



HAL
open science

L'affrètement au voyage est-il un contrat de transport ?

Arnaud Montas

► **To cite this version:**

Arnaud Montas. L'affrètement au voyage est-il un contrat de transport ?. Neptunus, 2010, 16 (1), pp.1-6. hal-03805080

HAL Id: hal-03805080

<https://hal.science/hal-03805080>

Submitted on 7 Oct 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.

L'affrètement au voyage est-il un contrat de transport ? (Divergences juridiques, convergence pratique)*

Arnaud MONTAS

Maître de conférences de droit privé, Université de Bretagne Occidentale

Les contrats d'affrètement au voyage et de transport de marchandises par mer ont un objet matériel identique – l'acheminement de marchandises d'un port à l'autre – mais des régimes juridiques sensiblement différents, si bien que la doctrine « *n'a eu de cesse de (les) différencier, sinon même de les opposer* »¹. Il est en effet enseigné que le contrat d'affrètement porte sur un navire tandis que le contrat de transport porte sur une ou des marchandises(s) : le premier « *porte sur un **contenant**, volume destiné à recevoir des marchandises à transporter* », tandis que le second « *porte sur un **contenu**, ces marchandises même* »². « *Ainsi la prise en charge de la marchandise a-t-elle été élevée au rang de critère dont il résulterait que les deux conventions auraient une nature juridique différente* »³. L'objet du contrat permet de les distinguer, ici une marchandise, là un navire ; le postulat est entendu. Pourtant, si le **navire** n'est l'objet de l'affrètement qu'en ce qu'il représente une capacité de transport de **marchandises**, c'est l'activité de transport qui demeure le dessein poursuivi par les parties.

Aux termes de l'article 1^{er} de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, l'affrètement est le contrat par lequel « *le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition de l'affrèteur* », la loi précisant que « *les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat, et, à défaut, par les dispositions (de la loi) et du décret pris pour son application* ». En droit, le contrat de transport maritime, conclu entre le **chargeur** et le **transporteur** et « *par lequel (ce dernier) s'engage, moyennant paiement d'un fret (prix), à déplacer des marchandises d'un lieu (port) à un autre* »⁴, s'inscrit dans un cadre strictement délimité par de nombreux textes présentant un caractère impératif⁵.

Le contrat de transport de marchandises est une création de la pratique dont les origines semblent remonter au début du XIX^{ème} siècle, avec la mise en mouvement des premières lignes régulières qui ont nettement modifié le visage du commerce maritime. Tardivement identifié par les juristes, l'émergence du contrat de transport maritime semble traduire un mouvement de réaction des opérateurs maritimes à l'égard des clauses de non-responsabilité du fréteur pour les dommages résultant de la faute du capitaine. Il n'était pas question de repenser matériellement l'opération de

* Cet article met à jour une réflexion plus ancienne, A. MONTAS « Entre réalité juridique et fiction pratique, libre propos sur l'articulation des contrats d'affrètement au voyage et au transport de marchandises par mer », Neptunus, 2003, vol 9-3.

¹ Y. TASSEL, « L'affrèteur au voyage n'est-il pas transporteur ? », *Neptunus* 1998, Vol.4.3

http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/neptunus/nept/nep15/nep15_2.pdf

² M. RÉMOND-GOULLLOUD, *Droit maritime*, coll. *Etudes fondamentales*, 2^{ème} éd., Pédone, Paris 1993, n°461, p.243 – Egalement P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, n°871, p.562.

³ Sur cette question, V° Y. TASSEL, « L'affrèteur au voyage n'est-il pas transporteur ? », *op. et loc.cit.* : l'auteur identifie quatre points de contact entre les deux contrats : le régime juridique de la responsabilité, celui de la créance de fret, celui de l'arrimage de la marchandise, et, enfin, la mixité des sources du régime juridique du contrat d'affrètement au voyage.

⁴ Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, 11 déc. 2008, art. 1^{er}.1.

⁵ V° not. la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, Rotterdam, 11 déc. 2008 (non entrée en vigueur) ; la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, Hambourg, 30 mars 1978 (« *Règles de Hambourg* ») ; la Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, La Haye, 25 août 1924 (« *Règles de La Haye* »), JO 11 avr. 1936, p.4002 ; la loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, JO 24 juin 1966, complétée par les décrets n°66-1078 du 31 décembre 1966 (JO 11 janv. 1967) et n°67-268 du 23 mars 1967 (JO 27 mars 1967).

transport, mais de rétablir l'équilibre contractuel par une rigueur juridique accrue à l'égard du fréteur (transporteur). **Une pratique économique** (le transport), **deux techniques juridiques** (le contrat d'affrètement, puis le contrat de transport).

D'un point de vue terminologique, le transport est donc tout à la fois une activité économique (**transport organique**) et une construction juridique (**transport fonctionnel**). Il est donc un contrat nommé soumis à la loi par opposition légale à l'affrètement et une activité soumise au marché par analogie pratique avec l'affrètement.

S'il n'apparaît pas très utile de s'interroger sur l'identité structurelle des contrats de transport et d'affrètement à **temps**, en ce sens que l'affréteur acquiert dans ce dernier les pouvoirs de gestion commerciale sur le navire⁶ -la gestion commerciale appartenant au fréteur⁷-, le sujet pose question à propos de **l'affrètement au voyage**, par lequel le fréteur met, en tout ou en partie, un navire à disposition de l'affréteur **en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages**⁸ : il semble aujourd'hui que l'affrètement au voyage « *confine au transport maritime* »⁹ ; évoquer la question de leur identité n'est donc pas une « *hérésie* »¹⁰.

I- Remises du navire ou de marchandises : deux techniques, un résultat

La loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes les distingue très explicitement : d'un côté l'affrètement, de l'autre le transport. Aussi, même si l'objet ultime de chaque accord contractuel est le même, à savoir le **déplacement d'une marchandise par voie maritime**, la technique juridique n'en demeure pas moins différente selon que l'on choisit l'un ou l'autre contrat : le « **déplacement** » est l'affaire du transport tandis que « **par voie maritime** » renvoie plutôt à l'affrètement.

Dans le contrat d'affrètement (**un navire au service de marchandises**), le navire est en quelque sorte « le principal » dont la marchandise n'est que « l'accessoire » ; le schéma est inversé dans le contrat de transport (**des marchandises usant d'un navire**). Tandis qu'il y a **remise d'un navire pour transporter des marchandises** dans le contrat d'affrètement, il y a **remise de marchandises pour les transporter sur un navire** dans le contrat de transport. D'un côté, on prend une marchandise déterminée en considération et c'est le transporteur qui a un rôle économiquement actif puisqu'il se voit remettre la chose à fin d'acheminement. De l'autre, c'est le navire qui est l'objet des soins des contractants ; c'est alors l'affréteur qui joue le rôle économique principal : il se voit remettre un navire ou un espace de celui-ci pour qu'il en dispose à sa guise, liberté dont ne jouit pas le transporteur à l'égard de la marchandise, qu'il doit exclusivement se borner à déplacer d'un point à un autre. Dès lors, ou bien le contrat porte sur la jouissance du navire : c'est un louage, un affrètement ; ou bien le propriétaire du navire s'engage à acheminer le colis dans un port connu : c'est alors un contrat de transport.

La distinction est radicale, puisque de cette différence formelle vont découler des différences de fond. Et puisqu'un contrat se qualifie d'après les obligations principales qu'y assument les parties, il faut connaître celles-ci. En s'engageant dans les liens d'un contrat de transport, l'armateur promet l'acheminement d'une marchandise d'un port à un autre (résultat donné) ; c'est en ce sens qu'une présomption de responsabilité d'ordre public pèse sur le transporteur en ce qui concerne les pertes et avaries souffertes par les marchandises. Par un contrat d'affrètement, l'armateur promet seulement une certaine diligence mais pas une diligence certaine ; face à une obligation de moyens, il ne répondra que de ses fautes ou insuffisances prouvées, dont il pourra au surplus s'exonérer dans des hypothèses restrictivement prévues par la loi maritime. Dès lors la différence entre les deux contrats relativement à la nature des obligations respectives de l'armateur s'éclaire : l'obligation d'exécuter un voyage ne saurait consister en un résultat : le fréteur peut seulement s'engager à tout mettre en œuvre pour y parvenir. En revanche, l'obligation de livraison commande un résultat ; le transporteur ne saurait s'engager à simplement tout mettre en œuvre pour livrer : soit il livre, soit il ne livre pas.

Les deux contrats mettent en mouvement, au bénéfice de l'affréteur et du chargeur, une présomption à l'encontre du fréteur et du transporteur. En l'absence de charte-partie, ce qui est l'hypothèse ici analysée, l'article 6 de la loi du 18 juin 1966 prévoit que « *le fréteur est responsables des marchandises reçues à bord (...) Il se libère de cette responsabilité en établissant soit qu'il a satisfait à ses obligations (...) soit que les dommages ne tiennent pas à un manquement à ces*

⁶ Décret du 31 décembre 1966, art. 21.

⁷ Décret du 31 décembre 1966, art. 20.

⁸ Loi de 1966, art. 5.

⁹ Ph. DELEBECQUE, « Le particularisme des contrats maritimes », in *Etudes de droit maritime à l'aube du XXI^{ème} siècle - Mélanges offerts à Pierre Bonassies, Moreux*, Paris 2001, p.132.

¹⁰ Y. TASSEL, « L'affréteur au voyage n'est-il pas transporteur ? », *op. et loc.cit.*

obligations, soit que le dommage est dû à la faute nautique du capitaine ou de ses préposés ». De son côté, « *Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise, depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il ne prouve (...)* ». Si le transporteur ne fait pas la preuve d'un cas excepté, il est responsable.

Cependant, la présomption n'a pas la même puissance dans les deux cas : le transporteur est soumis à une présomption de responsabilité, le fréteur l'est à une présomption de faute ; ce système est donc plus favorable au chargeur qu'il ne l'est à l'affréteur. Mais sa portée est relative, puisque cette différence de traitement se manifeste uniquement lorsque la cause du dommage demeure inconnue. Compte tenu de la différence de présomption, ce dommage ne pèsera pas sur le fréteur s'il prouve qu'il a rempli ses obligations (délivrance et maintien du navire en état de navigabilité, soins normaux apportés aux marchandises) ; il pèsera par contre sur le transporteur. Cependant, s'agissant du contrat de transport, la liste légale des cas exceptés¹¹ qui suit immédiatement l'affirmation de la présomption, réduit substantiellement celle-ci, de sorte que la différence entre les deux contrats ne tient qu'à la prise en charge de l'avarie dont la cause est incertaine.

Conséquence directe, la charge de la preuve : dans la mesure où le transporteur est responsable de plein droit en cas de perte ou d'avarie, c'est sur lui que pèsera le fardeau de la preuve¹². Sous l'empire de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 et de la loi du 18 juin 1966, le transporteur subit une présomption de responsabilité : non seulement la charge de la preuve pèse sur lui, mais il ne parviendra pas à s'exonérer en prouvant qu'il n'a pas commis de faute¹³ : il lui appartient de prouver que la perte en cause ou les avaries subies sont dues à un cas excepté tel qu'ils sont limitativement énumérés par la loi. La présomption de faute est doublée d'une lourde présomption de causalité, si bien qu'est encore présumé le lien de cause à effet entre le fait du transporteur et le dommage subi.

Outre leur régime, les deux réglementations diffèrent également dans leur **esprit**. Ainsi les règles propres à l'affrètement sont-elles supplétives de la volonté des parties, puisqu'en l'absence de convention internationale régissant cette variété de contrats, la règle en la matière demeure celle de la liberté contractuelle. En effet, à l'analyse combinée de la loi du 18 juin 1966 et du décret du 31 décembre 1966 consacrés à l'affrètement du navire, les deux parties sont considérées de poids économique égal ; la législation n'édicte de règles que supplétives de la volonté des parties, si bien que les termes et la forme du contrat peuvent être librement convenus entre un armateur et un affréteur. La situation du contrat de transport est toute autre puisqu'elle ne peut, sauf cas particulier, échapper à son statut légal. D'aucuns ont soutenu que cette divergence d'esprit pouvait s'expliquer par le fait que le contrat de transport est en tout état de cause un contrat d'adhésion, "pré-imprimé", auquel le chargeur ne peut rien changer. Ce serait en raison de ce rapport de force inéquitable que le chargeur devrait être protégé par une loi sur le transport, contrairement à l'entente cordiale de principe qui semblerait sous-tendre l'affrètement.

II- Contrat de transport sous couvert d'une charte-partie : une technique, deux résultats

Le choix entre affrètement au voyage et transport relève du libre choix des parties de soumettre leur contrat à l'une ou l'autre qualification, sous réserve de l'absence de dénaturation. Si les parties optent pour l'affrètement au voyage, une charte-partie est rédigée ; si c'est un connaissement ou un document analogue qui se fait jour, c'est que les parties auront privilégié le transport. En cas de doute, il appartiendra au juge de dégager l'intention des parties « *en se référant aux différents éléments inclus dans les écrits contractuels* »¹⁴.

Mais cette option n'est pas absolue et les auteurs¹⁵, en l'absence de jurisprudence significative, admettent ou refusent ce choix en fonction de plusieurs critères : la capacité de chargement utilisée, l'utilisation de plus de la moitié de la capacité de transport du navire, le type de trafic, parmi d'autres

¹¹ Parmi les cas exceptés (présomption non irréfragable) de responsabilité du transporteur, on trouve : les périls de la mer, l'acte de Dieu, Le fait de guerre, le fait d'ennemis publics, le fait du prince, la grève ou lock-out, le vice de la marchandise, la faute du chargeur, la freinte de route, le déroutement raisonnable (sauvetage ou assistance) , l'incendie, l'innavigabilité du navire...

¹² Cass. 10 juill. 2001, *Navire Lloyd Pacifica*, DMF 2000, p.247, obs. P.-Y NICOLAS.

¹³ V° A. SÉRIAUX, *La faute du transporteur*, préface P. BONASSIES, 2^{ème} éd., *Economica*, Paris 2000.

¹⁴ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, op.cit, n°746, p.480 – En jurisprudence, V° not. CA Aix-en-Provence, 19 avril 1984, ORPHEUS, DMF 1985, p.216, note R. ACHARD ; comp. Cass.com., 29 janv. 1985, *Baia do Sao Bras*, DMF 1985, p.400 - Aix-en-Provence, 2 mars 1972, *Valfer*, DMF 1973, p.74 ; comp. Rouen, 14 mars 1985, *Conti-Helvetia*, DMF 1986, p.153.

¹⁵ E. DU PONTAVICE, *Transport et affrètement maritimes*, Delmas, Paris 1990 - J. LE CLÈRE, *Les chartes-parties et l'affrètement maritime*, thèse, coll. de droit maritime et des transports, 3, *Librairies techniques*, Paris 1962, spéc. n°24 - P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, n°745, p.479.

éléments. Plus ces critères seront caractérisés, plus la qualification de l'affrètement au voyage pourra être admise¹⁶. En cas de doute, la qualification de transport, dont la réglementation est d'ordre public en la matière, prévaudra.

Hors cette hypothèse, rien n'empêche l'affréteur qui a conclu avec le fréteur un contrat d'affrètement d'utiliser ensuite le navire affrété pour faire du transport. Dans ce cas, **l'opération d'affrètement au voyage se double d'une ou plusieurs opérations de vente de marchandises**. On comprend alors, qu'à l'occasion d'un affrètement, il peut être émis un connaissement (**transport**), sous couvert d'une charte-partie (**affrètement**). Si la délivrance du connaissement ne relève plus d'une obligation fiscale, il est aujourd'hui de pratique courante, dans le cadre d'un contrat d'affrètement, que l'affréteur sollicite cette délivrance ; le connaissement est alors susceptible de jouer un double rôle : d'une part celui d'un reçu de la quantité exacte de marchandises mises à bord, de l'autre celui d'un titre représentatif de la marchandise. De même, le statut juridique du tiers porteur du connaissement pose question dans ses rapports avec le fréteur.

L'application de l'affrètement dans les rapports du fréteur et de l'affréteur. La question se pose du contrat qui les lie à compter de l'émission du connaissement : il faut déterminer si le régime qui leur est désormais applicable demeure celui de la charte-partie préalablement signée (id. de **l'affrètement**), ou bien si l'émission du connaissement emporte substitution du régime du contrat de **transport** à celui de l'affrètement.

L'article 1^{er} de la Convention de Bruxelles et l'article 17 de la loi du 18 juin 1966 décident que les règles sur le transport de marchandises par mer ne s'appliquent au connaissement émis en exécution d'une charte-partie qu'exclusivement dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs. On en déduit, dans les rapports entre le fréteur et l'affréteur, que les règles de l'affrètement s'appliqueront, et ce même si le premier a délivré un connaissement au bénéfice du second. L'émission d'un connaissement par le fréteur ne modifie donc pas le régime applicable, du moins tant que le connaissement reste entre les mains de l'affréteur.

En revanche, dès que le connaissement se trouve entre les mains d'un **tiers porteur, le fréteur devient transporteur** (« **fréteur-transporteur** ») à l'égard de ce tiers porteur. C'est seulement dans ce cas que ces relations se verront appliquer les règles légales du contrat de transport de marchandises. **Le critère de qualification est donc la détention matérielle du connaissement**. De même, alors que son émission ne modifie pas le régime applicable entre les parties au contrat d'affrètement, il n'en sera pas de même si ces mêmes parties, en vertu du principe d'autonomie de la volonté qui prime en matière d'affrètement, décident d'intégrer à leur convention les dispositions du connaissement.

L'application du transport dans les rapports entre le « fréteur-transporteur » et le tiers porteur. En la matière, les textes ne manquent pas.

- L'article 5 de la Convention de 1924 prévoit : « *Aucune disposition de la présente Convention ne s'applique aux chartes-parties. (Cependant), si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente Convention* ».

- L'article 17 de la loi du 18 juin 1966 prévoit que ses règles relatives au contrat de transport s'appliquent « *entre tous les intéressés au transport, en l'absence de charte-partie, (ainsi que) dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs, aux connaissements émis en exécution d'une charte-partie* ».

- L'article 2.3 des Règles de Hambourg de 1978¹⁷ prévoit leur application au connaissement émis en vertu d'un contrat d'affrètement « *s'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur* ».

- L'article 6 de la Convention des Nations Unies (11 décembre 2008, non encore en vigueur) sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, prévoit son application « *dans les relations entre le transporteur et le destinataire, la partie contrôlante ou le porteur qui n'est pas une partie initiale à la charte-partie* ».

Si l'on estime que le connaissement ne régit que les rapports du fréteur-transporteur avec le tiers porteur du connaissement, reste la question de déterminer si les clauses de la charte-partie sont ou non opposables au tiers porteur dans ses relations avec le transporteur.

¹⁶ Sur la pratique de l'affrètement d'espace, V° B. SABADIE, *L'affrètement d'espace*, thèse, Nantes 2002, PUAM 2003, préface Y. TASSEL.

¹⁷ Convention du 30 mars 1978 des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer – A propos des récentes « Règles de Rotterdam » (Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, 11 déc. 2008, signée par la France, V° Ph. Delebecque, « La Convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : a civil law perspective », *DMF* 2009, p.336.

Autrement dit, lorsqu'une charte-partie et un connaissement sont successivement émis par le fréteur, quel est le régime conventionnel applicable à l'égard du tiers porteur : **le connaissement seul et/ou les clauses de la charte-partie** ? Il s'agit ici de se demander si les stipulations du contrat d'affrètement lient également le tiers porteur du connaissement, tiers originel au contrat. Au premier abord, la réponse semble accessible. Pourtant, si le principe de l'effet relatif des conventions empêche *a priori* qu'un tiers soit directement tenu par le contrat ou en bénéficie directement, sauf en cas stipulation pour autrui, il semble que la jurisprudence française n'a pas dégagé à ce jour une position sûre. Les juges semblent d'ailleurs réticents à admettre que le simple renvoi du connaissement à la charte-partie lie le porteur du connaissement. Pour systématiser cette jurisprudence, Du Pontavice a écrit que « *le porteur d'un connaissement ne saurait être tenu par une clause de la charte-partie si cette clause n'est pas reproduite dans le connaissement* »¹⁸.

Indépendamment, la charte-partie va continuer à s'appliquer dans les rapports entre les parties qu'elle lie, fréteur et affréteur, ce même si un connaissement a été émis. Mais si un tel document a été délivré, la charte-partie s'appliquera aussi à celui qui le porte, sous réserve du respect de deux conditions alternatives : d'une part si la clause dont l'application est invoquée est reproduite dans le connaissement, de l'autre part si le connaissement signé par le chargeur constate que celui-ci donne expressément son accord sur toutes les clauses de la charte-partie ou bien y renvoie.

Notamment, le porteur du connaissement ne sera jamais tenu par les clauses de la charte-partie qui limiteraient ou supprimeraient la responsabilité du transporteur. Pour s'en convaincre, il suffit de se référer à l'article 29 de la loi de 1966¹⁹. Et pour revenir à une question d'interprétation, on admettra qu'en cas de contradiction entre les clauses du connaissement et celles de la charte-partie, les premières prévaudront.

Deux situations sont donc envisageables :

- La **situation prévisible** : Le connaissement émis est conservé par l'affréteur : le droit de l'affrètement continue de régir les rapports du fréteur et de l'affréteur ;

- La **situation insolite** (ubuesque ?) : Le fréteur remet à l'affréteur un connaissement par endossement à un tiers : à « l'instant T » où le connaissement est transmis, si le fréteur le demeure vis-à-vis de l'affréteur (affrètement – règles supplétives de la volonté des parties), il devient au même instant transporteur vis-à-vis du tiers destinataire (transport – règles d'ordre public), à la manière d'une sorte de schizophrénie juridique, participant du particularisme structurel du droit maritime²⁰.

Alors que la réciprocité n'est pas envisageable, il est donc des hypothèses où le régime du transport maritime va trouver application alors même que les parties originaires avaient préalablement opté pour celui de l'affrètement. L'affrètement devient tripartite (**fréteur – affréteur – tiers porteur**, autour du navire), de même que l'est en tout état de cause le contrat de transport (**chargeur – transporteur – destinataire**, autour des marchandises). Les points de contact entre les deux constructions contractuelles se multiplient : « *Le régime de l'affrètement (au voyage) se décalque aujourd'hui très largement sur celui du transport et ne se centre pas seulement sur le navire, la marchandise étant aussi dans le champ contractuel* »²¹.

« *La parenté frappante des deux conventions ne nie certainement pas des différences mais réfute l'opposition exacerbée* »²². L'affrètement au voyage et le transport participent de la même activité au sens **fonctionnel** (activité de transport) ; ils ne diffèrent que dans la mise en mouvement

¹⁸ E. DU PONTAVICE, « *Observations sur la distinction entre contrat d'affrètement et contrat de transport de marchandises par mer* » : ADMA, tome IX, Pédone, Paris 1987, p.11 - V° également R. RODIÈRE, « *Considérations sur les affrètements et les transports en droit comparé* », DMF 1979, p.387.

¹⁹ « Est nulle et de nul effet toute clause ayant directement pour objet ou pour effet :

- a) De soustraire le transporteur à la responsabilité définie à l'article 27 ;
- b) Ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe tel qu'il résulte de la présente loi ;
- c) Ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 28 ;
- d) Ou de céder au transporteur le bénéfice d'une assurance de la marchandise ».

²⁰ Reste la question, épineuse et moins résolue, de l'identification de l'obligé juridique au déchargement de la marchandise. Sur cette question, V° A KOZUBOVSKAYA, « *De la qualité juridique de transporteur maritime de marchandises : notion et identification* », thèse (dir. Y. TASSEL), Nantes 2008 - Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, 11 déc. 2008, spéc. art.37. *Identification du transporteur*.

²¹ Ph. DELEBECQUE, « L'évolution du transport maritime - Brèves remarques », DMF 2009, spéc. p.18

²² Y. TASSEL, « L'affréteur au voyage n'est-il pas transporteur ? », *op. et loc.cit.* ; L'auteur va plus loin : « *C'est une différence de degré et non une différence de nature dans les obligations souscrites qui distingue le contrat de transport de marchandises par mer et le contrat d'affrètement au voyage d'un navire* ».

organique de cette activité (loi supplétive d'un côté, loi impérative de l'autre) et leurs régimes juridiques se confondent selon les circonstances, le premier « *confinant* »²³ au second : si l'affrètement n'est pas le transport au sens juridique (l'affrètement n'est pas LE transport), il s'y assimile cependant au sens économique (l'affrètement est UN mode de transport).

²³ Ph. DELEBECQUE, « Le particularisme des contrats maritimes », in *Etudes de droit maritime à l'aube du XXI^{ème} siècle - Mélanges offerts à Pierre Bonassies, op. et loc.cit.*