



HAL
open science

Le groupage de marchandise

Aurélien Sénès

► **To cite this version:**

| Aurélien Sénès. Le groupage de marchandise. Droit. 2015. dumas-01626005

HAL Id: dumas-01626005

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01626005>

Submitted on 23 Dec 2019

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.

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE ECONOMIQUE

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



LE GROUPAGE DE MARCHANDISE

Par

Aurélien Sénès

Mémoire pour l'obtention du Master II Droit maritime

Sous la direction de M. le professeur Christian Scapel

Année universitaire 2014 - 2015

REMERCIEMENTS

J'adresse mes sincères remerciements à l'ensemble des professeurs et intervenants du Centre de Droit Maritime et des Transports pour la qualité leur écoute de de leur enseignement. Je tiens à remercier aussi particulièrement Marjorie Vial pour son grand investissement et son chaleureux dévouement tout au long de l'année, ce qui nous a permis d'effectuer ce master dans des conditions optimales.

TABLE DES ABREVIATIONS

ASC: Asian Shipper's Council

BT : Bulletin des transports

BTL : Bulletin des transports et de la logistique

Bull. civ: Bulletin des arrêts de la Cour de cassation (chambres civiles)

CA : Cour d'appel

Cass. : Cassation

CCI : Chambre de commerce internationale

C.civ : Code civil

C.com : Code de commerce

CGV : Conditions générales de vente

Ch. : Chambre

CMR : Convention de Genève relative aux transports routiers internationaux

SOLAS: Convention Safety Of Life at Sea

CLECAT : Comité de Liaison Européen des Commissionnaires et Auxiliaires de Transport du Marché Commun

Com.: Commercial

CSF: Container Freight Station

C.transp. : Code des transports

DMF : Droit maritime français

EVP : Equivalent vingt pieds

ETM : Entrepreneur de transport multimodal

ESC: European Shippers' Council

FCL: Full Container Load

FIATA : Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés

HAWB: House Airway Bill

HBL: House Bill of Lading

IATA : International Air Transport Association

Jug. : Jugement

LCL: Less Than a Container Load

LLMC: Limitation of Liability for Maritime Claims

LOTI : Loi d'orientation sur les transports intérieurs

LTA : Lettre de transport aérien

MAWB : Master Airway Bill

NVO : Non Vessel owner ou Non Vessel Operator

NVOCC: Non Vessel Operating Common Carrier

Obs. : Observations

OTL : Opérateur de Transport et/ou de Logistique

OTM : Organisateur ou opérateur de transport multimodal

Sect. : Section

TC : Tribunal de commerce

SOMMAIRE

Introduction

1^{er} partie : Le groupage de marchandise, présentation environnementale et technique.

Titre 1. Définition de l'activité

Chapitre 1 : Le groupage maritime

Chapitre 2 : Le groupage aérien

Titre 2. Le NVOCC ou entreprise de groupage

Chapitre 1 : Critère de qualification du NVOCC

Chapitre 2 : Les liens contractuels entre les NVOCC et les gestionnaires de navires

Chapitre 3 : La mise en place de dualité des documents de transport

Chapitre 4 : La responsabilité du NVOCC

2^{ème} partie : Les difficultés engendrées par l'activité de groupage de marchandises

Titre 1. Problématiques liées à l'activité de groupage de marchandise

Chapitre 1 : La question du transporteur réel de la marchandise

Chapitre 2 : Le contrat d'affrètement d'espaces

Chapitre 3 : Règlementation à venir : la pesée des conteneurs

Conclusion

Bibliographie

Annexes

Table des matières

INTRODUCTION

Le groupage de marchandise est une activité qui est la suite logique de l'évolution du transport de marchandise, le transport de marchandise ayant connu un véritable essor avec la mondialisation. Le phénomène de la mondialisation a, dès la fin du XX^e siècle, considérablement bouleversé tant les rapports que les échanges commerciaux. Le développement de pays émergents a engendré un élargissement important du marché auquel les activités commerciales ont dû s'adapter.

L'internationalisation des échanges n'aurait pu avoir lieu sans l'existence d'une organisation nationale et internationale des opérations de transport de marchandise. En tout état de cause, la pérennité des échanges commerciaux dépend, en partie, de services de transports efficaces. Aujourd'hui, toute entreprise commerciale, soit-elle expéditrice ou destinataire, est amenée à se retrouver dans la nécessité de recourir à un professionnel du transport.

Un fait important a bouleversé la face du transport mondial de marchandise, c'est l'avènement des conteneurs et des portes conteneurs.

C'est la société américaine Mac Lean, qui a inauguré en 1956, un nouveau système de transport de marchandise : le transport en « containers ». Il s'agit de transporter les marchandises, ni en vrac ni sous forme emballée selon la nature et la taille de l'objet (céréales en sacs, liquides en barils, machines en caisses de tailles variables, etc.), mais pré-conditionnées dans des « containers » ou « conteneurs », sortes de « boîtes » métalliques fermées, de taille standard, munies d'anneaux d'ancrage et superposables. Cette disposition deviendra très rapidement une norme internationale, le conteneur standard étant un E.V.P., c'est-à-dire « équivalent vingt pieds ». Ces conteneurs, d'abord embarqués sur des cargos classiques modifiés, obligeront rapidement l'armement maritime à concevoir des navires spécialement affectés à cette tâche, les porte-conteneurs, qui embarqueront en infrastructure puis en superstructure des séries de conteneurs empilés en « slots ».

Les avantages du porte-conteneurs par rapport au cargo sont importants. Les rotations sont plus rapides, essentiellement pour les opérations à quai de chargement et de déchargement. En effet, ces opérations sont nettement facilitées par la standardisation de l'emballage. Et il faut compter un ordre de grandeur de 15 heures de chargement ou de déchargement pour un porte-conteneurs, alors qu'un cargo classique demandait une manutention de 3 à 4 jours, ce qui entraîne un gain de productivité appréciable (simplification de la manutention, dépenses en personnel et police d'assurance moins lourdes).

De plus, en raison de la fermeture des conteneurs et de leur masse, la sécurisation de la marchandise est optimisée et on assiste à une disparition des vols à quai, très fréquents autrefois.

La flotte de porte-conteneurs fut au début assez diversifiée : les premiers furent d'anciens cargos reconvertis.

En 1966 la construction de véritable porte-conteneurs débuta avec les commandes de la compagnie Sea Land. Cette entreprise créa la première ligne directe des Etats-Unis vers l'Europe et développa les terminaux de Rotterdam, Brême et Grangemouth. . Le succès fut fulgurant, même si il faut prendre en compte le fait que la législation américaine a grandement participé à ce succès en s'engageant à fournir des marchandises à ces navires.

Les armateurs européens réagirent immédiatement en mettant en place des lignes communes pour faire face à la concurrence Américaine et développèrent à leur tour le transport de marchandises en conteneur.

Il est intéressant de noter que malgré le fait que les Etats-Unis aient été les précurseurs dans ce domaine, ils n'en sont plus maintenant les maîtres incontestés. En effet, les grandes compagnies maritimes qui en avaient le monopole ont disparu ou sont contrôlées par l'étranger, leurs chantiers navals sont en dehors des opérations, et il ne reste aux États-Unis que la demande de transport et le leasing des conteneurs.

Le développement du trafic conteneurisé a eu pour effet de développer également les transports pré et post acheminements du lieu de production de la marchandise jusqu'au port de chargement et du port de déchargement jusqu'à la destination finale. Le parcours terrestre est primordial car il est le premier et le dernier maillon de la chaîne logistique multimodale.

L'atout phare du conteneur réside dans le fait qu'il peut être acheminé indifféremment par camion, barge, wagon ou navire. C'est cette caractéristique essentielle qui est à l'origine des réseaux de transports mondiaux qui associent tous les modes de transport pour concevoir un transport de bout en bout ou « door to door ». Ces déplacements de marchandise d'un bout à l'autre de la planète requièrent, le plus souvent, les services de plusieurs types de transporteurs et de plusieurs types de savoir-faire.

Ainsi de nos jours, le transport est multimodal. Tous les transporteurs qu'ils soient maritimes, terrestres, ferroviaires, fluviaux ou même aérien ont fait du conteneur une unité de transport intermodal. Cela a permis de réaliser des transports sans rupture de charge.

Ce qui est un atout considérable en termes de gain de temps, d'économie et de sécurité. En effet, la marchandise, une fois empotée dans des conteneurs, ne subit plus d'autre manutention jusqu'à la destination finale.

Ce qui est manutentionné est ainsi le contenant et non le contenu. Grâce à cette unité de transport intermodal, toutes les contraintes liées aux ruptures de charge se sont atténuées ou ont disparu.

La rupture de charge est définie comme « l'étape pendant laquelle des marchandises transportés par un premier véhicule sont transférées dans un second, immédiatement ou après une période de stockage ». Il en va de soi que ceux sont des opérations très coûteuses car nécessitant beaucoup de matériel et de personnel. De plus ces opérations sont sources de pertes de temps dans le transport. Mais aussi très mauvaises en termes de sécurité. Elles augmentent les risques qui pèsent sur les marchandises : avaries par casse ou détérioration, pertes ou manquants.

Ce conteneur présente donc des avantages considérables pour tous les acteurs de la chaîne de transport et au premier plan les ayants droits des marchandises et leurs assureurs.

Désormais, ce sont plus les risques directement liés au transport, comme la perte de conteneurs en mer, qui causent des problèmes les parties prenantes du transport maritime, notamment dans le cadre de la contribution aux avaries communes (General Average Contribution).

La mondialisation est avant tout un phénomène de généralisation des flux. En effet, depuis les années 1950, les exportations de marchandises ont connu une augmentation de 6% par an en moyenne. En volume cela

représente une augmentation de 9% contre seulement 3.8% pour la production mondiale.

La conteneurisation représente à présent 80 % du trafic de marchandises diverses par voie maritime". Aujourd'hui, environ 80 % des échanges transcontinentaux se font par voie maritime. Le conteneur est donc devenu incontournable.

Les différents acteurs du transport maritime comme les opérateurs de transport, les transitaires, les chargeurs, agents auxiliaires ont très rapidement pris conscience que cette révolution allait entraîner de profonds changements et les bénéfices qu'ils pourraient en tirer.

De nouveaux acteurs sont alors apparus ou opérateurs uniques, intermédiaires entre les chargeurs et les transporteurs, qui sans avoir le statut de transporteur maritime véritable, entendaient se comporter comme tel et assumer toutes les responsabilités qui s'attachent à cette qualité.

Toutes les entreprises d'armement se sont alors lancées dans la construction de navires adaptés au transport de conteneurs pour accompagner cette révolution.

Au début, en raison du coût très onéreux des portes conteneurs, les compagnies d'armement se sont consacrées exclusivement, dans un premier temps, à leur activité principale qui consiste à la seule collecte de conteneur complet.

C'est seulement dans un deuxième temps que les activités de groupage de fret se sont développées. On appelle aussi cette activité la consolidation.

De nouveaux acteurs sont alors apparus pour développer cette activité.

C'est alors que le schéma traditionnel qui existait avec le chargeur, le transporteur et le commissionnaire a été modifié puisque ces nouveaux acteurs entendaient agir comme de vrais transporteurs maritimes.

Le groupage de marchandise résulte donc de l'évolution des modes et des moyens de transports des marchandises. C'est donc ce développement de la conteneurisation qui facilitant la logistique du transport multimodal, a permis l'apparition de ces nouveaux intermédiaires qui portent le sigle Anglo-Saxon de NVOCC.

Le NVOCC se présente comme étant un transporteur, et offre à ses clients l'organisation de leur transport, en émettant son propre jeu de connaissement, établi à son nom et qui appelé House Bill of Lading (ou House Airway Bill en matière aérienne) et qu'il remet à son client qui est le véritable chargeur. Il procède de la sorte alors qu'il n'est ni propriétaire, ni gestionnaire de navires ou d'aéronefs

Pour les chargeurs qu'ils soient petits ou très grands, cela leur permet de se concentrer sur leur cœur de métier sans avoir à prendre en compte toutes les problématiques liées aux transports de leurs marchandises et les risques qui y sont associés. De plus ils n'ont à faire qu'à un intervenant unique qui prendra en charge la totalité de l'expédition. De plus ces intervenant leurs permettent d'obtenir des coûts de transport bien inférieurs à ceux qu'ils pourraient obtenir directement auprès des compagnies de transport.

Le domaine d'activité des NVOCC ne concerne que l'organisation du transport de marchandises conteneurisées (solides ou liquides) dites General Cargo, et le transport de cargaisons roulants pouvant emprunter des navires rouliers dit « RO-RO SHIP » ou « LO-LO SHIP ».

L'activité économique principale de ces opérateurs de transports multimodaux réside dans leur capacité à expédier des marchandises grâce au groupage et au dégroupage de « fret ».

Ils prennent donc en charge les opérations de collecte de fret auprès de leurs clients chargeurs dont le volume est inférieur à celui d'un conteneur complet. Et ensuite ils procèdent au groupage de ces marchandises les marchandises de clients différents seront regroupées en fonction de leur provenance ou destination commune) dans des conteneurs complets dit FCL (Full container load).

Cette opération est qualifiée de transport de marchandise LCL (Less than container load).

En général des « feeders » (petit porte conteneur) vont charger le fret LCL et FCL dans les ports excentrés pour alimenter une Container Freight Station (ou plate-forme de conteneurs), où les LCL sont éventuellement complétés, et où s'organise le transbordement ou remplissage le plus rentable des « Ultra Large Container Ships » (ULCS). Les cales de ces ULCS sont aménagées en cellules, véritables alvéoles, et un système de rails permet d'y guider par glissement les conteneurs. On parle en Anglais de « Slot » (fentes) pour désigner les emplacements dans lesquels les conteneurs vont venir s'emboîter.

La première décision juridique américaine¹ ayant évoqué cette activité a d'abord employé le sigle de NVC (Non Vessel Carrier) qui peut être traduit par « transporteur sans navire ».

Puis cela est rapidement devenu NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier).

Il a cependant fallu attendre quelque temps avant que ce concept de NVOCC reçoive une véritable définition légale aux Etats-Unis. C'est la Federal Maritime Board, qui est maintenant la Federal Maritime Commission (FMC), qui a pour la première fois en 1941, à l'occasion d'une décision *Alaskan Rates*², qualifié de « Non Vessel Owner » un freight forwarder (que l'on peut traduire juridiquement par expéditeur de fret et dans un sens économique par transitaire).

En 1952, la même juridiction administrative a opéré un revirement de jurisprudence avec la décision *Bernhard Ulman Co.v. Puerto Rico Express.Co.*³

Le Non Vessel Operator Puerto Rico Express Co. a été désigné de «common carrier » ou transporteur, alors qu'il exerçait la même activité que le freight forwarder de l'arrêt précédent.

La FMB a motivé sa décision en expliquant que la propriété du navire ou son contrôle n'ont pas une incidence décisive sur l'octroi du statut de transporteur maritime.

Adoptant donc une position pragmatique, elle considère qu'un tel statut relève plus d'un comportement commercial et de la volonté de l'intermédiaire à assumer le régime juridique applicable à la responsabilité d'un transporteur maritime. La FMB résume sa pensée en énonçant « qu'il faut comprendre par transporteur maritime toute personne qui revendique ouvertement cette qualité et en assume la responsabilité, peu importe qu'il soit gestionnaire de navire »⁴.

¹ Shipping Regulation Report, 292§1.1

² *Alaskan Rates* 2 USMC 558 (1941)

³ 3 FMB 771 (1952).

⁴ 6 FMB 245 (1961), 256-257 : Traduction proposée par J.M. MORINIERE

Le transporteur maritime pour être caractérisé comme tel, n'est donc pas contraint d'exploiter un navire, c'est à dire maîtriser la technique de l'acheminement.

C'est en 1962 que la FMC a véritablement donné naissance à la notion de NVOCC, à la suite de ces revirements jurisprudentiels que nous avons évoqué, en définissant cet opérateur comme « toute personne qui par son établissement, le maintien de tarifs, la publicité ou autre, propose le transport interne ou international par mer de marchandises tel que défini par la loi », étant précisé qu'il est « supposé être un expéditeur de marchandises vis-à-vis des transporteurs maritimes substitués »

Ce concept a été par la suite pour la première fois inscrit dans les textes législatifs américains avec le Shipping Act du 20 mars 1984 qui dispose que «le sigle de NVOCC se réfère à un transporteur qui n'est pas opérateur des navires avec lesquels il effectue des transports maritimes, et qui est un expéditeur dans ses relations avec un transporteur maritime⁵».

Ce Shipping Act ajoute que « chaque NVOCC exerçant au départ ou vers les USA devait déposer auprès de la FMC une caution d'au moins \$ 50.000 et disposer d'un mandataire aux USA pour y recevoir d'éventuels actes de procédure ».

Les problèmes engendrés par les NVOCC non américains ont conduit à l'adoption du NVOCC Act de 1991 entré en vigueur le 3 mars 1992, et complété par de nouvelles mesures adoptées par la FMC le 22 janvier 1993.

La dernière réforme législative Américaine d'envergure est intervenue avec l'Ocean Shipping Reform Act de 1998 qui est entrée en vigueur le 1er mai 1999.

En France en raison de l'absence d'une législation spécifique en la matière, la mission de préciser le statut de ces intermédiaires est revenue à la Jurisprudence, accompagnée dans sa tâche par la doctrine. Si l'encyclopédie LAMY Transport évoque dans son Tome 2 de 2012 les NVOCC dans la partie dédiée aux transporteurs maritimes, elle ne le présente ainsi que sous l'angle des documents de transport qu'ils émettent.

Ainsi le NVOCC est défini comme « un entrepreneur de transport multimodal ne possédant, en propre, aucun moyen de transport et qui offre

⁵ US Shipping Act 1984, Section 3 (17)

aux chargeurs un service de bout en bout en sous-traitant la totalité des opérations de déplacement de la marchandise. »

Cela se rapproche du statut d'un commissionnaire de transport. D'ailleurs, elle conclut la définition en estimant que « sur le plan juridique, vis-à-vis de ses clients, c'est un commissionnaire de transport. »

D'après cette définition, on pourrait donc estimer que le NVOCC ne conclut des contrats de transport qu'avec les gestionnaires de transport. En fait le NVOCC conclut des contrats d'affrètement d'espaces avec les gestionnaires de navire. Puis il conclut des contrats de commission de transport avec ses clients.

Pour l'armateur, le NVOCC n'est donc qu'un chargeur comme un autre et le chargeur réel, commettant du NVOCC.

Pour la jurisprudence Française, les NVOCC américains sont une adaptation internationale du commissionnaire de transport. Ils sont donc soumis au même type de responsabilité dans leurs relations avec leurs clients et avec leurs transporteurs substitués ou sous-traitants.

Bien que les premiers NVOCC qui se soient constitués aient été des émanations de transitaires, leurs rôles ne se limitent pas comme ces derniers à celui d'un mandataire. Agissant en leur propre nom et pour le compte de leurs clients, ces commissionnaires particuliers sont garants de la bonne arrivée des marchandises et permettent de surcroît à leurs clients de se décharger sur eux en cas de litige.

Ces commissionnaires ou « opérateurs de transport et/ou de logistique », comme ils se définissent dans leurs conditions générales de ventes (CGV)⁶, vendent des prestations globales de transport à leurs clients, qui comprennent en complément des phases terrestres, des phases maritimes et/ou aériennes, sans être eux-mêmes ni armateurs ni affréteurs.

Nous verrons donc dans cette étude sur l'activité de groupage de marchandise, dans une première partie la définition de l'activité et son environnement (titre 1) et surtout l'acteur principal de cette activité le NVOCC (titre 2).

⁶ Voir annexe

Puis nous nous concentrerons dans une seconde partie sur les différents problèmes que peut engendrer cette activité et auxquels font face quotidiennement les NVOCC.

Nous aborderons donc la question du transporteur réel de la marchandise dans un premier chapitre. Puis nous tâcherons d'étudier dans un second chapitre les contrats d'affrètement d'espace qui caractérisent l'activité des NVOCC. Et nous finirons notre étude par la question de la pesée des conteneurs, avec la mise en place d'une nouvelle réglementation par l'OMI.

1^{er} partie : Le groupage de marchandise, présentation environnementale et technique.

Dans cette première partie, nous allons définir les contours de l'environnement de l'activité de groupage de marchandise.

Cela va nous permettre de comprendre quels sont les professionnels qui pratiquent cette activité et dans quelles conditions ils la réalisent.

Cette activité concerne des professionnels du transport et de la logistique qui effectuent les opérations de groupage et de dégroupage des marchandises pour le compte de leurs clients.

Nous verrons que cette activité est essentiellement assurée par les NVOCC qui prennent la forme du commissionnaire de transport en France. Ceux-ci ne se limitent pas aux opérations de groupage et dégroupage puisqu'ils entendent assurer le transport des marchandises de bout en bout. C'est-à-dire depuis l'entreprise de l'exportateur jusqu'à l'entreprise de l'importateur.

Nous nous concentrerons sur les NVOCC car ce sont eux qui effectuent l'ensemble des opérations alors que les commissionnaires de transports notamment en France n'effectuent pas tous les opérations de groupage et dégroupage.

En effet pas tous les commissionnaires ont la capacité et les moyens pour effectuer ces opérations. Ils sous traitent donc ces opérations aux NVOCC qui en ont les capacités.

Nous allons donc dans cette première partie définir ce qu'est l'activité de groupage de marchandise (titre 1). Puis nous ferons un focus sur l'acteur principal de cette activité, le NVOCC (titre 2).

Titre 1. Définition de l'activité

Le groupage de marchandise est une opération appelé LCL (less than a container load) qui consiste à réunir du fret provenant de différents expéditeurs pour constituer des lots complets dans le but d'être remis sous forme de conteneur complet aux compagnies de transport.

Cela permet aux chargeurs qui ont des volumes inférieurs à 15 m³ d'expédier leur marchandise sans avoir à payer un conteneur complet. Nous verrons un peu plus loin quels sont les différents modes d'expédition des marchandises.

Les chargeurs s'adressent à des entreprises spécialisées dans ce type d'activité appelé communément groupeur ou NVOCC (Non vessel Operating Common Carrier). Nous verrons dans le second titre de cette première partie le mécanisme de fonctionnement de ces entreprises.

Les lots constitués par les groupeurs sont envoyés à leurs agences à destinations qui procèdent alors au « dégroupage » et à l'acheminement des marchandises vers les différents destinataires finaux.

Nous verrons que les groupeurs mettent en place un système de double documentation, qui correspond à des contrats distincts avec les chargeurs et les transporteurs.

Il existe différents groupages, le groupage de commissionnaire ou NOVOCC et le groupage qu'effectuent les compagnies de transport.

En effet, il ne faut pas confondre le véritable groupage avec l'opération que réalise un transporteur en co-chargeant dans un même véhicule des envois qui lui ont été remis directement par les expéditeurs. C'est surtout le cas pour les transports routiers. Dans ce dernier cas, il s'agit d'un groupage « technique » mais non d'un groupage au sens de la réglementation⁷, qui suppose l'interposition d'un commissionnaire de transport entre les expéditeurs et le transporteur qui effectue le déplacement.

Les envois ainsi acheminés en même temps par un transporteur conservent leur individualité, alors que, dans un groupage, les différents envois partiels sont momentanément fondus en un lot unique objet d'un contrat de transport également unique entre le commissionnaire-groupeur et le transporteur.

Nous nous intéresserons ici à l'activité de groupage de commissionnaire.

⁷ C. transp., art. R. 1411-1, 1o

Le groupage étant une activité de commissionnaire de transport, les dispositions qui réglementent cette activité ne s'appliquent pas aux industriels et commerçants qui groupent eux-mêmes leurs expéditions sans intermédiaire, en adressant le lot ainsi constitué à un correspondant (plate-forme de distribution, par exemple) chargé d'opérer la répartition entre les différents destinataires partiels.

Relevons ici cette définition du « groupeur » donnée par la cour d'appel de Paris énonçant « qu'il doit être admis que tout transporteur qui n'agit pas pour le compte d'un seul client mais groupe des marchandises de plusieurs expéditeurs à destination de plusieurs destinataires est un groupeur »⁸.

Il existe également les groupages dit « au départ ». Dans ce cas-là, les marchandises sont chargées sur un moyen de transport unique mais dans plusieurs bureaux de départ successif. Plusieurs déclarations de transit sont alors émises. Si un scellé a eu lieu après le premier départ, les chargements complémentaires suivant nécessite le descellement dans les bureaux et l'apposition de nouveaux scellés. Ces opérations sont toujours consignés et authentifiées par les cachets des bureaux de départs suivant sur le ou les documents d'accompagnement antérieurement émis.

Dans ce cas-là pour le dégroupage à destination, si les marchandises sur un moyen de transport unique sont couvertes par plusieurs déclarations à destination de plusieurs bureaux de destination, les annotations concernant descellement et apposition de nouveaux scellés sont consignées dans chaque bureau de destination sur les documents d'accompagnement correspondants. Ces annotations sont réalisées par la Douane.

Chaque évènement survenu lors du transport doit être consigné sur le document d'accompagnement par chacun des destinataires lorsqu'il prend en charge les marchandises.

Le destinataire peut, dès l'octroi de la mainlevée par le système, rompre les scellés et contrôler la marchandise lors du déchargement. A moins que la douane veuille procéder à un contrôle physique. Il adresse ensuite, le cas échéant, ses remarques (différences constatées) et l'exemplaire du document d'accompagnement à la Douane.

Si le moyen de transport doit se rendre dans un autre bureau de destination, il est à nouveau scellé par la Douane auprès de laquelle se rend le transporteur (sauf dispense de scellement). Elle annoté de façon manuscrite les documents d'accompagnement concernés et les authentifie par le visa de l'agent et le cachet du bureau.

⁸ CA Paris, pôle 5, ch. 4, 3 mars 2010, no 08/00775, XP France c/ Emilio Pucci et a. BTL 2010, p. 164.

Chapitre 1. Le groupage maritime

Aussi dénommé LCL (Less than container load) c'est la solution pour les petits envois (de 1 m³ à 15 m³). Les colis sont empotés (groupés avec d'autres clients) dans un conteneur. A destination, le conteneur est dégroupé par un prestataire. Toutes ces manutentions ne sont pas sans risque pour les marchandises. Un emballage et une palettisation de rigueur sont indispensables. Il existe deux types de groupages. Le groupage d'armement (groupage fait par la compagnie maritime) et le groupage de transitaire. Ce dernier est réalisé par le prestataire.

IL existe plusieurs modes d'expéditions des conteneurs. Nous allons donc en faire le résumé dans une première section.

Section 1. Les modes d'expédition des conteneurs

Il existe quatre modes principaux d'expéditions de conteneurs :

1) FCL/FCL

C'est le mode d'expédition appelé communément « conteneur complet ». Le chargeur charge les marchandises dans le conteneur, scelle ce dernier et le fait livrer directement dans les magasins de l'acheteur.

2) LCL/LCL

C'est le mode d'expédition que nous étudions dans ce mémoire. Il s'agit de l'expédition de groupage. Le chargeur dont le volume de marchandises est insuffisant pour remplir un conteneur entier les fait diriger vers un centre de groupage. Empotées avec d'autres, elles seront acheminées chez l'acheteur après dépotage à destination. C'est à ce niveau qu'intervient le NVOCC.

3) FCL/LCL

Le chargeur a plusieurs lots de marchandises pour une même destination. Il les charge dans un conteneur qui sera acheminé sur cette destination où ces lots seront tenus à la disposition des différents réceptionnaires après dégroupage ou livrés à domicile.

4) LCL/FCL

L'acheteur attend des livraisons d'origines diverses. Il demande qu'elles soient empotées en un conteneur qui lui sera ensuite livré.

Dans le mode FCL/FCL, la marchandise ne supportant pas de rupture de charge, le conteneur minimise de façon sensible les risques d'avaries. Dans le deuxième cas d'utilisation (LCL/LCL), les risques d'avaries sont beaucoup plus importants, compte tenu des différentes manipulations auxquelles elle sera soumise.

Les installations de groupage sont de forme et de dimensions très variées puisqu'elles peuvent aller du petit entrepôt de transit au grand terminal à conteneurs multifonctions (Container Freight Station). Là encore, la capacité à empoter de façon sûre un conteneur peut dépendre de la dimension du centre de groupage. Très souvent, les chargeurs livrent des palettes ou des colis de marchandises avec ou sans suremballage, au centre de groupage. Le rôle de l'unité de groupage est de s'assurer que les différents colis sont empotés et assujettis correctement.

Ceci résume le cheminement d'un groupage de marchandise par voie maritime, voyons maintenant le groupage de marchandise par voie aérienne.

Chapitre 2. Le groupage aérien

Comme toute entreprise, celle-ci se doit de faire des économies, or le transport aérien, même si il est rapide, il n'en est pas néanmoins onéreux, en effet plus le transport est rapide et plus il est cher. Des sociétés se sont spécialisées dans cette activité, les groupeurs de fret aérien.

Section 1. Définition

De nombreux agents agréés de fret aérien offrent des services de groupage. Le métier de celui-ci est en effet d'assurer le transport de marchandises isolées vers n'importe quel aéroport, par contre ils ne proposent des services de groupage que sur des axes où leur trafic est suffisant. Le groupeur est un commissionnaire de transport ou NVOCC et la marchandise voyage sous sa responsabilité. Le métier de groupeur de fret aérien est donc de rassembler comme pour un groupage classique, en un point donné, les expéditions de plusieurs exportateurs avec pour objectif de les transmettre au transporteur aérien " le groupeur " qui les acheminera à destination. Celui-ci prendra alors à sa charge le dégroupage de ces marchandises pour les redistribuer.

Section 2. Avantage du groupage aérien

L'avantage du groupage aérien est de faire bénéficier l'expéditeur d'un prix de transport peu élevé étant donné les économies d'échelle que réalise le transporteur pour l'envoi de la marchandise par exemple en conteneur aérien plein plutôt qu'en conteneur partiellement rempli. En effet lorsqu'on ventile le prix du transport sur chaque produit transporté, on réalise des économies non négligeables.

Section 3. Inconvénients du groupage aérien

Le premier et non moins majeur inconvénient du groupage aérien, est le délai d'attente nécessaire au remplissage du conteneur si nous sommes dans le cadre de transport par conteneur. Le second inconvénient de ce type de transport est d'acheminer ses marchandises avec d'autres marchandises dont on ne connaît pas les propriétés.

Section 4. Les documents de transport groupage de fret aérien

Le contrat de transport est matérialisé par la présentation par le groupeur de la HAWB (house Air Way Bill") qui est en fait une lettre de transport aérien de groupage. Voir la HAWB de Clasquin⁹

Le groupage doit également faire l'objet d'une LTA (lettre de transport aérien) pour chaque marchandise transportée, cette LTA est une LTA Master (voir celle de Clasquin)¹⁰. La particularité de cette lettre de transport aérien est qu'elle ne comporte que le total en nombre, poids et volume des marchandises constituées en groupage mais également le nom du groupeur comme expéditeur et du dé groupeur comme destinataire, si ils diffèrent.

Nous allons maintenant, dans un deuxième titre tâcher de définir l'activité du groupeur de marchandise. Il s'agit du NVOCC, nous allons donc dans la partie suivante entrer dans les détails de son activité.

⁹ Voir annexes

¹⁰ Voir annexes

Titre 2. Le NVOCC ou entreprise de groupage

Pour donner une première définition simple de l'activité de ces opérateurs de transport multimodaux de transport, on peut dire qu'elle se manifeste par leurs compétences à faire transiter des marchandises en les groupant ou dégroupant.

Ils collectent des marchandises par ce que l'on peut qualifier de LCL (Less than container load), c'est à dire dont le volume est inférieur à celui d'un conteneur complet.

Le NVOCC tire des bénéfices par la différence de prix qu'il obtient entre l'achat de grande capacité de transport auprès des compagnies maritimes et la revente de fret LCL auprès de ses clients exportateurs ou importateurs.

Il met alors en place l'opération de groupage consistant à consolider le fret (les marchandises des différents clients sont organisées par lot en fonction de leur provenance ou destination commune) dans des conteneurs complets dit FCL (Full container Load).

Les NVOCC peuvent acquérir ces capacités de transport via des gestionnaires de navire. Ils concluent un contrat ayant pour objet la mise à disposition d'espace sur des navires ou alors des contrats ayant pour objet un volume de conteneur.

Les NVOCC peuvent donc obtenir des prix réduits de transport en apportant des volumes importants aux gestionnaires de navire, ce qu'ils leur permettent également de dégager du profit sur le transport de conteneur FCL.

La mise en place de ces pratiques commerciales, ayant pour but de prendre en charge la collecte de petit volume de fret et d'offrir à leurs clients toute une gamme de services accessoire au transport de marchandise, a totalement redéfini le concept d'entrepreneur de transport maritime.

En effet, le NVOCC se présente comme un transporteur, et offre à ses clients l'organisation de leur transport, en émettant son propre jeu de connaissement, établi à son nom et appelé House Bill of Lading (ou House Airway Bill en matière aérienne), qu'il remet à son client qui est le véritable chargeur. Le NVOCC agit de cette manière alors qu'il ne possède ou ne gère aucun navire ou aéronef comme les compagnies maritimes ou aériennes.

Celles-ci remettent au NVOCC des connaissements très similaires appelés Master Bill of Lading. Une fois arrivé à destination, pour que le réceptionnaire des marchandises ait la possibilité de récupérer la marchandise, il devra remettre le document de transport remis par le NVOCC au départ en échange soit du connaissement original de

la compagnie maritime délivré au NVOCC, soit du « Bon à délivrer » émis par l'agent de cette compagnie maritime au port de déchargement.

Une fois en possession de ce document, le réceptionnaire pourra alors retirer directement la marchandise auprès du transporteur réel.

Il existe donc une dualité de documentation, premièrement entre le NVOCC et le transporteur réel et secondement entre le NVOCC et son client.

Les NVOCC ne disposent donc pas des moyens de transport maritimes ou aériens. Ils peuvent en revanche (pour les plus « gros » d'entre eux), posséder des filiales de transport routier.

De plus, ces NVOCC peuvent offrir une couverture globale et des prestations complètes de services allant du pré et/ou post acheminement des marchandises, à leur réception, stockage, opération de douane import / export etc. grâce à leurs réseaux en place qu'il s'agisse des agences du NVOCC ou d'agents partenaires.

Les NVOCC peuvent prendre en charge toute la logistique de leur client. Que ce soit la simple opération de stockage ou la prise en charge totale de la supply chain. Ils sont également capables de prendre en main la gestion physique de flux, on les appelle alors « third party logistic » mais aussi la gestion informatique des flux, on les appelle dans ce cas la « Fourth party logistic ». On peut alors les qualifier d'Opérateur de Transport Logistique (OTL).

On comprend donc que leur domaine d'activité est extrêmement large et pourquoi on peut parler à leur égard d'organismes de transport.

Chapitre 1. Critère de qualification du NVOCC

Pour qualifier le NVOCC, les critères sont assez variables. En effet il n'existe pas de définition légale ou jurisprudentielle du NVOCC. En France, il peut être qualifié de commissionnaire de transport, de transporteur maritime ou de transitaire selon les missions qu'il exécute, la manière dont il se présente lui-même ainsi que la façon de rédiger les documents de transport qu'il émet.

Si le NVOCC se revendique transporteur maritime et apparaît comme carrier dans les documents qu'il a émis alors il sera traité comme tel¹¹. La convention de Bruxelles permet au chargeur et au destinataire ayant subi un préjudice d'agir contre lui. En outre l'article L. 5422-1 du Code des transports stipule que le transporteur s'engage à

¹¹ CA Aix-en-Provence, 2e ch., 15 janv. 2009, no 06/20599, Orca Lines et a. c/ Sunripe et a.

acheminer la marchandise sans préciser qu'il doit y procéder personnellement. Le NVOCC peut donc être un transporteur contractuel.

Par contre si le NVOCC prend en charge l'organisation du transport de bout en bout (dans le cadre de la mission confiée), en son nom propre et avec le libre choix des voies et des moyens, alors il sera qualifié de commissionnaire de transport¹² et soumis au régime de responsabilité correspondant¹³.

De même, se substituant à un commissionnaire de transport, il peut être qualifié de « sous-commissionnaire » ou de « commissionnaire de transport intermédiaire »¹⁴. Dans ces diverses hypothèses, il sera soumis, sauf stipulations contraires, aux clauses du contrat type commission.

Lorsque, en revanche, les mentions portées au connaissement ne permettent pas d'identifier le transporteur maritime, la cour d'appel de Versailles a retenu que le propriétaire du navire doit être reconnu comme tel et les actions en responsabilité dirigées à son encontre¹⁵.

¹² Cass. com., 6 mars 2001, no 98-22.278

¹³ C. com., art. L. 132-4 à C. com., art. L. 132-6

¹⁴ CA Rouen, 2e ch., 22 janv. 2009, no 07/01606, Axa Corporate Solutions et a. c/ Philco International et a., BTL 2009, no 3280 ; CA Aix-en-Provence, 2e ch., 8 déc. 2010, no 08/19807, SDV c/ Axa Corporate Solutions

¹⁵ CA Versailles, 12e ch. 4 avr. 2002, no 1998-1576, MMA et a. c/ Dia Port et a., DMF 2002, no 631).

Chapitre 2. Les contrats entre les NVOCC et les gestionnaires de navires

Les NVOCC et les gestionnaires de navires peuvent passer deux sortes de contrats. Ces contrats peuvent avoir pour objet la mise à disposition d'espace sur des navires ou sur un volume de conteneurs.

Section 1 : Les contrats ayant pour objet la mise à disposition d'espaces sur un navire

Il existe pour cela des contrats types mis en place par la BIMCO (Baltic and International Maritime Council). Ces contrats sont désignés par le code name : SLOTHIRE¹⁶. La BIMCO les classe dans la famille des Standars Slot Charter Party.

La BIMCO, qui regroupe les courtiers, les P&I club, les associations de près de 100 pays différents et bien entendu les armateurs est la plus grande organisation privée du monde maritime. Fondée en 1905, elle a pour vocation d'organiser les débats et d'émettre des recommandations pour guider tous les acteurs de ce secteur économique.

Ce sont des contrats difficilement qualifiables. Nous pouvons néanmoins être sûrs qu'il ne s'agit pas de contrat d'affrètement coque nue puisque le NVOCC n'a nulle intention d'assumer la gestion nautique et commerciale des navires. En effet le NVOCC a seulement la volonté de s'assurer d'avoir le volume nécessaire d'emplacement pour lui permettre d'expédier les marchandises que ces clients lui ont confiées.

La clause 23 de cette Slot Charter Party précise expressément qu'en cas de litige on laissera aux arbitres d'un tribunal arbitral Londonien la compétence pour déterminer la qualification de ce contrat, du fait que les parties sont libres d'aménager comme elles l'entendent les règles supplétives organisant l'affrètement.

¹⁶ Voir annexes

Section 2. Les contrats ayant pour objet un volume de conteneurs

Ces contrats sont appelés « Loyalty Contract », « Time-Volume-Rate-Contract » (TVR) ou « Contract Service ». Ce sont des contrats qui ne se formalisent pas nécessairement par écrit. Les professionnels parlent souvent d'accords tarifaires ou d'accords commerciaux.

Les Time-Volume-Rate contract sont définis à la section 8 b) du Shipping Act comme étant des conditions tarifaires qui varient avec le volume de marchandises offertes au transport pendant une période donnée.

Les Loyaltys Contracts sont définis à la section 3 (14) du Shipping Act de 1984 comme étant des contrats autres que les « services contracts » ou « TVR » et par lesquels les chargeurs obtiennent des taux de fret avec ristournes en s'engageant à remettre tout ou partie de leurs cargaisons à un même transporteur ou conférence

Le Contract Services est défini à la section 8 de l'US Shipping Act de 1984 comme «un contrat entre un chargeur et un transporteur maritime ou une conférence, par lequel d'une part le chargeur s'engage à fournir une quantité minimum de cargaison pendant une durée déterminée et par lequel, d'autre part, le transporteur maritime s'engage à faire profiter le chargeur d'un certain taux de fret pour un service déterminé pouvant inclure sa réservation d'espaces, le temps de transport, les ports concernés et autres données nécessaires. Le contrat peut aussi comporter une clause pénale au cas où l'une des parties ne remplirait pas ses obligations. »

Ces contrats s'imposent, comme les licences nécessaires pour exercer l'activité de NVOCC, à tous les entrepreneurs qui désirent offrir des prestations depuis ou vers un port des Etats-Unis.

Ces trois différentes variantes de conditions commerciales qui ont pour objet d'établir des règles protectrices de concurrence font ressortir trois éléments :

- La période durant laquelle le contrat est valable
- Un tarif applicable
- Un volume de marchandises à transporter

La grande différence avec les contrats portant sur une réservation d'espaces comme les SLOTHIRE proposés par la BIMCO est que dans le cadre de ces conditions commerciales aucun navire n'est désigné spécifiquement pour les conteneurs que le

NVOCC remettra au gestionnaire de navire. Seules des destinations, lignes, ports voire circuits d'acheminements seront envisagés de façon consensuelle entre le NVOCC et le gestionnaire de navire.

Il semble bien que le NVOCC et le gestionnaire de navire désire jeter les bases d'une coopération. Ils fixent donc dans ces trois types de conditions commerciales le montant du fret à payer lors des contrats d'exécution. Les marchandises transportées par le NVOCC ne lui appartenant pas, il devra nécessairement établir à son client un document de transport qui viendra remettre en cause le schéma classique.

C'est précisément ce que nous allons développer dans le chapitre suivant.

Chapitre 3 : La mise en place de la dualité des documents de transport

La particularité de la pratique des NVOCC est qu'elle implique une multiplication des documents relatifs au transport des marchandises conteneurisées, entre le NVOCC et son client d'une part, et entre le NVOCC et le transporteur maritime réel.

Alors que le transporteur maritime émet un Master Bill of Lading (MBL) qu'il remettra au NVOCC (au sens strict c'est le seul véritable connaissance), ce dernier va remettre à son client, chargeur réel à qui appartiennent les marchandises, un connaissance dit House Bill of Lading (HBL).

On observera ceux qui sont émis par les NVOCC dans lesquels ce dernier se présente en tant que transporteur.

Section 1. Les House Bill of Lading

Il est important de se remémorer que le transporteur réel a l'obligation de délivrer un Master Bill of Lading au chargeur lorsque celui-ci lui demande.

En effet, il l'est expressément énoncé autant dans la convention de Bruxelles que dans les règles de Hambourg ou que dans la loi Française du 18/06/1966

Cependant, de manière courante, le NVOCC établit un connaissance à son en-tête. Ce document est appelé le plus souvent « House Bill of Lading »(HBL).

On pourra observer dans les annexes, les House Bill of Lading ainsi que les House LTA ou lettres de transport aérien¹⁷ émises par le NVOCC CLASQUIN.

¹⁷ Voir annexes

Passons sur les LTA, qui sont toujours des documents de transport non négociables car le mode de transport et ses spécificités, notamment la rapidité, le requièrent.

Alors que les HBL sont désignés « Ocean or Combined Transport Bill of Lading lorsqu'ils sont négociables »¹⁸, ou « Non - Negotiable Sea WayBill for Combined Transport »¹⁹ lorsque les lettres de transport maritime ne sont pas négociables. On parle alors de connaissements simplifiés, dits « short form ». Leur particularité réside dans le fait qu'au verso il ne figure pas les conditions de transport mais seulement un renvoi aux conditions générales du transporteur que le chargeur doit connaître.

Les titres de transport émis par les NVOCC sont en tous points identiques aux titres de transport combinés délivrés par les armateurs traditionnels. Et ils comportent les mêmes mentions principales relatives au « Shipper » ou expéditeur, au « Consignee » ou destinataire, au « Notify party » ou personne à contacter lorsque la marchandise est arrivée à l'endroit convenu.

De même toutes les mentions relatives : aux ports de chargement et de déchargement, aux lieux de prise en charge des marchandises et de destination finale, au nom du navire, à la description des marchandises prises en charge qui permettront le cas échéant de prendre des réserves ainsi qu'au poids, volume, valeur, montant du fret, modalités de paiement du fret (à destination ou prépayé), le nombre d'originaux émis, l'endroit et le lieu de délivrance du HBL.

La seule différence que l'on peut mettre en évidence et qui est importante au plus haut point, c'est la présence d'une mention, en général « For deliveyr of goods apply to... ». ccomme dans le MBL CLASQUIN qu'on peut traduire par « pour la livraison des marchandises s'adresser à ».

En effet cela signifie que le réceptionnaire de la marchandise doit s'adresser au représentant local du NVOCC au port de destination pour récupérer le document qui atteste de sa qualité de destinataire auprès du transporteur maritime.

Il s'agit soit de l'original du Master Bill au Lading que l'armateur a remis au NVOCC soit d'un « bon à délivrer » émis par l'agent de l'armateur au port de déchargement (c'est le plus souvent le cas).

Une fois en possession de de ce document le réceptionnaire pourra alors directement retirer la marchandise auprès du transporteur réel.

¹⁸ Voir annexes

¹⁹ Voir annexes

Le transporteur réel ne peut en effet remettre les marchandises qu'au porteur légitime du connaissement, sauf lettre de garantie.

Il est évident que l'existence de ces deux titres de transport distincts mais semblables en tout point est source de difficultés.

Il est important de noter que les termes du document émis par le NVOCC ne sont pas opposables au transporteur réel.

En effet, puisque le réceptionnaire ne peut directement prendre livraison de la marchandise auprès de l'agent du transporteur réel sans auparavant passer par le NVOCC, le transporteur réel n'a aucun lien de droit contractuel avec le détenteur de la House Bill of Lading.

Les documents du NVOCC comportent tous une mention spéciale prévue à cet effet.

Au niveau des responsabilités, les clauses et conditions de transport des documents émis par les NVOCC sont rarement compatibles avec celles des transporteurs traditionnels.

Il n'existe, à cet égard, aucune uniformité, ni aucune formule standard, dans les documents de transport des NVOCC.

Il est rare que ces documents fassent références aux conventions internationales. En revanche il est très fréquent d'y trouver des clauses d'exclusion de responsabilité.

De plus, les NVOCC insèrent souvent des clauses leurs permettant de transférer les risques et les responsabilités au transporteur réel. En effet, la « identity of carrier clause » leurs permet de signer les documents « as agent for the carrier » et non « as carrier », et ainsi se dédouané de toutes responsabilités.

Le HBL possède trois critères qu'on reconnaît à un connaissement : c'est un document qui atteste de la conclusion du contrat, c'est un reçu qui atteste de la prise en charge des marchandises et c'est un titre représentatif donc négociable de la marchandise.

Pour finir la présentation de cet acteur du transport, voyons à présent quelle est sa responsabilité.

Chapitre 4. La responsabilité du NVOCC

Section 1. Le domaine de responsabilité du NVOCC

Lorsque le NVOCC est considéré comme un commissionnaire de transport, il est soumis à deux types de responsabilité. Il est responsable pour ses fautes personnelles mais également pour les fautes de ses substitués. Le contrat de commission est soumis au droit national.

Les articles L 132-4 à L132 -6 du Code du commerce fixe les principes de responsabilité du commissionnaire de transport. Ainsi, l'article L132-4 dispose que le commissionnaire est « garant de l'arrivée des marchandises dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors les cas de force majeure légalement constatée ».

L'article L132-5 dispose que le commissionnaire « est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure ».

Et l'article L132-6 dispose qu'« Il est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse la marchandise ».

On peut en conclure, que le commissionnaire est tenu d'une obligation de résultat.

I. La responsabilité de son propre fait :

Les articles L132-4 et L132-5 encadrent donc la responsabilité personnelle du commissionnaire NVOCC.

A. Il répond de ses fautes matérielles au titre d'une obligation de résultat.

A titre d'exemples, on peut citer :

1. La perte ou l'avarie :

Il est responsable en sa seule qualité de commissionnaire et sous la seule réserve de la force majeure ou de la faute de son cocontractant.²⁰ Son commettant n'a pas besoin de prouver la faute du commissionnaire.

2. Le retard :

Il en est responsable, étant garant de l'arrivée des marchandises dans le délai fixé²¹. Et donc tenu de prendre en charge le dommage subi par l'ayant droit²².

3. Les dommages, vols ou empotages défaillant :

Le NVOCC commet une faute s'il ne s'assure pas que l'ensemble de l'expédition soit acheminé en conteneurs ou cales frigorifiques, comme l'exigeait l'expéditeur²³.

4. Le défaut de conformité du document de transport :

- Mauvaise rédaction d'un document de transport²⁴

- Emission d'un document de transport quelconque en lieu et place d'un connaissance FIATA, empêchant la bonne réalisation d'un crédit documentaire²⁵.

²⁰ Cass.20/01/1988, DMF 1998.578, note Delebecque

²¹ CA Versailles, 9/10/2003, BTL 2004, p.106. DMF 2005, n° 9 supplément (Le droit positif français 2004).

²² CA de Paris, 4/12/1987, navire Tillia, DMF 1989.113, note R.Achard

²³ CA Dijon, 1/12/1987, BT 1988, p.605.

²⁴ Cass.com, 31/01/1983, BT 1984, p.605.

²⁵ CA de Rouen, 18/03/1982, DMF 1983, p.412.

5. L'embargo :

Ne pas s'être assuré lors d'un acheminement vers un pays arabe, que le navire choisi ne figurait pas sur la liste noire des bâtiments ayant touché un port Israélien²⁶.

B. IL répond également de ses fautes intellectuelles au titre d'une obligation de moyen:

A titre d'exemples :

1. L'obligation de respecter les instructions de son client :

- Il doit être en mesure de déterminer ou non si la mission qui lui est confiée est réalisable²⁷.

2. Il ne doit pas manquer aux devoirs généraux de sa profession :

-Il est tenu d'un devoir de conseil à l'égard de ses clients²⁸.

-Ce devoir de conseil doit s'exercer dans les limites de sa compétence spécifique²⁹.

-Ce devoir devant s'appliquer avec plus ou moins d'intensité selon l'expérience de ses clients³⁰.

-Il doit soigner l'acheminement au mieux des intérêts de son client³¹.

3. Il doit aviser un client occasionnel

Si celui-ci expédie des marchandises coûteuses de la nécessité de souscrire une déclaration de valeur, voire le cas échéant de la formuler pour lui³².

Cependant, il n'a pas à demander à son client s'il souhaite souscrire une assurance pour une marchandise chargée en pontée³³.

²⁶ Cass.com,15/01/1980, BT 1980, p.160.

²⁷ CA de Paris, 9/06/1977, BT 1977, p.379.

²⁸ Cass.com.5/02/1985, BT 1985, p.258.

²⁹ CA de Versailles, 1/04/1987, BT 1987, p.410.

³⁰ CA de Versailles, 30/04/1986, BT 1986, p.609

³¹ CA de Paris, 14/05/1984, BT 1985, p.258

³² CA de Paris, 6/01/1982, BT 1982, p.84

³³ C. cass., 5/12/2006. BTL 2007, p.12.

-A contrario, on ne pourra lui reprocher une connaissance non approfondie des moyens de paiement internationaux et la vérification de la solvabilité du destinataire³⁴.

-On ne pourra non plus lui reprocher de ne pas avoir émis le conseil de souscrire une assurance « risques de guerre » pour une expédition vers le Liban³⁵.

4. Une fois l'expédition en cours :

Il doit suivre le déroulement du transport jusqu'à la livraison³⁶.

5. Il a un devoir d'information :

Des difficultés d'exécution et des incidents survenus pendant l'opération³⁷.

Nous allons maintenant observer le second volet de sa responsabilité. Avant de voir comment il pourra aménager contractuellement son régime de responsabilité.

II) La responsabilité du fait de ses substitués ou sous-traitants.

L'article L132-6 du code de commerce indique qu'il est « garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse la marchandise ».

Il faut comprendre en réalité par cette appellation de commissionnaires intermédiaires tous les sous-traitants auxquels il fait appel pour mener à bien son organisation de transport.

A ce titre il ne pourra pas se dégager de sa responsabilité sous prétexte qu'il n'a pas personnellement commis de faute³⁸. Toutefois, L 132-6 n'étant pas d'ordre public, il lui sera possible de s'exonérer de sa responsabilité du fait de ceux qu'il se substitue³⁹

Nous verrons dans une seconde section la manière dont le commissionnaire NVOCC pourra voir sa responsabilité atténuée.

³⁴ CA de Versailles, 1/04/1987, BT 1987, p.410

³⁵ CA d'Aix, 7/12/1977, BT 1978, p.264

³⁶ CA de Paris, 18/01/1983, BT 1983, p168

³⁷ Cass.com.2/02/1993, BT 1993, p.351

³⁸ Cass. com., 24/06/2003,01-12.839. BTL 2003, p.547.

³⁹ Cass. com., 3/12/2003, n° 02-10.413, Lamyline

Section 2. La responsabilité du NVOCC peut être limitée:

Le code de commerce n'interdit pas au commissionnaire de transport d'insérer une clause de non responsabilité dans son contrat de commission. Cependant il est rare que celui-ci utilise de telles clauses. En effet le commissionnaire préférera aménager sa responsabilité via ses conditions générales de ventes.

Nous verrons donc que sa responsabilité personnelle comme la responsabilité du fait des substitués sont aménagées par le mécanisme de ses conditions générales de vente.

I) La responsabilité de son propre fait est limitée par ses conditions générales de vente.

La dernière version des conditions générales de vente proposées par la Fédération des entreprises de transport et Logistique (TLF) qui sont entrées en vigueur le 2/11/2011⁴⁰ énoncent expressément à leur article 7.2 intitulé « Responsabilité personnelle de l'opérateur de transport et/ou de logistique » que : « les limitations d'indemnité indiquées ci-dessous constituent la contrepartie de la responsabilité assumée par l'OTL »

Concernant les pertes et avaries, l'article 7.2.1 énonce : « Dans le cas où la responsabilité de l'OTL serait engagée, pour quelque cause et à quelque titre que ce soit, elle est strictement limitée :

a) Pour tous les dommages à la marchandise imputables à l'opération de transport par suite de pertes et avaries et pour toutes les conséquences pouvant en résulter, aux plafonds d'indemnités fixés dans les dispositions légales ou réglementaires en vigueur applicables au transport considéré.

b) Dans tous les cas, où les dommages à la marchandise ou toutes les conséquences pouvant en résulter ne sont pas dus à l'opération de transport, à 17,25 € par Kg de poids brut de marchandises manquantes ou avariées sans pouvoir excéder, quels que soient le poids, le volume, les dimensions, la nature ou la valeur de la marchandise concernée, une somme supérieure au produit du poids brut de la marchandise exprimée en tonnes multiplié par 2850 euros avec un minimum de 60 000 € par évènement. »

Concernant les autres dommages comme ceux qui résulteraient d'un retard de livraison, les CGV ajoutent :

« Pour tous les dommages et notamment ceux entraînés par le retard de livraison, dûment constatés dans les conditions définies ci-dessous, la réparation due par l'OTL,

⁴⁰ ANNEXE

dans le cadre de sa responsabilité personnelle, dans le cadre de sa responsabilité personnelle est strictement limitée au prix du transport de la marchandise (droits taxes et frais divers exclus), objet du contrat. En aucun cas, cette indemnité ne pourra excéder celle qui est due en cas de perte ou d'avarie de la marchandise. Pour tous les dommages résultant d'un manquement dans l'exécution de la prestation logistique, objet du contrat, la responsabilité de l'OTL est strictement limitée au prix de la prestation à l'origine du dommage sans pouvoir excéder un maximum de 60 000 € par évènement. »

II) La responsabilité du fait de ses substitués ou sous-traitants est également limitée contractuellement par ses conditions générales de vente.

Lorsque le fait dommageable qui a donné naissance au litige s'est produit sous la responsabilité d'un sous-traitant, quel qu'il soit, le NVOCC sera responsable à l'égard de son client dans les mêmes termes que son substitué. Il bénéficiera donc des mêmes limitations de responsabilité et des mêmes cas d'exonération.

A. La responsabilité limitée par le système de limitation de responsabilité des transporteurs.

Les CGV proposées par la Fédération des entreprises de transport et Logistique (TLF) énoncent expressément à son leur article 7.1 intitulé « Responsabilité du fait des substitués » que :

« La responsabilité de l'OTL est limitée à celle encourue par les substitués dans le cadre de l'opération qui lui est confiée. Quand les limites d'indemnisation des intermédiaires ou des substitués ne sont pas identiques, ne sont pas connues ou ne résultent pas de dispositions impératives ou légales, elles sont réputées identiques à celles de l'OTL ».

Or les limites d'indemnisation des intermédiaires du NVOCC résultent de textes impératifs. Ils pourront donc bénéficier des mêmes plafonds et les opposer à leurs donneurs d'ordre.

Nous allons passer en revue les limitations correspondantes aux différents modes de transport.

1. En matière de transport routier

a) Pour un sous-traitant effectuant un transport routier national :

Ce seront les termes du contrat type transport routier national qui s'appliqueront :

« Pour les envois de moins de 3 tonnes, sera appliquée la limitation la plus favorable au transporteur : entre 23 €/ Kg de poids brut de marchandises avariées ou manquantes ou 750 €/ colis ou palette. Pour les envois égaux ou supérieurs à 3 tonnes, sera appliquée la limitation la plus favorable au transporteur entre 14 €/Kg de poids brut de marchandises avariées ou manquantes sans pouvoir dépasser le poids brut total de l'envoi exprimé en tonnes multiplié par 2300 €. »

b) Pour un sous-traitant effectuant un transport routier international :

Ce seront les termes de la Convention de Genève de 1956, entrée en vigueur en 1958, dite CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) auxquels renvoient les conditions générales de vente. La CMR conformément à son article 1 al.1 a vocation à s'appliquer à tout transport de marchandises par route au départ ou à destination d'un pays l'ayant ratifiée, même si le pays expéditeur ou destinataire n'en fait pas partie. Par renvoi, les conditions générales de vente fixent le montant de la limitation à 8.33 DTS/Kg de poids brut de marchandises avariées ou manquantes quelque-soit le poids total de l'expédition. La réparation des frais de transport, des droits de douane et autres frais encourus à l'occasion du transport seront calculés au prorata si les pertes ou avaries sont partielles.

2. Le transport maritime

Si le NVOCC pourra bénéficier des montants de limitations institués par les différentes Conventions internationales à ses transporteurs substitués, il faut préciser en introduction qu'il ne peut opposer le bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la Convention du 25 août 1924 et la Convention LLMC du 19 novembre 1976 que pourrait lui opposer le propriétaire du navire⁴¹.

« Dans un premier temps, le transporteur est responsable à hauteur du plafond contractuel de responsabilité. C'est de cette responsabilité que le commissionnaire est « garant ». Il n'est ni armateur, ni propriétaire et ne peut donc bénéficier de cette

⁴¹ CA Paris, 5ème ch., sect. A, 17/10/2007. DMF 2008 n° 690.

limitation, « structure d'exception qui doit être enfermée dans les limites strictes à celles assignées par le législateur »⁴².

Le montant de base de la limitation est aujourd'hui, pour les transports maritimes soumis à la Convention de Bruxelles de 1924 amendée par le protocole de Visby en 1968, comme pour les transports soumis à la loi Française de 1966, de 666,67 DTS par colis ou unité ou de 2 DTS par kilo, la limite la plus élevée étant applicable.

Les Règles de Hambourg de 1978 n'ont revalorisé les montants de limitation que modestement : 835 DTS par colis ou unité ou de 2,5 DTS par kilo. Les Règles de Rotterdam non encore en vigueur les feront passer à 875 DTS par colis ou unité et à 3 DTS par kilo.

3. Le transport aérien

Les conditions générales de ventes procèdent toujours par renvoi. Selon que sera appliquée la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au Transport aérien international de 1929 dite Convention de Varsovie, ou la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international de 1999 dite Convention de Montréal, le montant de la limitation diffèrera légèrement.

La plus ancienne fixait à 17 DTS /Kg de poids brut de marchandises avariées ou manquantes le montant de la réparation. La Convention de Montréal a rehaussé ce montant à 19 DTS/Kg de poids brut de marchandises avariées ou manquantes.

B. La limitation de responsabilités de ces substitués

Le NVOCC pourra bénéficier des causes légales d'exonération reconnues à ses substitués car lorsque sa responsabilité est recherchée comme garant de ce dernier, elle ne peut être étendue au-delà des limites fixées par la loi à la responsabilité du substitué en cause⁴³.

1. Les causes d'exonération communes aux différents modes de transport :

En application des articles L132-4 et L132-5 du Code de commerce, les causes d'exonération du commissionnaire de transport sont les mêmes que celles pouvant être invoquées par les transporteurs.

Ainsi, « le NVOCC est tenu à une obligation de résultat et par voie de conséquence est soumis à une présomption de responsabilité. Le réclamant n'a donc pas à prouver la

⁴² DMF Hors-série n° 12/06/2008, p.69. Le Droit Positif Français en 2007

⁴³ Cass. Com., 10 mai 2000, no 97---20.092, Lamyline

faute du commissionnaire ou de ses substitués lorsque des réserves ont été prises par ses soins ».

Pour se libérer, il devra établir que la perte, l'avarie ou le retard provient d'une des causes d'exonération accordées par les textes et la jurisprudence à ses transporteurs substitués.

a) La force majeure :

C'est classiquement un évènement imprévisible, irrésistible et extérieur : vol avec agression, défaillance mécanique de véhicule non due à un défaut d'entretien, tempêtes, fait de guerre...

b) Le vice propre :

C'est la détérioration de la marchandise pour une cause qui lui est exclusivement imputable et interne.

Un commissionnaire se verrait exonéré s'il arrivait à démontrer que les animaux vivants qu'il a transportés ont été contaminés par une maladie non décelable.

c) Faute de l'ayant droit :

La faute la plus fréquente de l'ayant droit est souvent le défaut d'emballage ou une erreur dans le poids déclaré de la marchandise qu'il a remis au commissionnaire.

d) Fait du Prince :

Ce sont les faits émanant de toute autorité souveraine comme une autorité douanière. Pour pallier à cette dernière hypothèse, il est fréquent que certains NVOCC indiquent à leurs clients de ne pas pouvoir s'engager sur un incoterm spécifique comme le DDP (Delivery Duty Paid ou rendu droits et acquittés) sur certaines destinations où les pratiques douanières sont quelque peu confuses.

2. Les cas exceptés en matière maritime :

Le NVOCC pourra bénéficier des 18 cas exceptés édictés par la Convention de Bruxelles à son article 4 et qui ont été synthétisés par l'article 27 de la loi Française du 18/06/1966.

Le NVOCC chargé d'un transport par mer ne répond donc pas des dommages consécutifs à une cause exonérant l'armement aux termes des lois maritimes : « pour

un échouement du navire⁴⁴, pour un naufrage dû à une faute nautique de l'équipage⁴⁵, pour une impossibilité de débarquement du fait des autorités portuaires⁴⁶, pour une livraison effectuée contre une photocopie du connaissement très ressemblante à l'original⁴⁷ ou encore pour un incendie⁴⁸. »

III. Les conditions requises à l'opposabilité de ses conditions générales de vente :

Les conditions générales de vente sont des modèles mis au point par les organisations professionnelles qu'elles conseillent à leur membre d'adopter.

Pour qu'elles reçoivent un plein effet et ne soient pas contestées, elles doivent être incorporées et le sont en pratique dans tous les documents transmis que le NVOCC émet ou transmet : par exemple, les factures et devis comportaient les CGV sur le verso du document remis au client.

Cependant, la jurisprudence considère désormais que les CGV ne sont pas réputées être connues et acceptées par le client lorsqu'elles figurent au verso des factures.

De plus, étant donné qu'un courant d'affaires régulier antérieur ou suivi entre le commissionnaire et son client ne permettent plus d'interpréter le silence du client comme un accord de l'application des CGV, seule une acceptation à l'occasion de l'opération litigieuse les rend dorénavant opposables.

Par contre, elles ont été jugées opposables vu qu'elles étaient reproduites sur les factures sans protestation après des relations antérieures et suivies⁴⁹ ou sur un échange de télex qui s'y référait⁵⁰ ou sur le fait de saisir le tribunal conformément à la clause attributive de juridiction qu'elles contenaient⁵¹.

Cette preuve n'est pas rapportée si les CGV figuraient au dos de factures établies postérieurement à l'opération⁵² ou si celles-ci renvoyaient seulement aux CGV⁵³.

⁴⁴ Cass.com., 21/12/1970, no69-12.401, BT 1971, p.102

⁴⁵ CA Aix-en-Provence, 18/04/1975, BT 1975, p. 383 ; CA Paris, 12/04/1976, BT 1976, p.258

⁴⁶ CA Lyon, 30/04/1974, BT 1974, p.308

⁴⁷ CA Paris, 5e ch., 22/11/1996, BTL 1996, p.857

⁴⁸ CA Aix-en-Provence, 2e ch., 25/03/2010, no 08/09637, Macif c/DCAT et a., BTL 2010, p. 242

⁴⁹ CA Paris, 12/01/2005. BTL 2005, p. 86

⁵⁰ CA Paris, 8/08/1991. BTL 1991, p.221.

⁵¹ CA Paris, 8/08/1991. BTL 1991, p.221.

⁵² CA Paris, 5ème ch.,RG n °2002/11190 Lamyline.

⁵³ CA Bourges, ch. civ., 7 févr. 2005, RG 04/01633 Lamyline.

Enfin, elles ont été déclarées inopposables lorsqu'elles sont « écrites en caractères extrêmement petits et fort peu lisibles⁵⁴».

Nous en avons dès à présent finis avec la définition de l'environnement économique des acteurs de l'activité de groupage de marchandise.

Nous allons maintenant voir dans une deuxième partie quels types de problématique cette activité peut créer pour les différents acteurs.

⁵⁴ CA Toulouse, 18 déc. 2003, RG 03/01153 Lamyline

2^{ème} partie : Les difficultés engendrées par l'activité de groupage de marchandises.

Il est évident qu'une telle activité si vaste avec des acteurs si complexes crée différents types de problématique. Nous allons donc nous concentrer sur trois d'entre elle. Dans ce titre nous aborderons trois problèmes majeurs de cette activité. Dans un premier chapitre nous allons passer en revue la question du transporteur maritime contractuel (chapitre 1). Puis nous passerons en revue le contrat qui caractérise cette activité, le contrat d'affrètement d'espace (chapitre 2). Et nous finirons par l'analyse d'une problématique qui fait l'objet d'une nouvelle réglementation qui prendra effet en 2016, la pesée des conteneurs (chapitre 3).

Titre 1. Problématiques liées à l'activité de groupage et des groupeurs de marchandise

Chapitre 1. La question du transporteur maritime contractuel

La question est de savoir qui doit être juridiquement considéré comme transporteur maritime aux yeux des ayants-droit aux marchandises : le NVOCC ou le transporteur professionnel ?

Le NVOCC ne se contente pas de prendre en charge la marchandise et d'émettre ses propres titres de transport (Section 1). Il entend se comporter comme un véritable transporteur en dépit de l'absence de maîtrise du mode de transport (Section 2). Mais qu'advierait-il si le NVOCC se trouve en situation d'insolvabilité et ne peut indemniser ses clients, ou s'il émet un connaissement sans en tête, et conteste cette fois-ci sa qualité de transporteur maritime, (section 3).

Section 1 : Les critères identiques à l'activité d'un NVOCC et d'une compagnie de transport.

Il s'agit de la prise en charge de la marchandise et la délivrance d'un document de transport en tant que transporteur maritime

Comme nous l'avons vu, le NVOCC exerce une activité de transporteur à partir du moment où il a pris en charge les marchandises. Diverses modalités peuvent intervenir quant à cette prise en charge.

Il peut soit par l'intermédiaire de sous-traitants collecter les marchandises directement chez ses clients, soit les recevoir directement dans ses entrepôts ou encore les prendre en charge directement dans l'enceinte portuaire par l'intermédiaire de ses agents.

Lorsqu'il accepte la marchandise et s'engage pour un transport de bout en bout, il se présente comme un transporteur maritime pour la partie maritime de sa prestation globale et émet un document où sa qualité de transporteur est expressément rappelée.

Ainsi, dans les conditions générales du HBL de Clasquin inscrites à son verso, à l'article 1, ce dernier se définit comme étant le transporteur, comme le ferait un transporteur classique. Le NVOCC matérialise la prise en charge de la marchandise par ce document qui, s'il n'est pas un « véritable » connaissement, lui est très similaire. Il remplit les fonctions de preuve du contrat et de prise en charge de la marchandise.

Ces deux critères font bien partie de ceux qu'on attribue à un entrepreneur de transport maritime.

Section 2 : Les critères de différenciations entre le NVOCC et la compagnie de transport maritime

I. Le NVOCC entend assumer la responsabilité d'un transporteur maritime

Cette volonté d'assumer, en tant que professionnel, l'activité de transporteur maritime se manifeste expressément de façon contractuelle.

C'est le NVOCC qui dans son House Bill of Lading, comme c'est le cas dans celui d'ECU-LINE incorpore volontairement une Clause Paramount afin que sa responsabilité soit, si elle devait être mise en cause, organisée par les règles qui régissent la responsabilité d'un entrepreneur classique de transport maritime : les Règles de La Haye-Visby selon la terminologie Anglaise ou la Convention de Bruxelles de 1924 et son protocole de Visby de 1968.

En désirant voir son régime de responsabilité calqué sur celui d'un transporteur maritime classique, il contracte de facto la même obligation de résultat et la présomption de responsabilité qui s'y attache.

La seconde caractéristique qui milite en faveur de cette appellation est fondamentale.

II. Le NVOCC ne maîtrise cependant pas le transport

Cette absence de maîtrise du mode de transport maritime par le NVOCC constitue la seconde grande différence avec l'entrepreneur de transport maritime classique. La distinction classique qui caractérise l'affrètement à temps peut nous servir de base de départ pour notre explication.

En effet, ce qui caractérise l'affrètement à temps (en dehors de la pratique de l'affrètement avec dévolution), est sa dualité de gestion. Cette dualité est clairement exprimée dans les articles 20 et 21 du décret N°66-1078 du 31/12/1966. Ils disposent

que « le fréteur conserve la gestion nautique du navire » alors que « que la gestion commerciale du navire appartient à l'affréteur ».

Or, il est parfaitement admis que l'affréteur qui ne possède que la gestion commerciale mais qui délivre un connaissement est reconnu comme un transporteur.

Or, le NVOCC lui, ne dispose ni de la gestion nautique ni de la gestion commerciale. Pour lui attribuer la qualité de transporteur, le seul recours envisageable est de faire appel à la théorie de l'apparence.

Mais cette théorie de l'apparence a des limites dans la mesure où la recherche de la commune intention des parties est souvent délicate à établir. A moins de déceler dans la remise d'un document de transport par le NVOCC à son client, une commune intention pour les deux parties à ce que le NVOCC soit considéré comme un transporteur contractuel.

Il n'en reste pas moins que cette absence de maîtrise du mode de transport pose un problème majeur dans la mesure où si le NVOCC entend assumer une responsabilité similaire à celle d'un transporteur maritime, il ne dispose pas, par définition, de la même solvabilité.

En effet le transporteur maritime contractuel est un organisateur dont l'activité principale ne peut se réaliser qu'à travers le recours à des sous-traitants. Or, seule la Convention de Hambourg reconnaît la notion de sous-traitance en décrivant la situation du transporteur substitué.

Les Règles de Hambourg à leur article 2 disposent en effet que « les termes « transporteur substitué » désignent toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confié par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée ».

Mais cette Convention d'Hambourg qui a eu le mérite de jeter les bases d'une convention de droit uniforme multimodale n'est pas allée jusqu'à mettre en place une action directe du chargeur contre le transporteur substitué ou sous-traitant. A son article 10, elle fait supporter au transporteur contractuel une responsabilité contractuelle du fait d'autrui.

Cette définition semble pourtant se rapprocher de celle que la Convention de Guadalajara a donné du transporteur contractuel à son article 1) b) comme « une personne partie à un contrat de transport régi par la Convention de Varsovie et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur ».

Section 3 : L'insolvabilité du NVOCC et le problème du connaissance sans en-tête.

En cas de connaissance sans en-tête, on pourrait malgré tout se servir de toutes sortes d'indices pour l'identifier et retenir sa responsabilité en qualité de « transporteur apparent ».

On peut observer que les Règles de Hambourg sont favorables à cette solution, abstraction faite du connaissance, puisqu'elles considèrent comme transporteur maritime « toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu » (art. 1er).

On relèvera, cependant, qu'un arrêt de la Cour d'appel de Versailles du 4 avril 2002 rendu à propos des navires Peninsular Bay et Singapore Bay a plutôt désigné le propriétaire du navire comme transporteur, en soutenant que « l'identité de l'émetteur des titres de transport étant impossible à déterminer, c'est à bon droit que les assureurs facultés ont exercé leur recours contre le propriétaire du navire, tenu pour être le transporteur »⁵⁵.

Cette solution pragmatique s'avère néanmoins contestable sur le principe, car plutôt que de rechercher exclusivement la responsabilité du propriétaire du navire, il eut été logique de poursuivre également l'entreprise qui exploitait commercialement le navire au cours du transport litigieux.

Mais pour certains commentateurs, il serait également possible de recourir à une autre solution qui consisterait, par exemple, à qualifier le NVOCC de « commissionnaire de transport » sur le fondement du décret du 5 mars 1990⁵⁶. En effet, il faut rappeler que ce texte, pris en application de la Directive communautaire du 29 juin 1982, considère comme commissionnaire de transport, tout professionnel qui « organise et fait exécuter sous sa responsabilité et en son propre nom, un transport de marchandises selon les modes de son choix, pour le compte d'un commettant ».

Comme on le voit donc, l'intégration des entreprises maritimes dans des réseaux de contrats et l'évolution fonctionnelle des prestations qu'elles fournissent à leurs clients conduisent à complexifier l'identification de celles qui sont poursuivies en qualité de transporteur maritime.

Les chargeurs qui font du groupage de marchandise en faisant appel aux NVOCC peuvent donc se retrouver confronter à ce genre de problématique lorsqu'il y a des

⁵⁵ CA Versailles, 4 Avril, 2002, navires Peninsular Bay et Singapore Bay, DMF 2002, p. 944, note J.-M. Morinière.

⁵⁶ Le Décret no 90-200 du 5 mars 1990 (JORF du 7 mars 1990, p. 2800) constitue désormais le texte de référence applicable à cette profession.

accidents dans le transport. C'est un problème majeur de l'activité qui engendre nombre de contentieux.

Une autre problématique liée à l'activité de groupage réside dans le fait que les groupeurs, pour s'assurer d'avoir l'espace nécessaire sur les navires pour transporter les marchandises de ses clients, affrètent de l'espace auprès des compagnies maritimes. Nous allons donc voir dans la partie suivante

Chapitre 2. L'affrètement d'espace

L'affrètement d'espaces se tient à la rencontre de trois regroupements: le groupage de marchandise, le regroupement de ports et le regroupement d'armateurs. Le groupage de marchandise est la suite naturelle de la conteneurisation qui consiste à regrouper des marchandises diverses à l'intérieur d'une unité de charge standardisée. Le regroupement de ports donne naissance à la « ligne maritime régulière ». Cela souligne les trois éléments majeurs de la ligne :

- la permanence,
- la régularité
- le résultat financier qui en est attendu.

Le regroupement d'armateurs utilise des figures juridiques variées, notamment l'accord tarifaire ou le consortium. S'agissant du sujet qui nous occupe, il faut insister sur l'accord d'échanges croisés d'espaces (en anglais vessel sharing agreement).

L'affréteur d'espaces entend s'assurer que les conteneurs dont il a la charge trouveront une place sur des navires pour être transportés d'un port à un autre dans le cadre d'un service de ligne régulière. Le contrat d'affrètement d'espace, est un contrat complexe parce qu'il organise de façon spécifique une relation économique qui est triangulaire.

Pour bien comprendre ce que cache ce contrat, il faut partir de la personne qui en est au centre, l'affréteur d'espaces.

L'affréteur d'espaces peut être un groupeur de conteneurs, ce qu'est le NVOCC ou le commissionnaire de transport en France). Ce groupeur de conteneur entend se réserver des espaces sur des porte-conteneurs qui desservent telle ligne maritime. Le contrat d'affrètement d'espaces est précisément la figure juridique qui répond à ce besoin. Ce faisant, cet affréteur d'espaces est situé au point de rencontre de deux contrats différents.

En tant que NVOCC ou commissionnaire de transport, l'affréteur d'espaces organise un transport maritime de conteneurs. Il est donc juridiquement lié avec l'intérêt cargaison par un contrat de service ou un contrat de commission de transport. Il est

aussi juridiquement lié avec les armateurs. Avec ceux-ci, il conclut un autre contrat d'une nature juridique différente : le contrat d'affrètement d'espaces.

L'affréteur d'espaces a donc deux qualités juridiques car il est partie prenante de deux contrats. En amont, il a le fréteur d'espaces pour cocontractant ; en aval, son cocontractant est l'intérêt cargaison.

La problématique réside dans le fait que tout est fait par le contrat d'affrètement d'espaces pour que les deux extrémités, fréteur d'espaces et intérêt cargaison, ne soient pas juridiquement liées l'un envers l'autre.

Cette position singulière de l'affréteur d'espaces soulève des difficultés juridiques d'ordre théorique et pratique à la fois. Elles ont trait notamment à la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, aux privilèges maritimes et aux garanties réelles.

Nous verrons d'abord à la volonté qu'il n'y ait pas de lien de droit entre le fréteur d'espaces et l'intérêt cargaison (section 1). Nous nous intéresserons ensuite à la relation juridique existant entre l'affréteur d'espaces et l'intérêt cargaison (section 2). Nous terminerons par la relation juridique qu'entretiennent l'affréteur d'espaces et le fréteur d'espaces (section 3).

Section 1. L'absence de lien de droit entre le fréteur d'espaces et l'intérêt cargaison

L'intérêt de cette partie est de comprendre comment cela est-il rendu possible (I) et quelle est sa portée juridique (II).

I. Comment est-ce possible?

Pour répondre à cette question, il faut prendre en compte deux points :

- 1) Le fréteur d'espaces n'est pas un transporteur parce que le document qu'il émet n'est pas un connaissement de transport
- 2) Le fréteur interdit à l'affréteur d'espaces d'inclure toute clause d'identité du transporteur.

En effet le fréteur ne veut pas que l'affréteur puisse lui transférer cette qualité, dans le contrat que ce dernier conclut avec les chargeurs.

Le fréteur d'espace émet un connaissance « de service » et non un connaissance de transport. Ce connaissance prend généralement la forme d'un listing global des conteneurs chargés à bord ou reçus pour embarquement. Quelle que soit sa forme (liste d'embarquement, connaissance de ligne traditionnel ou connaissance de transport combiné), il se caractérise par quatre éléments :

- 1) Il fait preuve de la réception des conteneurs ;
- 2) Il est à personne dénommée ;
- 3) Il n'est pas destiné à circuler ;
- 4) Il n'est pas représentatif de la marchandise.

C'est l'affréteur d'espace qui émet des connaissances de transport.

Par ailleurs, le contrat d'affrètement d'espaces interdit expressément que le connaissance de transport contienne une Identity of Carrier Clause qui permettrait de faire peser sur le fréteur d'espaces la qualité juridique de transporteur maritime.

Voyons maintenant quelle relation lie l'affréteur d'espace (en l'occurrence le NVOCC) et l'intérêt cargaison (les chargeurs).

Section 2. La relation juridique entre l'affréteur d'espaces et l'intérêt cargaison

Dans cette partie nous allons traiter quatre points : (I) Il répond contractuellement. (II) Il est responsable selon sa qualité propre. (III) Il bénéficie de la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes. (IV) Il bénéficie d'une créance privilégiée.

I. Il répond contractuellement

L'affréteur d'espaces est soit un commissionnaire de transport, soit un transporteur contractuel non effectif. Il est l'un ou l'autre selon les dispositions du contrat qu'il conclut avec l'intérêt cargaison. S'il s'engage à organiser le transport des conteneurs, il est commissionnaire de transport ; s'il s'engage à les transporter, il est transporteur. Dans ce dernier cas, il se substituera quelqu'un pour effectuer le transport. La différence de qualité juridique tient au document qu'il émet.

II. Il est responsable selon sa qualité propre

En qualité de commissionnaire de transport, il est responsable de plein droit pour son fait personnel mais il peut inclure dans le contrat une clause limitative de responsabilité (L. 132-5 C. com). En pratique, il ne le fait pas. Au demeurant, sa responsabilité de plein droit cède devant la force majeure causale, le vice propre de la marchandise et la faute de son commettant.

Il est en outre responsable du fait d'autrui. Là réside une singularité. L'affréteur d'espaces commissionnaire de transport devrait logiquement répondre en qualité de fréteur d'espaces. Cependant, faute d'acceptation par l'intérêt cargaison du régime de responsabilité contractuelle fixé par le contrat d'affrètement d'espaces, c'est le régime de responsabilité du transporteur maritime qui a vocation à s'appliquer. Ainsi l'affréteur d'espaces commissionnaire de transport ne peut-il pas opposer à l'intérêt cargaison une clause limitative de responsabilité ou une clause Paramount figurant dans le contrat d'affrètement d'espaces. La responsabilité contractuelle du commissionnaire de transport affréteur d'espaces est une responsabilité qui naît du contrat de commission de transport et non du contrat d'affrètement d'espaces. La Cour d'appel de Rouen a statué en ce sens en jugeant que « le commissionnaire de transport ne peut être tenu plus sévèrement que son substitué sauf s'il a choisi un mode de transport comportant un régime de responsabilité ignoré du commettant »⁵⁷.

En la qualité de transporteur maritime, il est responsable de plein droit mais est protégé par les cas exceptés de responsabilité, ainsi que par la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes.

III. Il bénéficie de la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes

Il n'y a aucune objection à lui accorder le bénéfice de la limitation depuis que la Convention internationale de 1976 l'accorde à l'affréteur tout court et non pas, comme le faisait celle de 1924, à l'affréteur principal. La loi interne française retient la solution de la Convention de 1976.

Quant à dire que l'affréteur d'espaces n'exploite pas le navire, ce qui est tout à fait exact puisqu'il se contente de l'utiliser, l'objection est écartée par la lecture de l'article 58, alinéa 1er, de la loi française du 3 janvier 1967 qui dispose que les créances qui ouvrent droit à limitation sont celles des dommages qui sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire. Pareillement, si l'on ne peut partiellement exploiter un navire, on peut, en revanche, partiellement l'utiliser.

S'agissant de la mise en œuvre de la limitation, il est acquis que le montant du fonds se fera en tenant compte et en tenant compte uniquement du navire. Il ne peut s'agir que d'une limitation liée à l'utilisation d'un navire et non à l'exploitation de cellules

⁵⁷ Cour d'appel de Rouen 3 nov. 1967, BT 1967. 399.

situées sur un navire. La CAMP a admis qu'un affréteur d'espaces se joigne à la procédure de limitation initiée par le fréteur d'espaces⁵⁸.

IV. Il bénéficie de créances privilégiées sur les marchandises

L'affréteur d'espaces bénéficie d'un privilège fondé sur l'idée de gage. Ce privilège garantit le paiement de la créance de fret ou de commission de transport. Ce privilège est plus ou moins étendu selon la qualité juridique de l'affréteur d'espaces. Son exercice est lié à une procédure de saisie. Pour cette raison, le droit de rétention demeure une garantie importante.

Le privilège du commissionnaire de transport est plus étendu que celui du transporteur maritime si l'on s'intéresse aux créances garanties car le privilège du commissionnaire s'étend aux créances résultant d'opérations antérieures au contrat à l'occasion duquel le privilège est invoqué.

Le privilège du commissionnaire de transport est également plus étendu si l'on regarde son assiette car il s'étend aux documents se rapportant à la marchandise. Encore faut-il que la marchandise soit la propriété du débiteur et non d'un autre. En effet, la loi Gayssot, qui écarte cette condition⁵⁹ ne s'applique pas au commissionnaire de transport. Mais le commissionnaire pourrait bénéficier de l'apparence et de sa bonne foi pour s'évader de l'application de cette condition. De ce point de vue, le privilège du transporteur maritime diffère de celui du commissionnaire de transport car la jurisprudence *Adriana et Véga* l'autorise à en bénéficier même si la marchandise n'appartient pas à son débiteur mais pour autant que le propriétaire de la marchandise soit encore débiteur d'un fret.

On dira la même chose du droit de rétention dans la mesure où le commissionnaire de transport peut l'exercer tant sur les documents que sur la marchandise tandis que le transporteur maritime ne peut le mettre en œuvre que sur la marchandise.

La relation de droit que l'affréteur d'espaces entretient avec l'intérêt cargaison dépend donc en partie, mais en partie seulement, de sa qualité juridique de commissionnaire de transport ou de transporteur maritime. Qu'en est-il de la relation qu'il a avec le fréteur d'espaces ?

Section 3. La relation juridique entre l'affréteur d'espaces et le fréteur d'espaces

⁵⁸ Sentence no 1069, 2nd degré, DMF 2003. 388.

⁵⁹ Art. L. 132-2 C. com.

Deux points seront étudiés : la responsabilité pouvant les lier (I) et la saisie du navire sur lequel l'affréteur d'espaces a chargé la marchandise (II).

I. La responsabilité

La responsabilité peut découler de dommages subis par le navire et par la marchandise. Elle peut aussi résulter de l'inexécution de leurs obligations par l'un ou par l'autre.

La responsabilité pour dommages

S'agissant du dommage causé à la marchandise, le contrat d'affrètement d'espaces prévoit que le fréteur ne répond pas directement envers l'intérêt cargaison mais seulement envers l'affréteur d'espaces⁶⁰. Cependant, il se pourrait que l'intérêt cargaison court-circuite le système et le contrat d'affrètement d'espaces prévoit cette situation.

La responsabilité du fréteur d'espaces vis-à-vis de l'affréteur d'espaces obéit au principe et au régime de l'action récursoire : condamné envers l'intérêt cargaison, l'affréteur d'espaces fera supporter par le fréteur d'espaces le poids de la condamnation. Plusieurs originalités se rencontrent ici.

Le premier est l'existence d'une clause mutuelle de renonciation à recourir l'un contre l'autre si l'on se trouve en présence d'un contrat d'échange d'espaces. Cette mutual waiver clause conduit tout simplement, ce qui est la logique même de l'échange, à ne pas s'entretuer.

La deuxième originalité est l'existence, dans le contrat d'affrètement d'espaces, d'une clause Paramount selon laquelle le régime de responsabilité du fréteur d'espaces envers l'affréteur d'espaces sera celui du contrat de transport maritime. Ainsi s'établit une corrélation évidente entre le régime de responsabilité de l'affréteur d'espaces envers l'intérêt cargaison et le régime de responsabilité du fréteur d'espaces envers l'affréteur d'espaces.

Une troisième originalité réside dans le fait que le contrat d'affrètement d'espaces détermine généralement un plafond d'indemnisation maximum que l'affréteur d'espaces ne doit pas dépasser dans le règlement des litiges avec l'intérêt cargaison sans en informer au préalable le fréteur d'espaces. La sanction, non indiquée dans le contrat d'affrètement d'espaces, sera probablement que le fréteur d'espaces ne sera pas condamné envers l'affréteur d'espaces au-delà du plafond ainsi déterminé.

⁶⁰ Art. L. 132-2 C. com

Si le fréteur d'espaces est condamné envers l'affréteur d'espaces, la question se pose de savoir si la créance d'indemnité est privilégiée sur le navire. Nous traiterons ce point en dernier.

Il est prévu que l'intérêt cargaison court-circuite le système et agisse directement en responsabilité contre le fréteur d'espaces. Le contrat d'affrètement d'espaces prévoit deux mécanismes destinés à protéger le fréteur d'espaces : le premier prend la forme d'une clause Himalaya ; le second, d'une clause d'indemnité circulaire.

La clause Himalaya est la clause par laquelle un transporteur inclut dans le connaissement de transport une stipulation par laquelle celui qui a agi à sa place bénéficiera des clauses d'exonération contenues dans ledit connaissement. Par cette clause, l'affréteur d'espaces fait bénéficier le fréteur d'espaces des exonérations de responsabilité figurant dans le connaissement. Le problème posé en droit français par cette clause tient au fait que le droit accorde à l'intérêt cargaison une action de nature délictuelle à l'encontre du fréteur d'espaces comme nous l'avons déjà vu. La clause Himalaya a donc peu de chance de prospérer. C'est la raison pour laquelle une seconde parade est envisagée.

Ce second bouclier a la forme d'une clause d'indemnité circulaire. Par cette clause l'intérêt cargaison promet de n'exercer aucune revendication envers les employés, agents, entrepreneurs de manutention, opérateurs de terminaux ou sous-contractants du transporteur maritime. Considérée être valide par la jurisprudence anglo-saxonne, on peut y voir, en droit français, une stipulation pour autrui dont le promettant est l'intérêt cargaison, le stipulant est l'affréteur d'espaces et le bénéficiaire est le fréteur d'espaces. Le fait que l'obligation du promettant consiste en une abstention ne constitue pas un obstacle à la validité de cette analyse juridique qui a déjà été retenue en présence d'une obligation de ne pas faire concurrence⁶¹.

S'agissant du dommage causé au navire, l'affréteur d'espaces bénéficie de la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes. La responsabilité pour inexécution des obligations découlant du contrat d'affrètement d'espaces

La responsabilité du fréteur d'espaces envers l'affréteur d'espaces concerne essentiellement les dommages causés aux conteneurs de l'affréteur d'espaces durant la navigation. Le contrat d'affrètement d'espaces contient deux dispositions :

1) la responsabilité du fréteur d'espaces ne peut dépasser le coût des réparations ou la valeur du conteneur sur le marché ;

⁶¹ CA Paris, 6 fév. 1992, JCP 1992. IV. 1752.

2) la responsabilité est plafonnée⁶².

Ce n'est donc pas tant cette responsabilité qui fait problème que celle de l'affréteur envers le fréteur d'espaces.

Le sujet est restreint à trois obligations principales :

1) Obligation relative au fret ;

L'affréteur doit payer pour les espaces qu'il a affrétés. En cas de non-paiement, le fréteur d'espaces n'a pas d'action directe contre l'intérêt cargaison parce que, si l'affréteur est un commissionnaire de transport, l'article L. 132-8 du Code de commerce ne lui est d'aucun secours car il ne s'applique pas à l'affrètement d'espaces et parce que la représentation imparfaite exclut tout lien contractuel entre le fréteur d'espaces et le commettant du commissionnaire.

Pour le paiement de ce fret, le fréteur d'espaces bénéficie d'une sûreté sur la marchandise chargée à bord.

Quant à la créance garantie, deux situations sont possibles :

1) si le fret est calculé sur la base du nombre de voyages, la créance garantie est celle du voyage au cours duquel la marchandise a été transportée ;

2) si le fret est calculé ratione temporis (ce qui correspond à une situation d'affrètement coque-nue, d'affrètement à temps ou d'affrètements d'espaces portant sur une durée), la créance de fret englobe l'ensemble des voyages effectués pour lesquels le fret est encore dû.

2) Obligation relative à la marchandise ;

L'affrètement d'espaces est employé fondamentalement dans le trafic de conteneurs, c'est-à-dire de marchandises hétérogènes de faible quantité. L'affréteur d'espaces est donc tenu d'informer avec précision le fréteur d'espaces sur le type et les caractéristiques de la marchandise remise. Il doit également lui fournir tous les renseignements utiles à la conservation de la marchandise pendant son transport.

3) Obligation relative aux condamnations prononcées à l'encontre du fréteur d'espaces mais du fait de la marchandise.

⁶² 500 USD dans la SLOTHIRE, ligne 216 et 217

L'affréteur d'espaces doit garantir le fréteur d'espaces des condamnations qui seraient prononcées à l'encontre de celui-ci en raison d'un manquement aux lois et réglementations régissant le transport maritime. Cette garantie s'applique aux condamnations dues à l'inobservation de formalités portuaires ou douanières relatives aux marchandises. En outre, des stipulations du contrat d'affrètement d'espaces visent spécialement la drogue, d'autres substances illicites ou, plus généralement, les marchandises de contrebande. Elle s'étend même aux passagers clandestins qui ont pu gagner le bord en se cachant dans les conteneurs.

Si la responsabilité de l'affréteur d'espaces envers le fréteur d'espaces paraît plus forte que l'inverse, il faut cependant réserver le cas des dommages subis par la marchandise et pour l'indemnisation desquels l'affréteur d'espaces a été condamné à payer l'intérêt cargaison. S'étant lui-même retourné contre le fréteur d'espaces, celui-ci a été condamné à le garantir de sa condamnation.

II. Saisie du navire par l'affréteur d'espaces

La créance de l'affréteur d'espaces envers le fréteur d'espaces pour dommages causés aux marchandises transportées est une créance privilégiée sur le navire. Le fondement juridique textuel en est l'article 31-5o de la loi du 3 janvier 1967. Ce privilège a pour assiette le navire et ses accessoires ainsi que le fret encore dû pour le voyage au cours duquel est née la créance ainsi que ses accessoires. La difficulté posée par l'affrètement d'espaces ne tient donc pas au principe du privilège mais à sa mise en œuvre, la saisie du navire.

Là encore, ce n'est pas tant le principe de la saisie du navire qui fait problème que sa mise en œuvre. Les conditions de la saisie sont en effet vérifiées tant au regard de la créance qui la fonde que du navire qui en est l'objet. La difficulté profonde ne réside donc pas tant dans le principe que dans la pratique.

L'impossibilité pratique de saisir le navire réside dans le fait que le navire qui serait saisi par l'affréteur d'espaces fournit à ce même affréteur d'espaces le moyen lui permettant d'exécuter les engagements qu'il a souscrits envers l'intérêt cargaison. S'il en est ainsi, la question primordiale devient celle de savoir si l'affréteur d'espaces peut saisir un navire du fréteur d'espaces sur lequel il n'affrète pas d'espaces.

En droit international, la saisie d'un navire autre que celui auquel la créance se rapporte est possible en présence d'une créance maritime due par le propriétaire du navire que l'on veut saisir. En droit français, en présence d'une créance quelconque due par le propriétaire du navire que l'on veut saisir. L'affréteur d'espaces est donc fondé à saisir un navire appartenant au fréteur d'espaces. Encore faut-il que ce fréteur d'espaces en soit bien le propriétaire et non pas seulement l'affréteur. Cela réduit considérablement la marge de manœuvre de l'affréteur d'espaces.

En conclusion, nous rappellerons que deux ou trois contrats coexistent dans une organisation des choses qui est fondamentalement économique : le premier contrat est le contrat de transport ou de commission de transport ; le deuxième contrat est le contrat proprement dit d'affrètement d'espaces ; le troisième contrat est l'accord plus large qui relève de la catégorie de l'échange croisé d'espaces, que l'on nomme vessel sharing agreement (VSA).

Voyons maintenant un autre problème qui concerne le groupeur de marchandise. Cela concerne la pesée des conteneurs. Le problème de savoir précisément les caractéristiques (poids, volume). En effet les mauvaises déclarations sont souvent à l'origine d'accidents. C'est pourquoi une nouvelle réglementation va entrer en vigueur.

Cette réglementation vise à instaurer une pesée systématique des conteneurs pour éviter les accidents.

Nous allons voir dans les détails de cette nouvelle réglementation dans la partie suivante.

Chapitre 3. Réglementation à venir : la pesée des conteneurs

Depuis bien des années déjà en 1996, la surcharge des conteneurs est un réel problème dans le milieu maritime.

En 2008 déjà, l'International Chamber of Shipping (ICS) avait publié un guide concernant les bonnes pratiques relatives au transport maritime de conteneurs en toute sécurité à destinations du personnel navigant, dans le but de diminuer les accidents liés notamment à la surcharge des conteneurs. Ce guide n'avait pas amélioré la situation de manière significative, d'où la réitération de la demande sous forme, cette fois, de règle obligatoire.

C'est ainsi que le 1er décembre 2010, l'International Chamber of Shipping (ICS) et le World Shipping Council (WSC) ont demandé à l'Organisation Maritime Internationale d'établir une réglementation en vue de résoudre ce problème de surcharge qui peut se révéler être très dangereux et très coûteux.

Section 1 : Les acteurs impliqués dans cette problématique

Les acteurs impliqués dans cette problématique sont très nombreux, on peut citer :

- Le Baltic and International Maritime Council (en) (BIMCO),
- Le World Shipping Council (WSC),
- L'International Chamber of Shipping (ICS),

- l'International Association of Ports and Harbors (IAPH, qui regroupe 230 ports à travers le monde)

Ces organisations dénoncent ce problème et plaident en la faveur de l'amendement du Chapitre VI (Carriage of cargoes) de la convention SOLAS (Safety Of Life At Sea).

Auparavant, déjà trois pays : L'Australie, le Danemark et les Pays-bas en avaient fait la demande suite au rapport du programme international Lashing@sea⁶³. Ce rapport concluait que pour des raisons évidentes de sécurité, des moyens doivent être mis en place pour contrôler de manière efficace et précise le poids de chaque conteneur avant son chargement à bord d'un navire.

Section 2. Les raisons de la mise en place de cette nouvelle réglementation :

Le transport par conteneur s'est considérablement développé en quelques décennies seulement. On estime qu'à l'heure actuelle, 5 à 6 millions de conteneurs voyagent quotidiennement en mer. Jusqu'à présent, le poids des conteneurs était uniquement déclaré sur le manifeste par le chargeur sans qu'aucun système de vérification ne soit établi.

En effet, depuis toujours, le poids des conteneurs est uniquement déclaré sur le manifeste par le chargeur (celui qui envoie le conteneur) sans aucun système de vérification. Un chargeur peut donc déclarer un conteneur de 28 tonnes (maximum autorisé pour un TEU) et le charger avec 35 tonnes de marchandise.

Beaucoup de pressions commerciales sur les capitaines les contraignent à accepter ce genre de cargaisons peu sûres (bien que souvent le capitaine ignore le surpoids de chaque conteneur). Il faut rappeler que le capitaine est responsable de tout ce qui est chargé sur son navire.

Or, en l'absence de contrôles effectifs et dans le but de réaliser des économies, de nombreux chargeurs ont pris l'habitude de procéder à des déclarations de poids inexacts. En Ukraine, en 2012, les services portuaires avaient mené une enquête sur la totalité des conteneurs qui rentraient dans le pays pendant 2 semaines. Il en était ressorti que plus de 56% des conteneurs étaient en surcharge (par rapport au manifeste déclaré).

Cette surcharge des conteneurs peut avoir des conséquences désastreuses : accidents lors du transport, du chargement ou de la manutention des conteneurs en surpoids ;

⁶³ Lashing@Sea - Rapport n°19717-20-TM, Septembre 2009.

mauvaise répartition des marchandises entraînant une mauvaise stabilité du navire et un risque de chute à la mer des conteneurs.

Une étude publiée par la Cins (Cargo Incident Notification System & Organisation) estime que 24% des accidents recensés ont pour origine une fausse déclaration de poids. Face à la multiplication des incidents, l'International Chamber of Shipping (ICS) et le World Shipping Council (WSC) ont, en décembre 2010, demandé à l'Organisation Maritime Internationale (OMI) d'établir une réglementation en vue de résoudre ce problème de fausses déclarations du poids des conteneurs avant chargement.

Les déclarations erronées ont été citées à l'origine de plusieurs naufrages.

Ainsi, dès 2006, l'avarie du "MSC Napoli" avait mis les chargeurs sur la sellette. L'enquête menée alors par la MAIMB, le bureau d'accident britannique, montrait que 20 % des 660 conteneurs chargés en pontée présentaient des différences (s'élevant parfois à plus de 3 tonnes) avec les poids repris sur le manifeste du navire. L'AUTF souligne que "le rapport concluait que l'impossibilité de naviguer du porte-conteneurs, cause du sinistre, était principalement due à une faiblesse de la coque précédemment endommagée lors d'un échouement".

On peut également citer à titre d'exemple l'accident en 2011 du porte-conteneurs Deneb qui s'est couché sur le flanc lors de son chargement car 16 des 168 conteneurs étaient largement en surpoids.

Et plus récemment, l'accident du "Mol Comfort", un porte-conteneurs quasi neuf qui s'était brisé en deux dans l'océan Indien avant de couler en juin 2013, pourrait avoir été provoqué par la faiblesse des structures du navire, mais aussi par une mauvaise répartition de son chargement en raison de déclarations erronées.

D'autres problèmes liés à la surcharge des conteneurs sont à prendre en compte :

- Accidents lors du transport par route ou par rail. En effet, les précautions prises ne sont pas à la hauteur du risque encouru.
- Accidents lors du chargement des conteneurs. Le poids des conteneurs excède souvent la charge maximale d'utilisation de la grue.
- Accidents corporels sur les dockers, ou toute autre personne qui manutentionne les conteneurs tout au long de la chaîne logistique

Devant l'ampleur du phénomène, le 93ème comité de la sécurité maritime de l'OMI a approuvé en mai 2014 l'adoption de trois nouveaux paragraphes au projet

d'amendement du chapitre VI/2 de la Convention SOLAS visant à rendre obligatoire la pesée de chaque conteneur avant le début du chargement afin de permettre au ship planner d'établir un plan de chargement correct et d'éviter ainsi tout accident lié au surpoids des conteneurs.

Ces amendements ont été définitivement adoptés par l'assemblée générale de l'OMI (94ème comité), le 21 novembre 2014 et devraient entrer en vigueur le 1er juillet 2016.

Section 3. Les solutions proposées par l'OMI :

C'est le DCS, le sous-comité OMI pour les Marchandises Dangereuse, sous la présidence des Etats-Unis, qui a proposé deux alternatives possibles pour la vérification du poids.

1ère méthode : le conteneur est pesé après empotage par un dispositif calibré et agréé, sous la responsabilité du chargeur.

2e méthode : chaque élément empoté dans ledit conteneur (marchandises, emballage, éventuelles palettes, matériel de calage ou d'arrimage) est «pesé» (et non pas estimé) selon une méthode approuvée par l'État où a eu lieu l'empotage. En ajoutant la tare du conteneur, il sera ainsi possible d'obtenir le poids total de l'unité de transport multimodale.

Une tolérance de 3 à 5 % serait admise avec néanmoins des pénalités. Au-delà, le conteneur resterait à quai.

Tous les types de conteneurs maritimes sont concernés. Par contre, les conteneurs embarqués en Ro-Ro sur des «dessertes internationales courtes» (à moins de 200 milles d'une zone de refuge et sur une distance inférieure à 600 milles entre deux ports d'escale) ne seront pas visés sauf si l'État du pavillon en décide autrement.

Si pour des conteneurs standards destinés à la grande distribution ou expédiés par un industriel, le poids du conteneur ne semble pas poser problème, peser un conteneur de groupage chargé de colis hétérogènes paraît moins simple. Et même problématique pour les déménagements internationaux. Il y aura donc fort probablement cohabitation des deux méthodes.

Section 4. Le point de vue des chargeurs de marchandises.

Cette solution n'est pas encouragée par tous les acteurs du secteur maritime, notamment par l'ASC (Asian Shipper's Council) et l'ESC (European Shippers' Council), qui estiment qu'aucune analyse sérieuse (de type cause à effets) n'ait été faite

qui aurait pu mettre au jour ce phénomène. Ils estiment également que la faisabilité de cette mesure est très limitée au niveau logistique. En effet, d'après eux, il serait difficile d'ajouter une étape dans la logistique du transport de conteneurs via la mer. Il y a trop de conteneurs chaque jour dans les ports du monde entier.

Ainsi d'après M. John Y; Lu, président de l'ASC: « There are millions of shippers across Asia, with different levels of maturity and different operational constraints. Before arriving at a key gateway for export, cargoes may have to use multiple modes of transport – trucks, ships and/or rail. Can you imagine trying to implement what is agreed at the IMO in such a challenging environment? As there are many emerging countries elsewhere – in South America and Africa – in similar situation, a one-size-fits-all requirement cannot work. It has not worked for 100% security screening and it will not work for 100% verification of gross weight of containers. »

Traduction libre : « Il y a des millions de chargeurs à travers l'Asie, avec différents niveaux d'expérience et différentes contraintes opérationnelles. Avant d'arriver à un passage clé pour l'exportation, les cargaisons peuvent avoir à utiliser plusieurs modes de transport - camions, navires et / ou ferroviaire. Pouvez-vous imaginer d'essayer de mettre en œuvre ce qui est convenu à l'OMI dans un environnement aussi difficile ? Comme il y en a dans beaucoup de pays émergents d'ailleurs - en Amérique du Sud et en Afrique - dans une situation similaire, un même mode de fonctionnement pour tout le monde ne peut pas marcher. Cela n'a pas fonctionné pour la sécurisation à 100% et cela ne fonctionnera pas pour la vérification de 100 % du poids brut des conteneurs

Et selon M. Cai Jia Xiang, vice-président de l'ASC : « We know that 100% verification being considered would increase the cost burden for shippers, generate additional paperwork and cause unnecessary delays in the supply chain. Will it improve safety? We have strong doubts.⁶⁴ »

Traduction libre: « Nous savons que 100% de vérifications augmenterait le poids du coût pour les chargeurs, génèrerait des documents additionnels et entrainerait des retards inutiles dans la supply chain. Est-ce que cela augmentera la sécurité ? Nous avons de forts doutes. »

Il est clair que de leur point de vue, la modification de la convention SOLAS aura un profond impact sur les affréteurs qu'ils représentent (75% de tous les affréteurs dans le monde). Ils estiment que l'application de cette nouvelle réglementation ne se ferait pas de manière uniforme et équitable partout dans le monde. En effet les normes de sécurité ne sont pas équivalentes et pas forcément appliquées de la même manière partout dans le monde. L'accident au port de Tianjin le 12 août 2015 en est la preuve.

⁶⁴ <http://www.asianshippers.org/AscNews-AsianShippersQuestion.asp>

L'ESC partage le même avis que l'ASC, en effet ces deux organisations estiment que la modification entrainera une augmentation des coûts pour les armateurs dans le monde entier de 5 milliards de dollars⁶⁵. Ce qui entrainera par l'effet boule de neige une augmentation inéluctable des taux de fret pour les chargeurs.

Une autre organisation TLF overseas, l'union des Entreprise de transport et Logistique de France écrit dans un rapport : « TLF craint que cette mesure sécuritaire ne se transforme en un vrai frein au développement du commerce international et plus particulièrement en une source de lourdeurs administratives et de coûts supplémentaires non rémunérés pour les organisateurs de transports internationaux. ».

Tant au niveau européen auprès de la CLECAT, le Comité de Liaison Européen des Commissionnaires et Auxiliaires de Transport du Marché Commun qu'au niveau international auprès de la FIATA, l'Union TLF a milité pour que cette modification de la convention SOLAS ne devienne un obstacle au développement du commerce international et une nouvelle entrave à l'exercice de la profession d'organisateur de transport international.

TLF a souligné le caractère imprécis de la future réglementation quant à ses modalités pratiques d'application. En effet, le projet ne précise ni l'endroit et le moment où le pesage doit être effectué, ni qui fournira le matériel nécessaire.

Malgré les vives critiques que cette réglementation suscite, il apparaît tout de même nécessaire qu'une réglementation soit mise en place pour sécuriser les transport et manutention des conteneurs. Cela aura des conséquences manifeste sur pour les chargeurs mais aussi est surtout pour les entreprises de groupage qui vont devoir se pencher sur la question. Comme le précisaient les différentes organisations de chargeur, il ne faut pas que cela devienne un frein à l'organisation des transports et aux échanges.

⁶⁵ <http://allportcargoservices.com/knowledge/overweight-containers-set-to-continue-till-2015/>

CONCLUSION

En guise de conclusion, on observera que les NVOCC ont réussi à développer leurs activités économiques de façon considérable.

En effet, ils sont capables de collecter de grouper et de dégroupier, des volumes de fret considérable, ce qui constitue d'eux des partenaires privilégiés des compagnies maritimes, des transitaires et des commissionnaires classiques.

Pour les compagnies maritimes il s'agit, via ces intermédiaires de s'assurer un taux de remplissage de leurs navires suffisamment important pour lutter contre les fluctuations du marché. Les NVOCC constituent donc un partenaire primordial pour les compagnies maritimes.

Grâce à leur savoir-faire indispensable à la bonne gestion des flux, les NVOCC apparaissent donc des acteurs incontournables de l'activité de groupage de marchandise. Leurs clients sont dorénavant de toutes sortes, des plus gros industriels au plus petit chargeur. Leur mode de fonctionnement en fait des acteurs à part entière.

Malgré les nombreux problèmes que peut engendrer l'activité de groupage de marchandise dans le monde du transport, c'est une activité qui a de l'avenir. En effet dans un monde globalisé qui tend à une augmentation toujours plus importante des échanges entre les pays, le transport de marchandise tient une place primordiale. Le groupage de marchandise permet à tous types d'entreprise d'exporter ou d'importer tous types de marchandises quels que soient les volumes.

Ainsi les chargeurs sont dès à présent, grâce aux déploiements de ces méthodes d'exportations, dans la capacité de faire du monde entier leur marché potentiel. Il n'est plus nécessaire d'avoir une production très importante pour rentabiliser le coût d'exportation.

C'est donc une activité nécessaire qui mérite d'être encadrée et règlementée de façon à ce que les conditions de transport en terme de temps et de sécurité soient optimales. Nous l'avons vu avec la réglementation à venir sur la pesée des conteneurs, il est primordial de sécuriser l'ensemble des opérations de la supply chain.

BIBLIOGRAPHIE

I. Traité et manuel :

- Traité de Droit Maritime 2^{ème} édition 2015 Pierre Bonnassies et Christian Scapel
- Lamy transport Tome 2 2015
- Le Droit Maritime Français

II. Mémoires

- Philippe Azzi, Les NVOCC, CDMT 2011-2012
- Wanguang Wang, Une recherche sur les NVOCC en chine, CDMT 205-2006
- Ansam El Okbani, La responsabilité du transporteur Maritime dans le transport Multimodal, CDMT 2008-2009

III. Articles

- Lamy transport Partie 1 Commission de transport, Division 1 Cadre juridique et réglementaire, Chapitre 3 Réglementation de la profession de commissionnaire Section 2 Champ d'application de la réglementation 59 Notion de groupage
- Yves Tassel, LES NON VESSEL OPERATING COMMON CARRIERS (NVOCC) ESSAI SUR LE CONCEPT DE TRANSPORTEUR MARITIME CONTRACTUEL, Le Droit Maritime Français – 1997 575
- Yves Tassel, Le contrat d'affrètement d'espaces, Le Droit Maritime Français – 2005 655
- Martin NDEDE (Communication présentée par l'auteur au cours d'une conférence organisée par l'Association Française du Droit Maritime sur : « L'identification du transporteur maritime », AFDM, Assemblée du 17 février 2005 à Paris)


Professeur à l'Université de Nantes, Evolution des structures armatoriales et difficultés d'identification du transporteur maritime, Le Droit Maritime Français, 2006 668.

- Lamy Transport Tome 2 2015 683 Qualification Juridique du NVOCC
- L'Antenne, « La pesée des conteneurs plein en 2014 », le 23/09/2013
- L'Antenne, « NVOCC, un métier d'avenir », le 24/11/2011.
- L'Antenne, « Nouvelle Nouvelles règles douanières et "sûreté" », le 01/07/2014
- AUTF : Pesage des conteneurs : pour une application pragmatique

IV. Site Internet

- Base Lamyline
- www.wk-transport-logistique.fr
- www.lemarin.fr/
- www.lantenne.com
- <http://www.umeq.org/>

ANNEXES

Master AWB No. 065 HKG 2816 8092		Booking reference No.		Manifest No. U02/137471		HAWB No. CLQ - 0034 9845																																																					
Consignor / Shipper (Name and address) HASBRO S.A. O/B CAMEI INDUSTRIAL CO LTD ROOM 2-4, 4/F, CHAIWAN INDUSTRIAL CITY PHASE 1, 60 WING TAI ROAD, CHAIWAN, HONG KONG.				HOUSE AIR WAYBILL Issued by (Air Consignment note) CLASQUIN (FAR EAST) LIMITED UNIT 05-09, 12/F, METRO LOFT, NO.38 KWAI HEI STREET, KWAI CHUNG, N.T. HONG KONG T:27587832 F:27582855																																																							
Consignee (Name and Address) HASBRO UK LTD 4 THE SQUARE STOCKLEY PARK UXBRIDGE MIDDLESEX UB11 1ET U.K.				Accounting information ECN : EXW DG DAI LANG																																																							
Agent (Name and Address) CLASQUIN (FAR EAST) LTD. HONG KONG. RA03139 133-0491				Place of Departure and Requested Routing HONG KONG - INTERNATIONAL																																																							
To LHR		By First Carrier SAUDI ARABIAN AIRLINES		Routing and destination to by to by		Currency HKD CC		Declared Value for Carriage N.V.D.		Declared Value for Customs N.C.V.																																																	
Airport of Destination LONDON - HEATHROW		Flight / Date SV987-19		Flight / Date		Amount of Insurance NIL		INSURANCE: If shipper requests insurance in accordance with issuer's conditions indicate amount to be insured in figures in box marked 'Amount of Insurance'.																																																			
Handling Information (including Marks or Numbers on packages and method of packing) NOTIFY : HASBRO UK LTD REEVESLAND INDUSTRIAL ESTATE CASWELL WAY NEWPORT GWENT, UK NP19 4YH TEL:44(0)1633 284526, FAX: 44(0)1633 284518 EMAIL: CHRIS.FRENCH@HASBRO.CO.UK; CHRIS.KEEN@HASBRO.CO.UK										SCI																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>No. of Pieces RCP</th> <th>Gross Weight</th> <th>k lb</th> <th>Rate Class</th> <th>Commodity</th> <th>Chargeable Weight</th> <th>Rate / Charge</th> <th>Total</th> <th colspan="4">Nature and Quantity of Goods (Incl. Dimensions or Volume)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>339</td> <td>262.00</td> <td>K</td> <td></td> <td></td> <td>444.50</td> <td></td> <td>AS AGREED</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td colspan="12"> HASBRO B3496EU40 12 PCS SW W7 MM DELUXE VEHICLE AST W1 5010994900199 MADE IN CHINA GR WT: KGS CU VOL: CBM DATE CODE:C082A MATERIAL# : B3496EU40 MATERIAL DESC:SW E7 MM DELUXE VEHICLE AST W1 QUANTITY:4068 CUSTOMER CODE:995700 SHIP TO CODE:995701 TOTAL: (339) CARTONS ONLY DIMS: 21x19x23/339 </td> </tr> <tr> <td>339</td> <td>262.00</td> <td></td> <td>FREIGHT</td> <td>COLLECT</td> <td></td> <td></td> <td>AS AGREED</td> <td colspan="4">3111 dm3</td> </tr> </tbody> </table>												No. of Pieces RCP	Gross Weight	k lb	Rate Class	Commodity	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (Incl. Dimensions or Volume)				339	262.00	K			444.50		AS AGREED					HASBRO B3496EU40 12 PCS SW W7 MM DELUXE VEHICLE AST W1 5010994900199 MADE IN CHINA GR WT: KGS CU VOL: CBM DATE CODE:C082A MATERIAL# : B3496EU40 MATERIAL DESC:SW E7 MM DELUXE VEHICLE AST W1 QUANTITY:4068 CUSTOMER CODE:995700 SHIP TO CODE:995701 TOTAL: (339) CARTONS ONLY DIMS: 21x19x23/339												339	262.00		FREIGHT	COLLECT			AS AGREED	3111 dm3			
No. of Pieces RCP	Gross Weight	k lb	Rate Class	Commodity	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (Incl. Dimensions or Volume)																																																			
339	262.00	K			444.50		AS AGREED																																																				
HASBRO B3496EU40 12 PCS SW W7 MM DELUXE VEHICLE AST W1 5010994900199 MADE IN CHINA GR WT: KGS CU VOL: CBM DATE CODE:C082A MATERIAL# : B3496EU40 MATERIAL DESC:SW E7 MM DELUXE VEHICLE AST W1 QUANTITY:4068 CUSTOMER CODE:995700 SHIP TO CODE:995701 TOTAL: (339) CARTONS ONLY DIMS: 21x19x23/339																																																											
339	262.00		FREIGHT	COLLECT			AS AGREED	3111 dm3																																																			
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges																																																					
AS AGREED																																																											
Valuation Charge																																																											
Tax																																																											
Total Other Charges Due Age																																																											
Total Other Charges Due Carrier																																																											
Total Prepaid		Total Collect																																																									
AS AGREED																																																											
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Curr																																																									
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination				Total Collect. Charges																																																					

ORIGINAL 1 (FOR ISSUING CARRIER)

Shipper
 CLASQUIN SHANGHAI LTD.
 ROOM 203 QINGKE MANSION
 NO 138 PEN YANG ROAD
 SHANGHAI 200031 PRC
 CHINA

Consignee
 CLASQUIN FRANCE
 18 - 20, AVENUE ROBERT SCHUMAN
 13 002 MARSEILLE FRANCE
 PHONE: +33 (0) 4 91 56 26 26
 FAX: +33 (0) 4 91 56 26 23

Notify address
 SAME AS CONSIGNEE

Pre-carriage by JIANG GONG 888 V.150714	Place of receipt by pre-carrier HUANGPU
Vessel APL DUBLIN (016W)	Port of loading HONG KONG
Port of Discharge FOS-SUR-MER	Place of delivery by on-carrier FOS-SUR-MER

Marks and Nos	Number and kind of packages : descriptions of goods	Gross weight	Measurement
	165 PACKAGES(S) AS PER ATTACHED SHEET.	2089.50 KGS	6.835 CBM

BILL OF LADING

Not negotiable unless consigned to order

B L No. CAN/MRF/00637
 20183

Reference No.



OPERATED BY : ECU-LINE NV
 SCHOMHOEVEWEG 15 - B-2030
 ANTWERPEN
 TEL: +32-3-541 24 66 - FAX: +32-3-541
 79 61

For Delivery apply to :

ECU-LINE FRANCE (#118)
 PARC DES AYGALADES
 BAT 6
 35 BOULEVARD CAPITAINNE GEZE
 13014 MARSEILLE
 FRANCE
 Tel: 00 33 4-91129400
 Fax: 00 33 4-91586257



SAY TOTAL ONE HUNDRED SIXTY-FIVE CARTONS STC ONLY

Particulars furnished by the Merchant

Freight details, charges etc. FREIGHT COLLECT AS ARRANGE NOMINATION CARGO EXPRESS B/L CONTAINER : HDMU 550074-1 (40 NOR) SEAL : 1959803		<p align="center">COPY NOT NEGOTIABLE</p> <p>RECIEVED by the Carrier the Goods as specified above in apparent order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading.</p> <p>The particulars given above as stated by the shipper and the weight, measure, quantity, conditions, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier. In WITNESS, whereof one (1) original BILL of Lading has been signed if not otherwise stated hereafter, the same being accomplished the other(s), if any, to be void, if required by the Carrier one (1) original bill of Lading must be surrendered duly endorsed in</p> <p>The contract evidenced by or contained in this bill of Lading is governed by the law of Belgium, and any claim of dispute arising hereunder or in connection herewith shall be determined by the courts in Antwerp and no other Courts.</p> <p align="right">(Terms to continue on back)</p> <p>Excess value declaration refer to clause 6 (4)(B) + (C) on reverse side.</p>	
Shipped on board Date 14/07/2015	Freight payable at DESTINATION	Place and date of issue GUANGZHOU 14/07/2015	
	Number of original B/L 0 / None	Signed on behalf of the Carrier Ecu-Line	



ATTACHED LIST TO BL NO CAN/MRF/00637

<u>MarksNo</u>	<u>Packages</u>	<u>Goods description</u>	<u>Weight</u>	<u>Volume</u>
ACSUD 60535 ITEM NO.: CTN NO.:	165 CARTONS STC	CAR DECORATION LIGHT HS CODE 8512209000 44 CTNS/298.00 KGS/1.489 CBM	2089.500	6.835
ACSUD-SACIM ITEM NO. DESCRIPTION ORDDER NO. GW NW QTY LCL/LCL		PISTON KIT H.S.CODE 8409919990 RUBBER BELT H.S.CODE 4010310000 MP3 ALARM HS:8512309000 CYLINDER H.S.CODE 8409919990 STARTER HS:85013100 121 CTNS/1791.50 KGS/ 5.346		
	<hr/> 165		<hr/> 2089.500	<hr/> 6.835

Consignor GUANGDONG LIGHT INDUSTRIAL PRODUCTS IMP. &EXP.HOLDINGS CORP. 52.DEZHENG ROAD SOUTH, GUANGZHOU, CHINA		BL 5017656/1 CN BILL OF LADING  Issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481).																														
Consigned to order of SACIM DISTRIBUTION 286 RUE GALLIAS BP 1016 F-84096 AVIGNON CEDEX 9 TEL.: +0033(0)432743014 FAX: +0033(0)432743026		 CLASQUIN OVERSEAS FORWARDING AND LOGISTICS CLASQUIN SHANGHAI LTD GUANGZHOU BRANCH ROOM 9G, CHUNG KIU BUILDING 76 XIAN LIE ZHONG ROAD GUANGZHOU P.R. OF CHINA Ph : +86 (20) 3758 6820 Fax: +86 (20) 3758 6771																														
Notify address SAME AS CONSIGNEE																																
	Place of receipt HUANGPU																															
Ocean Vessel APL DUBLIN V.016W29	Port of Loading HONG KONG																															
Port of discharge FOS-SUR-MER	Place of delivery FOS-SUR-MER																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Marks & Numbers</th> <th>Number and kind of packages</th> <th>Description of Goods</th> <th>Gross weight(Kgs)</th> <th>Measurement(CBM)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5">LCL/LCL SAID TO CONTAIN: -</td> </tr> <tr> <td></td> <td>44</td> <td>CARTONS S.T.C.</td> <td>298.00</td> <td>1.489</td> </tr> <tr> <td colspan="5"> ACSUD 60535 ITEM NO. : CTN NO. : </td> </tr> <tr> <td colspan="5"> CAR DECORATION LIGHT HS CODE 8512209000 </td> </tr> <tr> <td colspan="5"> SHIPPED ON BOARD 21/07/2015 FREIGHT COLLECT SAY TOTAL : FORTY-FOUR (44) CARTONS ONLY </td> </tr> </tbody> </table>			Marks & Numbers	Number and kind of packages	Description of Goods	Gross weight(Kgs)	Measurement(CBM)	LCL/LCL SAID TO CONTAIN: -						44	CARTONS S.T.C.	298.00	1.489	ACSUD 60535 ITEM NO. : CTN NO. :					CAR DECORATION LIGHT HS CODE 8512209000					SHIPPED ON BOARD 21/07/2015 FREIGHT COLLECT SAY TOTAL : FORTY-FOUR (44) CARTONS ONLY				
Marks & Numbers	Number and kind of packages	Description of Goods	Gross weight(Kgs)	Measurement(CBM)																												
LCL/LCL SAID TO CONTAIN: -																																
	44	CARTONS S.T.C.	298.00	1.489																												
ACSUD 60535 ITEM NO. : CTN NO. :																																
CAR DECORATION LIGHT HS CODE 8512209000																																
SHIPPED ON BOARD 21/07/2015 FREIGHT COLLECT SAY TOTAL : FORTY-FOUR (44) CARTONS ONLY																																

according to the declaration of the consignor

Declaration of interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2.) <input type="text"/>	Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8) <input type="text"/>	
The goods and instructions are accepted and dealt with subject of the Standard conditions printed overleaf. Taken is charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above. One of these Multimodal Transport Bills of lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Multimodal Transport Bill of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.		
Freight amount Cargo insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> Not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy For delivery of good please apply to : CLASQUIN MARSEILLE Immeuble Le Gaston Castel 4 rue Gaston Castel 13 016 Marseille	Freight payable at DESTINATION Number of Original FBL's 3 (THREE)	Place and date of issue GUANGZHOU 21/07/2015 Stamp and signature CLASQUIN SHANGHAI LTD (GUANGZHOU OFFICE) As agent of the carrier ECU LINE
COPY		

Consignor NINGBO EIGHTYS INTERNATIONAL CO. LTD. RM 1912,95 BUSINEES MANSION,NO.598, JIANGNAN ROAD,NINGBO, CHINA		BL 5017680/1 CN	BILL OF LADING 	
Consigned to order of SACIM DISTRIBUTION 286 RUE GALLIAS,84000 AVIGNON,FRANCE TEL:0033432743000 FAX:0033490860953		 CLASQUIN OVERSEAS FORWARDING AND LOGISTICS CLASQUIN SHANGHAI LTD GUANGZHOU BRANCH ROOM 9G, CHUNG KIU BUILDING 76 XIAN LIE ZHONG ROAD GUANGZHOU P.R. OF CHINA Ph : +86 (20) 3758 6820 Fax: +86 (20) 3758 6771		
Notify address SAME AS CONSIGNEE				
Place of receipt HUANGPU	Port of Loading HONG KONG			
Ocean Vessel APL DUBLIN V.016W29	Place of delivery FOS-SUR-MER			
Port of discharge FOS-SUR-MER				
Marks & Numbers	Number and kind of packages	Description of Goods	Gross weight(Kgs)	Measurement(CBM)
LCL/LCL SAID TO CONTAIN:-				
	121	CARTONS S.T.C.	1791.50	5.346
ACSUD-SACIM		PISTON KIT		
ITEM NO.		H.S.CODE 8409919990		
DESCRIPTION		RUBBER BELT		
ORDDER NO.		H.S.CODE 4010310000		
GW		MP3 ALARM		
NW		HS:8512309000		
QTY		CYLINDER		
		H.S.CODE 8409919990		
		STARTER		
		HS:85013100		
		SHIPPED ON BOARD 21/07/2015		
		FREIGHT COLLECT		
SAY TOTAL :ONE HUNDRED & TWENTY-ONE (121) CARTONS ONLY				

according to the declaration of the consignor

Declaration of interest of the consignor
in timely delivery (Clause 6.2.)

Declared value for ad valorem rate according to
the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8)

The goods and instructions are accepted and dealt with subject of the Standard conditions printed overleaf.

Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above.

One of these Multimodal Transport Bills of lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Multimodal Transport Bill of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Freight amount	Freight payable at DESTINATION	Place and date of issue GUANGZHOU 21/07/2015
Cargo insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> Not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's 3 (THREE)	Stamp and signature CLASQUIN SHANGHAI LTD (GUANGZHOU OFFICE)
For delivery of good please apply to : CLASQUIN MARSEILLE Immeuble Le Gaston Castel 4 rue Gaston Castel 13 016 Marseille		 As agent of the carrier ECU LINE <i>M</i>
ORIGINAL		



BIMCO SPECIAL CIRCULAR

The Baltic and International Maritime Council ©

No. 7, 10 November 1993

The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)

"SLOTHIRE"

Standard Slot Charter Party

Introduction

3 years ago BIMCO launched its most recent standard time charter party, i.e. a uniform time charter party for the time chartering of container vessels. The "BOXTIME" Charter, as it became known, was developed in an attempt to fulfill a demonstrated need to have a time charter party specifically designed for container vessels with standard terms and conditions reflecting the needs of that particular trade. For decades, the chartering of container vessels had been effected on grossly amended terms of the New York Produce Exchange Time Charter Party or on the basis of heavily amended terms of the "Balttime" and "Linertime" Charter Parties.

In the wake of the development of the "BOXTIME" Charter, the Documentary Committee of BIMCO decided that BIMCO should also engage in the development of a standard slot charter party. The task to develop a standard slot charter was entrusted to a drafting committee composed of individuals (some of whom had also been involved in the drafting of the "BOXTIME" Charter) with expert knowledge in the business of slot chartering representing the various interests involved, i.e. shipowners, operators, charterers, brokers and club representatives.

Slot charter parties, or space charter agreements, as they are also called, were first introduced in the very late 1960's by major container operators in consortia on the basis of exchanging slots on each other's vessels. Usually, each operator's entitlement to space on other operators' vessels would be in relation to the tonnage entered into the consortia by that particular vessel operator. Even though financial adjustments were made to match the number of slots being exchanged, the essence of the arrangement was exchange rather than sale. Therefore, terms and conditions reflecting this form of slot chartering were often provided in what could be referred to as a Cross Charter Party.

However, whilst the above practice of slot exchange was predominant in the early days of slot chartering, another form of slot chartering developed whereby non-vessel owners or individual shipowners, who may from time to time not be in a position to provide tonnage to meet their trading requirements, enter into an agreement with container vessel operators to hire slots on their vessels in a given trade. Terms and conditions of this form of slot chartering would often be established in what could be called a Slot Sale Charter Party.

The main characteristic of a Cross Charter Party, in particular when used in consortia operation, is that it is rarely used as a free standing document. On the contrary it is usually attached to an Operating Agreement which contains the essential details of the slot charter arrangement such as number of slots to be exchanged, financial arrangements, the specified voyages, and other operational details, leaving the Cross Charter Party primarily as the liability document.

The drafting committee involved in this matter realised, however, that it would serve little purpose to develop a standard slot charter party which could not be used as a self-contained document, as such document would stand little chance of becoming a standard within the industry.

It was therefore decided that, as the rapid development of containerisation during the 1970's and 80's had made slot sale arrangements increasingly important and as the major container consortia, who are the

predominant parties in the practice of slot chartering already, had their specific trade requirements in place, BIMCO should embark upon the development of a slot charter party which could be used in its own right by non-vessel owners or by individual shipowners not operating within the established consortia, both when they are selling and buying slots.

General Background

Throughout the preparatory drafting work, the drafting committee has been guided by the following principles:

- To meet the need for a uniform slot charter party in the container trade by preparing a modern contract form which takes into account all the peculiarities and hazards of the trade and, thereby, to provide a document which would facilitate day to day chartering transactions.
- To prepare a reasonably balanced document acceptable to both the party offering slots for sale and the buyer based on the philosophy of equitable risk sharing, recognizing that in the preparation of a modern charter, it serves no useful purpose to attempt to allocate all or most of the risks solely to one of the contracting parties, the ultimate aim being to establish a charter party which would strike a fair balance between the parties.
- To try to clarify the document using trade terminology so as, hopefully, to obviate or reduce the scope for disputes on interpretation of clauses.
- To seek the view of the trade in this matter in recognition of the fact that such a document could only be accepted and become a standard document of the trade if broad consultation with the users in the trade, i.e., shipowners, slot charterers and brokers (whenever involved) is undertaken.

The feature of a slot charter party as a contract of carriage is unique in the sense that, whereas the slot charter party is not a time charter party nor a voyage charter party, it bears some similarity to both types of contract. As such, a slot charter party can be said to be a "hybrid" type of contract. It may be mentioned that, as distinct from a time charter party when the entire vessel is being chartered, the slot charterers are only hiring space on a vessel and they are therefore not acting as operators as under a time charter party and usually have no control over the operation of the vessel.

This has been recognised by the drafting committee in developing the "SLOTHIRE" Charter Party as a complete new charter party.

The **Standard Slot Charter Party**, code name "SLOTHIRE", as reproduced in this Special Circular is the final result of the work of the drafting committee after consultation with trade interests.

The "SLOTHIRE" Charter Party was officially adopted by the Documentary Committee of BIMCO at its meeting held in Singapore in May, 1993.

Special Observations

The "SLOTHIRE" Charter Party follows the usual pattern used by BIMCO for a number of years in the preparation of modern charter parties for various trades, i.e., the "Box Layout" system with a separate Part I and Part II.

The main idea behind this division is to have a charter party where the filling-in and all amendments and special provisions are made by the parties in Part I, leaving the printed text of Part II unaltered. In this context it may be useful to emphasize that a standard charter party constitutes an integrated whole and that a change or changes to some of the printed clauses may destroy the overall balance of the charter party, a fact which should never be overlooked when attempting to introduce changes or amendments to standard clauses. In particular, it is important that any additional clauses should not conflict with the terms and conditions of Part II and that they should be in the same terminology as that used in Part II.

PART I

As far as Part I is concerned, all items to be agreed for the particular fixture and to be filled in by typewriter or computer have been arranged in boxes in Part I. The boxes contain a brief description of the particular item and a reference to the relevant clauses in the printed body of Part II.

Additional clauses covering special provisions, if necessary and agreed for a particular fixture, may be added as a rider to the Charter Party and the clauses should be referred to in Box 24 in Part I.

Some of the boxes to be completed in Part I may call for special observations; however, in view of the fact that the details to be written into the boxes should be considered against the background of the provisions in the corresponding clauses in Part II, it has been considered more practical to make these observations together with the comments on the standard clauses in Part II.

PART II

The following is a brief description of the standard clauses contained in Part II, to give some background explanation to the clauses so as to assist owners, slot charterers and other interested parties in the practical use of the charter party.

Definitions

In line with other recent BIMCO standard documents the "SLOTHIRE" Charter contains a set of definitions.

1. Slot and Weight Allocation

Careful consideration must be given by the slot charterers to the weight allocation provided by the owners. It is often the weight allocation and not the number of slots hired which determines the ultimate limit of the number of containers to be shipped on board the vessel if some of the containers are heavy. Therefore, in the event the total weight allocation as stated in Box 8 has been reached without full use having been made of all the slots hired by the slot charterers such slots will have to remain unused by the charterers. In this connection it may be useful to recall that slots, whether or not used, shall be paid for by the slot charterers.

Sub-clause (b) reflects the practice within slot chartering i.e. that slots may be hired for use between two ports only or that slots may be hired continuously for a round voyage. Box 15 should show the voyage legs contracted for and the relevant slot charter hire per leg.

Sub-clause (c) permits the owners to make free use of any slot or weight allocation unused by the slot charterers. Accordingly, if the owners know long enough in advance of the departure of the vessel that the slot charterers are not going to make full use of their slot allocation the owners may hire out such slots to other customers or they may wish to make use of the slots for the transportation of their own goods and containers provided that such slot allocation is available to the slot charterers at the next port of call at which the slot charterers are entitled to load. Again, this reflects common practice within slot chartering.

2. Period

According to the provisions of this Clause, the owners and the slot charterers may agree that the period of the slot charter party shall run for an indefinite period of time until terminated by either party giving notice of termination as per Box 12.

However, to reflect the fact that the parties may agree that slots shall be hired on a voyage-related basis, i.e., for one round voyage, alternatively for a single voyage only, or that slots may be hired on a time charter-related basis, alternative provisions of this Clause provide that the termination of the slot charter party shall be effected upon discharge at a port and on a scheduled date or within a scheduled period as agreed in Box 14.

3. Trading limits

According to this Clause the employment of the vessel is subject to the following restrictions:

(i) Lawful Trades; i.e. the vessel must not be engaged in smuggling of passengers or goods, trading with the enemy, etc.

(ii) Within Institute Warranty Limits; i.e the vessel must only trade within the limits defined by the Institute of London Underwriters as being the normal trading limits imposed on vessels for hull insurance purposes without the payment of additional premium.

4. Permitted Cargoes

The preamble of this Clause suggests that the primary purpose of vessels engaged in the container trade is to carry goods in containers which comply with the International Convention for Safe Containers.

However, recognising that the container trade can be quite diversified and that container vessels are not always used exclusively for the carriage of goods in containers of standard specifications, this Clause provides that, subject to the owners' approval, items such as uncontainerised goods, containers of non-standard specifications, live animals etc., may also be carried.

It is, however, important to note that the approval which may be given by the owners to ship such items as listed in (a) to (e) of this Clause is, again, subject to the conditions established in sub-sections (i) to (iii) being complied with. An increasing number of regulations to enhance the safe handling and carriage of goods enter into force and it is therefore of utmost importance for the slot charterers to ensure that all relevant requirements related to the carriage of such goods are met before tendering them for carriage.

5. Slot Charter Hire

Slot charter hire may be expressed either as a daily rate per slot or as a Lump Sum rate per slot, the latter being common in the case of port to port movements. The additional rate for the use of refrigerating machinery or power supply is usually given as an amount per day, but can also be expressed as a surcharge on the basic rate.

As will be seen, and again in accordance with common practice within slot chartering, slot charter hire shall be deemed earned upon the commencement of the voyage and shall be non-returnable in any event.

In the event of late payment of slot charter hire and if the parties have omitted to fill in Box 19 stating the late payment interest rate, the official discount rate on bills of exchange as valid at the place of payment, plus 3 per cent, shall apply.

6. Itinerary

In order for the slot charterers to plan their shipments of goods and containers the owners shall as per sub-clause (a) of this Clause, provide the slot charterers with the schedule of the vessel's itinerary as early as possible together with details of all amendments thereto as they are made.

7. Opening Containers

This Clause is self-explanatory.

8. Stowaways

Stowaways have become one of the problems of our time. In particular the container trade has become the target for an increasing number of stowaway attempts despite measures taken by shipowners to prevent stowaways getting access to their vessels.

Considering that the slot charterers are responsible for the packing and sealing of containers and that stowaways may gain access to the vessel by hiding away in goods and/or containers prior to their being received for shipment from the slot charterers, it is reasonable that not all costs incurred as a result of stowaways shall rest solely with the owners and that slot charterers should be responsible for costs incurred as a result of stowaways gaining access to the vessel via the slot charterers goods and containers.

9. Drugs

The increasing smuggling of narcotic drugs is another problem which has burdened the shipping industry during recent years. Many owners have been confronted with the unpleasant surprise of having unmanifested narcotic drugs on board, which have in some instances proved to be a costly experience not least when the trading limits have involved the United States. As in the matter of stowaways, the slot charterers may be responsible, albeit unknowingly, for narcotic drugs coming aboard the vessel. Accordingly, in accordance with this Clause, slot charterers have to absorb liabilities incurred in the event that unmanifested narcotic drugs are found to have been shipped as part of the slot charterers' goods and/or in the slot charterers' containers.

10. Repairs

This Clause is self-explanatory.

11. Owners' Obligations

Attention is drawn to sub-clause (a) of this Clause according to which the owners shall arrange for the loading, securing and discharging of the slot charterers' goods and containers. As will be seen, the "SLOTHIRE" Standard Slot Charter Party is based on Free In and Out Stowed (FIOS) terms. However, in accordance with usual commercial practice within slot chartering, it is the owners who will be contracting with the stevedores as agents for the slot charterers regarding the loading and discharging of the containers received from the slot charterers. It is noteworthy that "securing" for the purpose of this Clause is meant to include the lashing of containers.

12. Charterers' Obligations

It is crucial that the slot charterers provide complete, accurate and timely documentation regarding the goods and/or containers to be loaded on board the vessel. This in particular applies to those items mentioned in Clause 4 (Permitted Cargoes) and which require the owners' prior approval in order to be shipped.

In order to secure the prompt loading of the slot charterers' goods and containers sub-clause (b) provides that the slot charterers must ensure that goods and containers within their allocation must be delivered latest 24 hours before the arrival of the vessel.

13. Indemnity and Agency

Whilst a slot charter party governs the relationship between the owners and the slot charterers, there is no contractual relationship between the owners and any third parties such as the slot charterers' customers. Sub-clause (a) recognises that, despite contractual provisions to the contrary, claims may well be made against the owners or any of their servants, agents or sub-contractors by third parties. However, in the event of such a claim being made, this sub-clause provides that the slot charterers shall indemnify the owners, their servants, agents or sub-contractors for the consequences thereof.

As the owners are not the party preparing the bills of lading with the owners of the goods and containers shipped under the "SLOTHIRE" Charter Party the owners may wish to be assured that the slot charterers' bills of lading with their customers contain the usual protective clauses. Accordingly, the second paragraph of sub-clause (a) lists a few protective clauses which must always form part of the slot charterers' bills of lading. Another requirement of the owners must be that no identity of carrier clause which purports to put the owners in a direct contractual relationship with the cargo interests should form part of the slot charterers' bills of lading.

Sub-clause (b) seems similar to the first paragraph of sub-clause (a), however, whilst sub-clause (a) concerns claims made by third parties against the owners or any of their servants, agents or sub-contractors this sub-clause concerns claims made against the owners' servants, agents or sub-contractors by the slot charterers themselves, thereby limiting the slot charterers' claims to the owners only. Thus, only the slot charterers may claim and they can claim only against the owners.

Sub-clause 13 (c) is a general agency appointment provision whereby the owners appoint the charterers as their agent, so that the slot charterers stipulate for the owners to have the benefits from any immunities, exceptions or liberties in the slot charterers' bill of lading terms and conditions. This is to give the owners the benefit of the Himalaya or Circular Indemnity Clause in the slot charterers' bill of lading.

14. Owners' Responsibilities and Liabilities

This Clause is a very important clause to which great attention should be paid.

As will be seen, the Hague-Visby Rules, as a widely accepted liability regime, has been applied in determining the owners' responsibilities and liabilities vis-a-vis the slot charterers under this Charter Party.

However, whilst it was hoped that the Hague-Visby Rules could be applied in extenso, this attractively simple approach did not appear to be a viable solution in the "SLOTHIRE" Charter Party. For instance, Article III, Rule 2 of the Hague-Visby Rules provides that the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods to be carried. Recognising that the SLOTHIRE Charter Party is based on FIOS terms, it would not be appropriate to make reference to this Article of the Hague-Visby Rules.

Also, the drafting committee considered it appropriate to include separate limitation of liability provisions not provided for in the Hague-Visby Rules.

The approach adopted in the "SLOTHIRE" Charter Party is to provide full indemnity to the slot charterers for claims they have to pay to their customers but for which the owners are ultimately liable in accordance with the terms of the "SLOTHIRE" Charter Party. Accordingly, if the slot charterers, having issued a bill of lading to their customers to which the Hague or Hague-Visby Rules are mandatorily applicable, are obliged to settle a claim with their customers for damage caused to goods in the containers but for which the owners are liable, the owners must reimburse the slot charterers on the basis of the Hague or Hague-Visby Rules limits, whichever is mandatorily applicable. There is one notable exception to this rule.

In the event that the slot charterers, if no mandatory law applies, contractually apply the Hague Rules in extenso in their bills of lading with their customers, there have been court decisions in the United Kingdom, and also in other jurisdictions, which have interpreted Article IX (the Gold Clause) of the Hague Rules as applying the gold value of GBP 100 sterling leading to a package limitation of more than GBP 6,000 Sterling. Slot charterers can carefully avoid this situation by incorporating Articles I to VIII of the Hague Rules only, when contractually applied. However, some slot charterers may not be careful enough to avoid this situation. Therefore, in order to safeguard the owners against a back-to-back recovery being made by the slot charterers under the these circumstances, sub-clause 14 (f) (iii) provides that the limitation sum for the purpose of Article IV Rule 5 of the Hague Rules shall be GBP 100 sterling in these circumstances (if Hague Rules are mandatorily applicable then the relevant law provides for the limitation sum).

15. Charterers' Responsibilities and Liabilities

Just as in Clause 14, this is a very important clause to which careful attention should be paid.

Sub-clause (a) of this Clause concerns damage caused by the stevedores to the vessel or to other goods and containers and for which the slot charterers shall be liable. However, recognising the practice within slot chartering that it is the owners who will be contracting with the stevedores and that the slot charterers have no control over the stevedores during the loading and discharging operations, the slot charterers shall not be liable to reimburse the owners for stevedore damage unrecovered from the stevedores.

According to sub-clause (b) the slot charterers shall, however, be fully responsible for damage caused to other goods and/or containers or to the vessel as a result of improper stowage, lashing and securing of goods inside the containers.

Sub-clause (c) merely provides that if the slot charterers' goods and containers, or any inaccurate or incomplete documentation relating to such goods and containers, result in any fines or costs etc. to the owners then the slot charterers must indemnify the owners for such fines and costs.

In a liner service, where a wide range of small claims can arise, the slot charterers need a degree of flexibility to handle claims arising from their customers. At the same time the owners want to control such matters and ensure that they get the earliest advice of claims so that they can advise their P & I Club to avoid a claim being rejected by reason of late notification. Sub-clause (e) attempts to satisfy this requirement in a reasonable manner.

Sub-clause (f) provides that the owners must progress any claim they may have against the slot charterers within 15 months of occurrence of the incident giving rise to the liability or the date when the owners became aware of such occurrence or be time barred.

16. Mutual Exemption Clause

Sub-clause (a) contains the usual provisions as regards mutual exemption.

Sub-clause (b) provides for the usual provisions relating to indirect or consequential loss.

17. Lien

This is self-explanatory.

18. Dues, Charges and Taxes

This Clause provides for a reasonable sharing of dues, charges and taxes customarily levied on the vessel, goods and containers as the case may be.

19. General Average

Similar to time charter hire and bareboat charter hire, slot charter hire shall not contribute in general average. Provision is made for the slot charterers to guarantee contribution to the owners in respect of goods and containers in defined circumstances. This facilitates early release to the slot charterers in the event of a General Average.

20. Salvage

This Clause addresses the situation which arises if the vessel needs to engage salvage services from a third party. If the owners are required to give any undertaking to the salvors to assist in the collection of security and not to release goods and containers, before acceptable security has been provided, slot charterers undertake to exercise a lien until security is provided in order to secure early release of goods and containers for on-carriage to final destination, thereby reducing delay.

21. Deck Carriage

This Clause is self-explanatory.

22. Sub-letting

This Clause is self-explanatory.

23. Law and Arbitration

In a standard charter party intended for use on a worldwide basis, it has not been considered reasonable to let the Charter Party be governed by one law system only or to fix only one venue of arbitration which may

restrict the use of the Charter Party in practice.

It has therefore been found reasonable to let Clause 23 provide for optional law systems and venues of arbitration by leaving it to the parties to make their own choice in each individual case and to fill in Box 23 accordingly.

As follows from sub-clause 23 (d), if Box 23 is not filled in, sub-clause (a) of this Clause (i.e. English law and arbitration in London) will automatically apply.

Printers

Supplies of the "Slothire" Charter Party may be obtained from the printers:

Fr. G. Knudtzon A/S,
55 Toldbodgade,
1253 Copenhagen
Telefax: (45) 33 93 11 84

Members requiring further information about the terms of the "Slothire" Charter Party and/or additional copies of the Explanatory Notes, may apply to the BIMCO Secretariat.

Similarly, the BIMCO Secretariat will be interested to learn from members about their experiences in the use of this slot charter.

FEDERATION DES ENTREPRISES
DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE France

TLF

Conditions Générales de Vente
régissant les opérations effectuées par les opérateurs de transport et/ou de logistique

Article 1 - OBJET ET DOMAINE D'APPLICATION

Les présentes conditions ont pour objet de définir les modalités d'exécution par un "Opérateur de transport et/ou de logistique", ci-après dénommé l'O.T.L., à quelque titre que ce soit (agent de fret aérien, agent maritime, commissionnaire de transport, courtier de fret, entrepositaire, mandataire, manutentionnaire, prestataire commissionnaire en douane agréé ou non, transitaire, transporteur, etc.), des activités et des prestations afférentes au déplacement physique d'envois et/ou à la gestion des flux de marchandises, emballées ou non, de toutes natures, de toutes provenances, pour toutes destinations, moyennant un prix librement convenu assurant une juste rémunération des services rendus, tant en régime intérieur qu'en régime international.

Tout engagement ou opération quelconque avec l'Opérateur de transport et/ou de logistique vaut acceptation, sans aucune réserve, par le donneur d'ordre des conditions ci-après définies.

Quelle que soit la technique de transport utilisée, les présentes conditions règlent les relations entre le donneur d'ordre et l'Opérateur de transport et/ou de logistique.

L'Opérateur de transport et/ou de logistique réalise les prestations demandées dans les conditions prévues notamment à l'article 7 ci-dessous.

Aucune condition particulière ni autres conditions générales émanant du donneur d'ordre ne peuvent, sauf acceptation formelle de l'Opérateur de transport et/ou de logistique, prévaloir sur les présentes conditions.

Article 2 - DEFINITIONS

Au sens des présentes Conditions Générales, les termes ci-après sont définis comme suit :

2.1. - DONNEUR D'ORDRE:

Par donneur d'ordre, on entend la partie qui contracte la prestation avec l'Opérateur de transport et/ou de logistique, voire avec le Commissionnaire en douane.

2.2. - COLIS:

Par colis, on entend un objet ou un ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient le poids, les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire lors de la remise au transport (bac, cage, caisse, cantine, carton, conteneur, enveloppe, fardeau, fût, paquet, palette cerclée ou filmée, roll, sac, valise, etc...), conditionnée par l'expéditeur avant la prise en charge, même si le contenu en est détaillé dans le document de transport.

2.3. - ENVOI:

Par envoi, on entend la quantité de marchandises, emballage et support de charge compris, mise effectivement, au même moment, à la disposition de l'opérateur de transport et/ou de logistique et dont le déplacement est demandé par un même donneur d'ordre pour un même destinataire d'un lieu de chargement unique à un lieu de déchargement unique et repris sur un même titre.

Article 3 - PRIX DES PRESTATIONS

3.1. - Les prix sont calculés sur la base des informations fournies par le donneur d'ordre, en tenant compte notamment des prestations à effectuer, de la nature, du poids, et du volume de la marchandise à transporter et des itinéraires à emprunter. Les cotations sont établies en fonction du taux des devises au moment où lesdites cotations sont données. Elles sont également fonction des conditions et tarifs des substitués ainsi que des lois, règlements et conventions internationales en vigueur. Si un ou plusieurs de ces éléments de base se trouvaient modifiés après la remise de la cotation, y compris par les substitués de l'O.T.L., de façon opposable à ce dernier, et sur la preuve rapportée par celui-ci, les prix donnés primitivement seraient modifiés dans les mêmes conditions. Il en serait de même en cas d'événement imprévu, quel qu'il soit, entraînant notamment une modification de l'un des éléments de la prestation. Est, entre autres, concerné le prix des carburants dont la variation doit être prise en compte, conformément aux dispositions des articles L. 3222-1 et L. 3222-2 du Code des Transports.

3.2. - Les prix ne comprennent pas les droits, taxes, redevances et impôts dus en application de toute réglementation notamment fiscale ou douanière (tels que accises, droits d'entrée, etc.).

3.3. - Les prix initialement convenus sont renégociés au moins une fois par an à la date anniversaire du contrat. Ils sont aussi révisés en cas de variations significatives des charges de l'O.T.L., charges qui tiennent le plus souvent à des conditions extérieures à l'O.T.L., telles que notamment le prix des carburants comme il est dit dans le paragraphe précédent (3.1.). Si les parties ne parviennent pas à s'entendre sur de nouvelles conditions tarifaires, chacune d'entre elles peut mettre un terme au contrat dans les conditions définies à l'article 12 ci-après.

Article 4 - ASSURANCE DES MARCHANDISES

Aucune assurance n'est souscrite par l'O.T.L. sans ordre écrit et répété du donneur d'ordre pour chaque expédition, précisant les risques à couvrir et les valeurs à garantir.

Si un tel ordre est donné, l'O.T.L., agissant pour le compte du donneur d'ordre, contracte une assurance auprès d'une compagnie d'assurance notoirement solvable au moment de la couverture. A défaut de spécification précise, seuls les risques ordinaires (hors risques de guerre et de grève) seront assurés.

Intervenant, dans ce cas précis, comme mandataire, l'O.T.L. ne peut être considéré en aucun cas comme assureur. Les conditions de la police sont réputées connues et agréées par les expéditeurs et les destinataires qui en supportent le coût. Un certificat d'assurance sera émis, s'il est demandé.

Article 5 - EXECUTION DES PRESTATIONS

Les dates de départ et d'arrivée éventuellement communiquées par l'O.T.L. sont données à titre purement indicatif. Le donneur d'ordre est tenu de donner en temps utile les instructions nécessaires et précises à l'O.T.L. pour l'exécution des prestations de transport et des prestations accessoires et/ou des prestations logistiques. L'O.T.L. n'a pas à vérifier les documents (facture commerciale, note de colissage, etc.) fournis par le donneur d'ordre. Toutes instructions spécifiques à la livraison (contre remboursement, etc...) doivent faire l'objet d'un ordre écrit et répété pour chaque envoi et de l'acceptation expresse de l'O.T.L. En tout état de cause, un tel mandat constitue l'accessoire de la prestation principale du transport et/ou de la prestation logistique.

Article 6 - OBLIGATIONS DU DONNEUR D'ORDRE

6.1. - Emballage et étiquetage:

6.1.1. - Emballage:

La marchandise doit être conditionnée, emballée, marquée ou contremarquée, de façon à supporter un transport et/ou une opération de stockage exécutés dans des conditions normales, ainsi que les manutentions successives qui interviennent nécessairement pendant le déroulement de ces opérations.

Elle ne doit pas constituer une cause de danger pour les personnels de conduite ou de manutention, l'environnement, la sécurité des engins de transport, les autres marchandises transportées ou stockées, les véhicules ou les tiers.

Le donneur d'ordre répond seul du choix du conditionnement et de son aptitude à supporter le transport et la manutention.

Dans l'hypothèse où le donneur d'ordre confierait à l'O.T.L. des marchandises contrevenant aux dispositions précitées, il serait tenu pour seul responsable sans recours contre l'O.T.L. des dommages de toute nature qu'elles pourraient causer.

6.1.2. - Étiquetage:

Sur chaque colis, objet ou support de charge, un étiquetage clair doit être effectué pour permettre une identification immédiate et sans équivoque de l'expéditeur, du destinataire, du lieu de livraison et de la nature de la marchandise. Les mentions des étiquettes doivent correspondre à celles qui figurent sur le document de transport.

6.1.3. - Responsabilité:

Le donneur d'ordre répond de toutes les conséquences d'une absence, d'une insuffisance ou d'une défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

6.2. - Plombage:

Les camions complets, les semi-remorques, les caisses mobiles, les conteneurs, une fois les opérations de chargement terminées, doivent être plombés par le chargeur lui-même ou par son représentant.

6.3. - Obligations déclaratives:

Le donneur d'ordre répond de toutes les conséquences d'un manquement à l'obligation d'information et de déclaration sur la nature très exacte et de la spécificité de la marchandise quand cette dernière requiert des dispositions particulières, eu égard notamment à sa valeur et/ou aux convoitises qu'elle est susceptible de susciter, de sa dangerosité ou de sa fragilité. Par ailleurs, le donneur d'ordre s'engage expressément à ne pas remettre à l'O.T.L. des marchandises illicites ou prohibées (par exemple des produits de contrefaçon, des stupéfiants, etc.).

Le donneur d'ordre supporte seul, sans recours contre l'O.T.L., les conséquences, quelles qu'elles soient, résultant de déclarations ou documents erronés, incomplets, inapplicables, ou fournis tardivement, en ce comprises les informations nécessaires à la transmission de toute déclaration sommaire exigée par la réglementation douanière, notamment pour les transports de marchandises en provenance de pays tiers.

6.4. - Réserves:

En cas de perte, d'avarie ou de tout autre dommage subi par la marchandise, ou en cas de retard, il appartient au destinataire ou au réceptionnaire de procéder aux constatations régulières et suffisantes, de prendre des réserves motivées et en général d'effectuer tous les actes utiles à la conservation des recours et à confirmer lesdites réserves dans les formes et les délais légaux, faute de quoi aucune action ne pourra être exercée contre l'O.T.L. ou ses substitués.

6.5 - Refus ou défaillance du destinataire:

En cas de refus des marchandises par le destinataire, comme en cas de défaillance de ce dernier pour quelque cause que ce soit, tous les frais initiaux et supplémentaires dus et engagés pour le compte de la marchandise resteront à la charge du donneur d'ordre.

6.6. - Formalités douanières:

Si des opérations douanières doivent être accomplies, le donneur d'ordre garantit le commissionnaire en douane de toutes les conséquences financières découlant d'instructions erronées, de documents inapplicables, etc. entraînant d'une façon générale liquidation de droits et/ou de taxes supplémentaires, amendes, etc...de l'administration concernée.

En cas de dédouanement de marchandises au bénéfice d'un régime préférentiel conclu ou accordé par l'Union européenne, le donneur d'ordre garantit de toutes diligences au sens des dispositions du Code des Douanes Communautaire visant à s'assurer que toutes les conditions pour le traitement du régime préférentiel ont été respectées.

Le donneur d'ordre doit, sur demande de l'O.T.L., fournir à ce dernier, dans le délai requis, toutes informations qui lui sont réclamées au titre des exigences de la réglementation douanière. La non-fourniture de ces informations dans ce délai a pour effet de rendre responsable le donneur d'ordre de toutes les conséquences préjudiciables de ce manquement au titre de retards, surcoûts, avaries, etc.

Toutefois, les règles de qualité et/ou de normalisation technique des marchandises relevant de la seule responsabilité du donneur d'ordre, il lui appartient de fournir à l'O.T.L. tous documents (tests, certificats, etc.) exigés par la réglementation pour leur circulation. L'O.T.L. n'encourt aucune responsabilité du fait de la non-conformité des marchandises auxdites règles de qualité ou de normalisation technique.

Le commissionnaire en douane agréé dédouane sous le mode de la représentation directe, conformément à l'article 5 du Code des Douanes Communautaire.

Article 7 – RESPONSABILITE

7.1. - Responsabilité du fait des substitués:

La responsabilité de l'O.T.L. est limitée à celle encourue par les substitués dans le cadre de l'opération qui lui est confiée. Quand les limites d'indemnisation des intermédiaires ou des substitués ne sont pas connues ou ne résultent pas de dispositions impératives ou légales, elles sont réputées identiques à celles fixées à l'article 7.2 ci-après.

7.2. - Responsabilité personnelle de l'Opérateur de transport et/ou de logistique (O.T.L.):

Les limitations d'indemnités indiquées ci-dessous constituent la contrepartie de la responsabilité assumée par l'O.T.L.

7.2.1. - Pertes et avaries:

Dans tous les cas où la responsabilité personnelle de l'O.T.L. serait engagée, pour quelque cause et à quelque titre que ce soit, elle est strictement limitée pour tous les dommages à la marchandise imputables à l'opération de transport par suite de pertes et avaries et pour toutes les conséquences pouvant en résulter, à 17,25 euros par kilogramme de poids brut de marchandises manquantes ou avariées sans pouvoir excéder, quels que soient le poids, le volume, les dimensions, la nature ou la valeur de la marchandise concernée, une somme supérieure au produit du poids brut de la marchandise exprimé en tonnes multiplié par 2.850 euros avec un maximum de 60.000 euros par événement.

7.2.2. - Autres dommages:

Pour tous les autres dommages, y compris en cas de retard de livraison dûment constaté, au cas où sa responsabilité personnelle serait engagée, la réparation due par l'Opérateur de Transport et/ou de Logistique est strictement limitée au prix du transport de la marchandise (droits, taxes et frais divers exclus) ou à celui de la prestation à l'origine du dommage, objet du contrat. Cette indemnité ne pourra excéder celle qui est due en cas de perte ou d'avarie de la marchandise.

Pour tous les dommages résultant d'un manquement dans l'exécution de la prestation logistique, objet du contrat, la réparation due par l'Opérateur de logistique, au cas où sa responsabilité personnelle serait engagée, est strictement limitée au prix de la prestation à l'origine du dommage sans pouvoir excéder un maximum de 60.000 euros par événement.

En aucun cas, la responsabilité de l'O.T.L. ne pourra excéder les montants ci-dessus fixés.

7.3. - Cotations:

Toutes les cotations données, toutes les offres de prix ponctuelles fournies, ainsi que les tarifs généraux sont établis et/ou publiés en tenant compte des limitations de responsabilité ci-dessus énoncées (7.1. et 7.2.)

7.4. - Déclaration de valeur ou assurance:

Le donneur d'ordre a toujours la faculté de souscrire une déclaration de valeur qui, fixée par lui et acceptée par l'O.T.L., a pour effet de substituer le montant de cette déclaration aux plafonds d'indemnité indiqués ci-dessus (Articles 7.1. et 7.2.1.). Cette déclaration de valeur entraînera un supplément de prix.

Le donneur d'ordre peut également donner instructions à l'O.T.L., conformément à l'Article 4 (Assurance des marchandises), de souscrire pour son compte une assurance, moyennant le paiement de la prime correspondante, en lui précisant les risques à couvrir et les valeurs à garantir.

Les instructions (déclaration de valeur ou assurance) doivent être renouvelées pour chaque opération.

7.5. - Intérêt spécial à la livraison:

Le donneur d'ordre a toujours la faculté de faire une déclaration d'intérêt spécial à la livraison qui, fixée par lui et acceptée par l'O.T.L., a pour effet de substituer le montant de cette déclaration aux plafonds d'indemnité indiqués ci-dessus (Articles

7.1 et 7.2.2.). Cette déclaration entraînera un supplément de prix. Les instructions doivent être renouvelées pour chaque opération.

Article 8 - TRANSPORTS SPECIAUX

Pour les transports spéciaux (transport en citernes, transport d'objets indivisibles, transport de marchandises périssables sous température dirigée, transport d'animaux vivants, transport de véhicules, transport de marchandises soumises à une réglementation spéciale, notamment les transports de marchandises dangereuses, etc.) l'O.T.L. met à la disposition de l'expéditeur un matériel adapté dans les conditions qui lui auront été préalablement définies par le donneur d'ordre.

Article 9 - CONDITIONS DE PAIEMENT

Les prestations de service sont payables comptant à réception de la facture, sans escompte, au lieu de leur émission. Le donneur d'ordre est toujours garant de leur acquittement. L'imputation unilatérale du montant des dommages allégués sur le prix des prestations dues est interdite.

Si des délais de paiement sont consentis, ceux-ci ne peuvent, en aucun cas, dépasser trente jours à compter de la date d'émission de la facture pour toutes les prestations exécutées par les commissionnaires de transport et par les transporteurs routiers de marchandises, ainsi que pour toutes celles réalisées par les agents maritimes et/ou de fret aérien, par les commissionnaires en douane, par les courtiers de fret et par les transitaires conformément aux dispositions de l'article L.441-6 du Code de commerce.

Tout paiement partiel, à la date de l'échéance convenue, sera imputé en premier lieu sur la partie non privilégiée des créances. Le non-paiement d'une seule échéance emportera sans formalités déchéance du terme, le solde devenant immédiatement exigible même en cas d'acceptation d'effets. Des pénalités seront automatiquement appliquées au cas où des sommes dues seraient réglées après la date de paiement convenue. Ces pénalités qui résultent des dispositions impératives de l'article L.441-6 du Code de commerce seront appliquées intégralement. La date d'exigibilité du paiement et le taux d'intérêt des pénalités de retard figurent sur la facture.

Article 10 - DROIT DE GAGE CONVENTIONNEL

Quelle que soit la qualité en laquelle l'O.T.L. intervient, le donneur d'ordre lui reconnaît expressément un droit de gage conventionnel emportant droit de rétention et de préférence général et permanent sur toutes les marchandises, valeurs et documents en possession de l'opérateur de transport, et ce en garantie de la totalité des créances (factures, intérêts, frais engagés, etc.) que l'O.T.L. détient contre lui, même antérieures ou étrangères aux opérations effectuées au regard des marchandises, valeurs et documents qui se trouvent effectivement entre ses mains.

Article 11 - PRESCRIPTION

Toutes les actions auxquelles le contrat conclu entre les parties peut donner lieu sont prescrites dans le délai d'un an à compter de l'exécution de la prestation litigieuse dudit contrat et en matière de droits et taxes recouvrés a posteriori à compter de la notification du redressement.

Article 12 – DUREE DU CONTRAT ET RESILIATION

12.1. - Dans le cas où il est conclu entre le donneur d'ordre et l'O.T.L. un contrat à durée indéterminée qui scelle des relations durables que les parties souhaitent établir entre elles, ce contrat peut être résilié à tout moment par l'une ou par l'autre partie par l'envoi d'une lettre recommandée avec avis de réception moyennant un préavis d'un mois quand le temps déjà écoulé depuis le début de l'exécution du contrat n'est pas supérieur à six mois. Le préavis est porté à deux mois quand ce temps est supérieur à six mois et inférieur à un an. Quand la durée de la relation est supérieure à un an, le préavis est porté à trois mois, auquel s'ajoute un mois par année de relations suivies au delà de la période de deux ans, sans pouvoir excéder une période de six mois.

12.2. Pendant la période de préavis, les parties s'engagent à maintenir l'économie du contrat.

12.3. En cas de manquements graves ou répétés, prouvés, de l'une des parties à ses engagements et à ses obligations, l'autre partie est tenue de lui adresser, par lettre recommandée avec avis de réception, une mise en demeure motivée. Si celle-ci reste sans effet dans le délai d'un mois, période durant laquelle les parties peuvent tenter de se rapprocher, il pourra être mis fin définitivement au contrat, sans préavis ni indemnité, par lettre recommandée avec avis de réception prenant acte de l'échec de la tentative de négociation.

12.4. Toutes les actions relatives aux dispositions ci-dessus sont prescrites dans le délai d'un an conformément à celles visées à l'article 11 mentionné ci-dessus (PRESCRIPTION).

Article 13 - ANNULATION - INVALIDITE

Au cas où l'une quelconque des dispositions des présentes Conditions Générales de Vente serait déclarée nulle ou réputée non écrite, toutes les autres dispositions resteraient applicables.

Article 14 - CLAUSE ATTRIBUTIVE DE JURIDICTION

En cas de litige ou de contestation, seuls les Tribunaux du Siège social de l'Opérateur de transport et/ou de logistique sont compétents, même en cas de pluralité de défendeurs ou d'appels en garantie.

Les présentes Conditions Générales de Vente de la Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France (TLF) remplacent celles publiées précédemment et entrent en vigueur le 2 novembre 2011 (le deux novembre deux mille onze)

Table des matières

1 ^{er} partie : Le groupage de marchandise, présentation environnementale et technique.....	15
Titre 1. Définition de l'activité	16
Chapitre 1. Le groupage maritime	18
Section 1. Les modes d'expédition des conteneurs.....	18
Chapitre 2. Le groupage aérien	19
Section 1. Définition	19
Section 2. Avantage du groupage aérien.....	20
Section 3. Inconvénients du groupage aérien.....	20
Section 4. Les documents de transport groupage de fret aérien.....	20
Titre 2. Le NVOCC ou entreprise de groupage	21
Chapitre 1. Critère de qualification du NVOCC.....	22
Chapitre 2. Les contrats entre les NVOCC et les gestionnaires de navires	24
Chapitre 3 : La mise en place de la dualité des documents de transport.....	26
Section 1. Les House Bill of Lading	26
Chapitre 4. La responsabilité du NVOCC.....	29
Section 1. Le domaine de responsabilité du NVOCC.....	29
I. La responsabilité de son propre fait :.....	30
A. Il répond de ses fautes matérielles au titre d'une obligation de résultat.....	30
1. La perte ou l'avarie :	30
2. Le retard :	30
3. Les dommages, vols ou empotages défailant :.....	30
4. Le défaut de conformité du document de transport :	30
5. L'embargo :.....	31
1. L'obligation de respecter les instructions de son client :	31
2. Il ne doit pas manquer aux devoirs généraux de sa profession :	31
3. Il doit aviser un client occasionnel.....	31
4. Une fois l'expédition en cours :	32
5. Il a un devoir d'information :.....	32
II) La responsabilité du fait de ses substitués ou sous-traitants.	32
Section 2. La responsabilité du NVOCC peut être limitée:	33
I) La responsabilité de son propre fait limitée par ses conditions générales de vente ...	33
II) La responsabilité du fait de ses substitués ou sous-traitants est également limité contractuellement par ses conditions générales de vente	34
A. La responsabilité limitée par le système de limitation de responsabilité des transporteurs.....	34

1. En matière de transport routier.....	35
2. Le transport maritime.....	35
3. Le transport aérien	36
B. La limitation de responsabilités de ces substitués	36
1. Les causes d'exonération communes aux différents modes de transport :.....	36
2. Les cas exceptés en matière maritime :.....	37
III. Les conditions requises à l'opposabilité de ses conditions générales de vente :.....	38
2 ^{ème} partie : Les difficultés engendrées par l'activité de groupage de marchandises.	40
Titre 1. Problématiques liées à l'activité de groupage et des groupeurs de marchandise ..	40
Chapitre 1. La question du transporteur maritime contractuel.....	40
Section 1 : Les critères identiques à l'activité d'un NVOCC et d'une compagnie de transport.	40
Section 2 : Les critères de différenciations entre le NVOCC et la compagnie de transport maritime	41
I. Le NVOCC entend assumer la responsabilité d'un transporteur maritime	41
II. Le NVOCC ne maîtrise cependant pas le transport.....	41
Section 3 : L'insolvabilité du NVOCC et le problème du connaissance sans en-tête.	43
Chapitre 2. L'affrètement d'espace.....	44
Section 1. L'absence de lien de droit entre le fréteur d'espaces et l'intérêt cargaison ...	45
I. Comment est-ce possible	45
Section 2. La relation juridique entre l'affréteur d'espaces et l'intérêt cargaison	46
I. Il répond contractuellement	46
II. Il est responsable selon sa qualité propre	46
III. Il bénéficie de la limitation de responsabilité en matière de créances maritime	47
IV. Il bénéficie de créances privilégiées sur les marchandises	48
Section 3. La relation juridique entre l'affréteur d'espaces et le fréteur d'espaces	48
I. La responsabilité.....	49
II. Saisie du navire par l'affréteur d'espaces.....	52
Chapitre 3. Règlementation à venir : la pesée des conteneurs	53
Section 1 : Les acteurs impliqués dans cette problématique.....	53
Les acteurs impliqués dans cette problématique sont très nombreux, on peut citer :	53
Section 2. Les raisons de la mise en place de cette nouvelle règlementation :	54
Section 3. Les solutions proposées par l'OMI :	56
Section 4. Le point de vue des chargeurs de marchandises.	56

Résumé

Le groupage de marchandise est la suite logique de la conteneurisation. En effet depuis l'avènement de ce mode de transport des marchandises et la révolution que cela a entraîné dans le transport de marchandise, les techniques n'ont cessé de se perfectionner. Les différents acteurs économiques, chargeurs, transporteurs et organisateurs de transport se sont adaptés pour tirer le meilleur profit de ce formidable outil de transport de marchandises. Ainsi l'apparition des NVOCC ou groupeurs de marchandises a permis le développement très rapide de nouveaux procédés d'exportation et d'importation de marchandises. Cette activité permet à n'importe quelle entreprise d'exporter ou d'importer du fret, qu'il s'agisse de très grand volume ou a contrario des plus petits. Cette activité donne cependant lieu à une complexification des relations entre chaque acteur. En effet la multiplication des intermédiaires et des leurs modes de fonctionnement donne lieu à des problématiques complexes qu'il convient d'encadrer et de règlementer. De plus l'accroissement des échanges et l'évolution des moyens de transport donnent également lieu à de nouvelles problématiques. Nous allons donc faire une analyse de cette activité dans ce mémoire.

Summary

The grouping of goods is the logical continuation of containerization. Indeed since the advent of this mode of transport and revolution that resulted in this activity not stopped techniques to improve. The various economic players, shippers, carriers and those of transport organizers have adapted to take full advantage of this tremendous freight tool. Thus the appearance of NVOCC or freight forwarders allowed the rapid development of new process export and import of goods. This activity allows any company to export or import cargo, whether large volume or conversely smaller. This activity, however, gives linker to a complexity of relationships between each actor. Indeed the proliferation of intermediaries and their modes of operation gives rise to complex problems should supervise and regulate. Moreover increased trade and changing transportation also gives rise to new problems. We will make an analysis of this activity in this memory.

Mots clés: Groupage de marchandises, NVOCC, commissionnaire de transport, contrat d'affrètement d'espace, pesée des conteneurs.

Keywords: Consolidation, NVOCC, Space Charter agreement, verification of gross weight of containers