Sep 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

MONDIALISATION ET SPECIALISATION -
LOGISTIQUE ET TRANSPORT

La réponse des praticiens à la mondialisation - spécialisation des transports : le transport multimodal transmaritime

INTRODUCTION

Qu'est-ce que la mondialisation-spécialisation sous le rapport du transport maritime ?

A certains égards, on pourrait dire qu'elle est une contradiction à surmonter ! Je prends un exemple.

Mon entreprise est à Cognac. J'expédie une cargaison à Chicago. C'est un exemple de **mondialisation** des échanges. Je dois effectuer une expédition qui mêle trois modes de transport : la route, la mer et le fer. C'est un exemple de **spécialisation**. Comment se situer dans cette **contradiction** d'une tendance à l'éclatement (trois modes de transport) et d'une tendance à l'**unité** (une seule expédition) ?

Cette spécialisation conduit, en effet, à des situations peu enviables : chaque mode de transport donne lieu à : son propre document, son propre transporteur, son propre régime juridique. Dès lors, comment être efficace ? C'est la question qui m'importe. Une seule réponse semble satisfaisante : **il faut faciliter l'expédition et terrasser la contradiction.**

Les visages de la facilitation sont claires : un seul document, un seul opérateur, un seul régime juridique. Il s'agit donc de construire l'unité des

quatre composantes de l'expédition : la marchandise, le contrat, l'opérateur, le régime juridique. Où en est-on sur ce chemin ? C'est le propos de la présentation.

I - L'UNITE MARCHANDISE

L'unité marchandise, c'est le conteneur. Mais si le conteneur est, avantage capital, l'unitarisation qui lisse les ruptures de charge, il est aussi l'unitarisation qui présente une difficulté redoutable : son remplissage. Sous ce point de vue, il existe deux types d'expédition : le FCL¹ et le LCL².

A - L'expédition FCL permet à l'expéditeur, parce qu'il utilise tout l'espace, de remplir lui-même le conteneur à son usine. C'est, a priori, un avantage de première importance. Il faut cependant prendre garde d'organiser la chose de telle sorte que le conteneur soit empoté avec le transporteur (ou son représentant) afin que celui-ci puisse vérifier l'état du conteneur, l'adaptation de la marchandise au conteneur et la manière dont le conteneur a été empoté (clause 8 des BLTC) car ce n'est qu'à cette condition que (i) l'opérateur du transport multimodal peut prendre des réserves à cet instant et que, (ii) s'il ne prend aucune réserve, la situation est à l'avantage de l'expéditeur, bien que l'absence de réserves n'établisse qu'une présomption de fait qui peut être détruite par la preuve contraire³.

B - L'expédition LCL concerne une quantité trop faible pour remplir le conteneur. Alors le conteneur doit être rempli par un opérateur, dans une station de groupage, avec des marchandises compatibles et ayant la même destination. De tels opérateurs existent (ci-dessous). De telles stations de

¹ Full Container Load.

² Less than Container Load. Sur ces deux termes, par exemple, voir The Merchants Guide de P&O Nedlloyd.

³ Jurisprudence à citer.

groupage existant (ci-dessous). Ce qui nous intéresse n'est pas d'en faire la description. Pour le juriste, le regroupement de marchandises conduit essentiellement à la question documentaire.

II - L'UNITE DOCUMENT

Pour satisfaire l'efficacité du transport multimodal, un document unique doit expliciter un transport de bout en bout de la totalité des marchandises placées dans le conteneur. Ce document sera, par exemple, un connaissement de transport combiné (BLTC), dont deux exemples sont fournis par le BLTC CGM et le BLTC P&O Nedlloyd⁴. L'unité document peut faire difficulté à deux moments distincts : celui de la prise en charge et celui de la livraison des marchandises.

A - La prise en charge de la marchandise

La difficulté proviendra de ce que plusieurs documents ont été émis pour des ventes faites à des acheteurs différents. Par exemple, le lot de cognac est destiné à deux acheteurs distincts domiciliés dans la même ville de destination. Ces deux lots doivent être empotés dans le même conteneur de groupage. Quelle sera l'attitude du transporteur maritime ? Afin de ne pas risquer des complications, l'attitude raisonnable est celle que décrit l'article 21 des BLTC CGM et P&O Nedlloyd : n'accepter le conteneur de groupage que si tous les connaissements remis l'autorisent à livrer à un seul marchand, dans le même lieu. L'arrivée de plusieurs lots pour un même conteneur n'est donc pas une difficulté s'ils sont destinés à une seule personne et font l'objet d'un unique document. Il n'en est pas toujours ainsi. Alors la livraison fera problème.

⁴The Merchants Guide 1998 (TMC 98), p. 16

B - La livraison de la marchandise

La difficulté proviendra de ce que plusieurs connaissements ont été émis afin de permettre à des acheteurs différents, voire au même acheteur, de prendre livraison de la marchandise. Un cas d'espèce est fourni par l'arrêt **JDH Textiles c. Ageco CHCI et Hilaya Express** (CA ROUEN, 29 AVRIL 1999 : DMF 2000, note Tassel).

Un chargeur⁵ a fait charger un conteneur contenant 447 cartons de vêtements. Cet envoi a donné lieu à l'émission de deux connaissements de type LCL / FCL, le premier pour 395 cartons, le second pour 52. L'un et l'autre connaissement indiquent le même réceptionnaire⁶ et le même destinataire final⁷. Au port de destination⁸, une difficulté a opposé le destinataire final et l'agent du navire⁹. Le destinataire, qui n'était alors en possession que du premier connaissement, demanda délivrance des 395 cartons qui, selon ses dires, était l'unique objet du contrat de vente qu'il avait conclu. L'agent du navire soutint que la mention LCL / FCL signifiait que le conteneur ne pouvait être délivré qu'entier et que, pour ce faire, le destinataire devait présenter les deux connaissements. En tout état de cause, il appartenait alors à celui-ci de faire assurer à ses frais le dépotage du conteneur. Après quelques négociations¹⁰, le transporteur accéda à la demande du destinataire contre paiement des frais correspondants, notamment de dépotage. Postérieurement, le destinataire demanda et reçut délivrance des 52 cartons restant. S'étant réservé le droit d'agir en justice, le destinataire fit assigner le transporteur et son agent. Il prétendit que le retard pris par la délivrance des 395 cartons avait entraîné l'annulation de leur revente déjà conclue.

Y avait-il une contradiction essentielle dans les termes suivants : deux connaissements représentant deux lots de marchandises destinés à la

⁵ La société de droit indien Goyal Fashions.

⁶ La Société Générale.

⁷ La société JDH Textiles.

⁸ Le Havre.

⁹ La société Ageco CHCI.

¹⁰ Le navire arriva au Havre fin juin et la délivrance partielle fut acceptée le 26 juillet.

même personne pour un conteneur de groupage devant être dépoté par celle-ci ? La seule réponse qui nous semble acceptable est celle-ci : la contrariété à la règle de droit serait présente si le transporteur n'acceptait pas une délivrance partielle ; elle ne l'est pas dès lors qu'il l'accepte. En effet, la présentation d'un connaissement portant 395 cartons doit permettre au destinataire, légitime porteur du connaissement qui les représente, d'en prendre délivrance même si ce lot fait parti, avec un autre lot, d'un conteneur de groupage scellé, à condition bien sûr que le destinataire s'acquitte de ses obligations. Si en effet on peut admettre que le connaissement LCL / FCL permet au transporteur de charger dans un même conteneur les marchandises qu'il représente avec d'autres marchandises représentées par un autre connaissement de même type et d'imputer au destinataire la charge et les frais de dépoter le conteneur¹¹, il n'est pas possible de considérer qu'il autorise à soumettre la délivrance du lot qu'il représente à la présentation du connaissement afférent aux autres marchandises chargées. Si le transporteur maritime ne veut pas se trouver dans la situation d'avoir à accepter une délivrance partielle, il lui appartient de ne pas émettre deux connaissements distincts pour un ensemble de marchandises destinées à la même personne.

Autrement dit, la faute du transporteur maritime résulterait d'une attitude contraire à la règle de droit. Ne constitue pas une telle attitude le fait d'émettre deux connaissements pour un ensemble de marchandises destinées à la même personne. C'est ce que la cour a admis : *On ne peut inférer une faute de l'émission, par le transporteur maritime, de deux connaissements LCL / FCL pour un seul conteneur groupé destiné à un seul et même destinataire.* Mais refuser de délivrer les marchandises sur présentation d'un connaissement légitimement détenu serait commettre une faute alors même qu'elles semblent ne constituer qu'un tout avec d'autres marchandises.

La solution retenue fait prévaloir le connaissement, **titre représentatif des marchandises**, sur le conteneur, simple mode de

¹¹ Less than container load signifie que le lot de marchandises occupe un volume moindre que le conteneur utilisé. LCL / FCL signifie conteneur chargé sur le port d'embarquement mais délivré à domicile (Lamy Transport, Tome 2, Lexique).

regroupement de marchandises. Nous ne voyons pas au nom de quel principe juridique il pourrait en être autrement.

L'unité de document est capitale. Elle est rendue possible dès lors que l'on traite avec un opérateur unique.

III - L'UNITE OPERATEUR

A - Qu'est-ce qu'un OTM¹² et qui sont-ils ?

L'OTM est un opérateur qui, en la qualité unique de principal, contracte une opération de transport combiné¹³. Il faut le distinguer du TTO¹⁴, transporteur qui contracte un transport combiné en deux qualités différentes : celle de principal pour la phase de transport qu'il effectue lui-même et celle d'agent pour le compte d'autrui pour les phases de transport qu'il n'exécute pas lui-même.

Qui sont les OTM ?

On peut les regrouper en deux catégories (Thèse MORINIERE) :

- les transporteurs maritimes (CGM - P&O Nedlloyd)
- les auxiliaires du transport : les commissionnaires de transport ou NVOCC.

B - La question primordiale est de déterminer quel est le champ d'intervention de l'opérateur unique, autrement dit, quelle est l'étendue du transport multimodal ?

La réponse abstraite (théorique) est simple : l'étendue du transport multimodal est la phase qui s'étend de l'emportage au dépotage du conteneur. La simplicité de la réponse abstraite cache la difficulté de la réponse concrète car les

¹² Opérateur de transport multimodal.

¹³ The Merchants Guide 1998, pp. 103.

¹⁴ Through Transport Operator.

lieux d'emportage et de dépotage sont variés. On distingue principalement entre les usines ou magasins¹⁵ et les terminaux que sont les stations de groupage¹⁶. Alors la combinaison de ces termes avec ceux des quantités transportées (FCL, LCL) offrent de multiples combinaisons dont l'essentiel est de dire qu'il faut savoir les déchiffrer. Nous donnerons deux exemples : la combinaison FCL Door / LCL Depot et la combinaison LCL Door / LCL Depot¹⁷.

.....

Concluons - Si le mieux est d'utiliser la combinaison FCL Door / FCL Door, il est certain que cela n'est pas toujours possible.

IV - L'UNITE REGIME JURIDIQUE

Le régime du transport multimodal dépend de **deux déterminants** : la qualité prise par l'opérateur (OTM ou TTO) et le contenu du contrat.

Nous nous contenterons de traiter la seconde hypothèse, celle de l'OTM. Alors, si l'on peut certifier qu'il n'existe qu'un seul responsable, on ne peut pas affirmer que le régime de la responsabilité est unique. La pratique n'a pas encore accepté de faire le pas décisif en ce sens, bien qu'elle y soit invitée par la communauté internationale.

A - La pratique (BLTC CGM ou P&O Nedlloyd, clause 6)¹⁸ distingue selon que (i) la phase de l'avarie est inconnue ou (ii) est identifiée.

¹⁵ House ou Door.

¹⁶ Depot ou Freight Station.

¹⁷ The Merchants Guide 1998, p. 17.

¹⁸ The Merchants Guide 1998, p. 53.

(i) la phase de l'avarie est inconnue

La responsabilité est celle de l'opérateur selon le régime suivant.

les exclusions

la limitation

.....

(ii) la phase de l'avarie est identifiée

Le système de responsabilité retenu est le système réseau. Il est celui-ci.

.....

Plusieurs questions diverses sont traitées de façon commune :

- la prescription.
- le retard.
- la manutention "publique" ou les terminaux d'Etats monopolistiques.
- la pontée.
- les événements affectant le transport.

B - En revanche, un autre système est proposé : celui des Règles CNUCED-CCI 1992, repris de la Convention CNUCED 1980 non ratifiée (elle-même émanant des Règles BIMCO-CCI 1973).

Quelles différences les deux systèmes présentent-ils ?

les conditions de responsabilité seraient différentes :

- les différents systèmes

la limitation de responsabilité ne seraient pas les mêmes

- les différents systèmes.

.....

Une avancée dans l'harmonisation et la facilitation reste donc encore à réaliser : la globalisation de la responsabilité.

CONCLUSION

Deux autres précautions sont à signaler :

CHOISIR L'INCOTERM CORRECT

Les incoterms 2000

- exclure les termes faisant référence à un connaissance purement maritime = FAS, FOB, CFR, CIF, DES, DEQ
- Le mieux = retenir un terme permettant de soigner et payer l'expédition et l'assurance = **Port payé assurance comprise jusqu'à lieu de destination convenu = Carriage and Insurance Paid = CIP.**

On a l'incoterm satisfaisant. Il faut que les expéditeurs pensent à l'utiliser.

VÉRIFIER LES CONDITIONS DU CRÉDIT DOCUMENTAIRE contenues dans les RUU 500.

Acceptent-elles un CTD / MTD ?

Oui (art. 26) (TMG, 19) :

(26 (a)) : on doit accepter le document qui

- a été signé par le transporteur ou pour son compte.
- indique que les marchandises ont été prises en charge.
- indique le lieu de prise en charge stipulé dans le crédit.
- est l'unique original ou la liasse de tous les originaux émis.
- inclut les termes / conditions du transport.

(26(b)) : la question du transbordement qui a fait difficulté a même été simplifiée :

La question du transbordement a toujours été une question très difficile. Les RUU actuelles (de 1993) fournissent une solution meilleure car plus simple. Elle tient en deux règles : (1) Sauf si le transbordement est interdit..., les banques accepteront un connaissement indiquant que les marchandises seront transbordées, à condition que tout le voyage par mer soit couvert par un seul et même connaissement (art. 23 (c)) ; (2) Même si le transbordement est interdit ..., les banques accepteront un connaissement qui (i) indique que le transbordement aura lieu à condition que les marchandises soient expédiées en conteneur..., pourvu que tout le voyage par mer soit couvert par un seul et même connaissement, et/ou (ii) contient des dispositions stipulant que le transporteur se réserve le droit d'effectuer un transbordement. Il résulte de ces dispositions que le connaissement prévoyant un transbordement est conforme alors même que le crédit documentaire interdit l'opération à la double condition que les marchandises soient en conteneur et que tout le voyage par mer soit couvert par un seul et même connaissement. Cette double condition était sans contestation possible satisfaite dans l'espèce commentée.

COUR DE CASSATION (Ch. com.)

16 novembre 1999

Société Insansandang c. Bank Ekspor Impor Indonesia

CREDIT DOCUMENTAIRE

RUU 1983. Absence d'autorisation de transbordement. Conditions nécessaires pour passer outre. Formulations du connaissement. Interprétation nécessaire. Assurance tous risques. Certificat d'assurance tous risques. Condition d'ancienneté des navires. Preuve. Refus des documents. Obligations incombant à la banque émettrice. Moyens de défense fondées sur l'attitude du bénéficiaire de crédit.

La cour d'appel, dès lors que le connaissement contient des formulations ambiguës, apprécie souverainement si l'existence des conditions d'indication des modalités de transport nécessaires pour passer outre l'interdiction conventionnelle de transbordement sont satisfaites.

Des affirmations par télex émanant du bénéficiaire du crédit ne sont pas suffisantes pour établir que la condition d'ancienneté des navires est satisfaite et ne peuvent suppléer les documents probants à cet égard.

Le bénéficiaire du crédit qui, par ses omissions de production des documents promis par lui, laisse s'écouler le délai de validité du crédit ne peut reprocher à la banque émettrice l'inobservation des obligations qui lui incombent en cas de refus d'acceptation des documents.

ARRET

Prés. M. Dumas ; Rapp. M. Dumas ; Av. gén. M. Jobard ; Av. Me Choucroy (demandeur), Me Balat (défendeur).

Note - La société Insansandang, bénéficiaire d'un crédit documentaire soumis aux Règles et usances uniformes de 1983 (ci-après RUU 1983), avait assigné la banque Ekspor Impor Indonesia, banque émettrice, pour, fautivement, n'avoir pas exécuté le crédit qu'elle avait consenti. La banque avait rejeté les documents présentés au motif de non-conformité avec les documents nommés dans la lettre de crédit parce que (1) le connaissement faisait apparaître un transbordement non autorisé et (2) la condition d'âge des navires (moins de 25 ans) n'avait pu être vérifiée. La cour d'appel avait considéré que le refus des documents était justifié. La société Insansandang avait élevé un pourvoi. L'arrêt reproduit le rejette. Trois questions étaient en jeu : le transbordement (I), l'assurance (II) et l'attitude de la banque (III).

I - LA QUESTION DU TRANSBORDEMENT

Le connaissement faisait-il apparaître les conditions nécessaires que les RUU 1983 indiquent pour passer outre un transbordement non autorisé par le crédit ? L'irrégularité du connaissement avait-elle été couverte par la renonciation à se prévaloir de celle-ci. La cour d'appel avait répondu aux deux questions par la négative. Le pourvoi faisait valoir trois griefs.

1er grief - Constituait une dénaturation des termes clairs et précis du connaissement le fait d'avoir jugé que ce connaissement ne précisait pas que les marchandises étaient transportées du lieu de prise en charge au lieu de destination finale dans le même conteneur et sous couvert d'un seul et même document de transport alors que ce connaissement précisait que la marchandise devait être transportée depuis Jakarta jusqu'à Istanbul, lieu de livraison, dans deux conteneurs identifiés.

2e grief - La cour d'appel avait ajouté à l'article 29 (C) (3) des RUU 1983 en affirmant que les dispositions de cet article seraient inopérantes si le transbordement opéré résultait d'une demande de l'expéditeur mais non d'un droit que se réserverait le transporteur.

3e grief - La cour d'appel avait dénaturé les télex en ne retenant pas qu'ils contenaient renonciation à se prévaloir de l'irrégularité tenant à l'existence d'un transbordement non autorisé.

A. Les conditions documentaires pour passer outre un transbordement non autorisé

Le premier grief est rejeté par la Cour de cassation. Elle estime qu'en raison de l'ambiguïté de ses formulations, le connaissement supposait interprétation pour déterminer si, en l'espèce, étaient réunies les conditions que pose l'article 29 (C) des RUU 1983 pour l'acceptation d'un document autorisant un transbordement dans l'hypothèse d'un crédit interdisant le transbordement. Elle décide que c'est souverainement que la cour d'appel a apprécié que le connaissement n'indiquait pas l'ensemble des modalités de transport valant conditions, à savoir que : les marchandises sont transportées en conteneurs ; elles sont transportées du lieu de prise en charge au lieu de

destination finale dans le même conteneur ; elles sont transportées sous couvert d'un seul et même document de transport.

Ecartant le grief de dénaturation parce que le connaissement est jugé être ambiguë, la Cour de cassation inscrit le débat sur le terrain de l'interprétation, laquelle relève du pouvoir souverain des juges du fond. En l'espèce, le document ne répondait-il pas clairement aux modalités de transport valant conditions exigées par les RUU 1983 ?

Le titre indiquait que les marchandises étaient transportées en conteneurs. La première condition était explicite.

Le titre indiquait que les conteneurs étaient pris en charge jusqu'au lieu de livraison puisque Istanbul était indiqué être le port de livraison et non le port de déchargement. On ne sait si Jakarta était le lieu de chargement à bord du navire ou le lieu de prise en charge des conteneurs mais cela n'a aucune incidence sur le transport proprement maritime, le seul à être concerné par le transbordement. La seconde condition était explicite.

Le titre indiquait que les conteneurs étaient transportés de Jakarta à Istanbul. Il en résulte que le transporteur maritime aurait eu à répondre d'une livraison de conteneurs autres que ceux expressément identifiés par le connaissement. La condition de transport dans un seul et même conteneur était satisfaite.

Les conteneurs faisaient l'objet d'un seul connaissement de Jakarta au lieu de livraison Istanbul. La dernière condition était satisfaite.

Au total, nous pensons que le connaissement produit contenait l'ensemble des modalités de transport exigées par la règle 29 (C) pour passer outre un transbordement non autorisé dans le crédit.

On a des RUU satisfaisantes.