

Considération sur la convention de Genève du 24 mai 1980 sur le transport multimodal international de marchandises / Suzanne Ali Hassane. — Extrait de : Revue juridique de l'USEK. — N° 6 (1998), pp. 197-219.

Notes au bas des pages.

I. Transport de marchandises. II. Consentement (Droit) — Genève (Suisse). III. Conventions (Economie politique) — Genève (Suisse).

PER L1311 / FD63043P

CONSIDÉRATION SUR LA CONVENTION DE GENÈVE DU 24 MAI 1980 SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

PAR

Suzanne ALI HASSANE
Docteur en droit
Avocat à la Cour d'Alexandrie

INTRODUCTION

1. Aujourd'hui, le transport multimodal international de marchandises ne repose sur aucune convention internationale impérative et uniforme. Il est vrai que plusieurs projets de conventions visant à unifier le régime juridique gouvernant le transport multimodal ont été initiés. C'est le cas notamment de la convention sur le transport combiné de marchandises¹ conçue à l'initiative de l'Institut pour l'unification du droit de Rome et le Comité Maritime International. Mais cette convention qui avait l'appui de milieux commerciaux divers, notamment celui des chargeurs, n'a pas abouti pour deux raisons: l'une technique et l'autre politique. D'une part, les négociations n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur le régime de responsabilité gouvernant le statut de l'exploitant de transport combiné. Certains admettaient qu'un régime uniforme devrait s'appliquer à tous les modes de transport dans tous les cas, d'autres estimaient que dans le cas où le dommage est localisé, le régime de responsabilité propre à ce mode de transport devrait s'appliquer.

D'autre part, les représentants des pays en voie de développement manifestaient leur inquiétude devant la perspective d'une convention élaborée sous la seule égide des pays maritimes et industrialisés. Ils redoutaient une

1) H. SCHADEE, "Petite polémologie sur le dernier projet de convention internationale sur le transport international combiné de marchandises", D.M.F. 1970, p. 540; M. PRODROMIDES, "Projet de convention internationale sur le titre de transport combiné de marchandises", D.M.F. 1952, p. 635; "Projets de conventions relatifs au contrat de transport international combiné de marchandises et au contrat de commission de transport international de marchandises", D.M.F. 1962, p. 67 et s.; "Un avant-projet de convention internationale sur le titre de transport combiné", J.M.M. du 24 mars 1949. p. 489.

hégémonie économique des pays développés et industrialisés dans le domaine des transports par conteneurs, en raison notamment de l'insuffisance de structures adaptées dans les pays en voie de développement pour ce genre de transport. Ils craignaient également que les fonctions d'O.T.M. soient monopolisées par de puissants consortiums, comprenant notamment des armateurs, qui s'imposeraient dans les pays du tiers monde et canaliserait l'ensemble des transports multimodaux. Les pays en voie de développement voulaient en outre protéger l'utilisation de main-d'œuvre locale et par ailleurs défendre leurs marchés d'assurances locaux couvrant les garanties dites "facultés" que souscrivent les expéditeurs de marchandises pour les transports maritimes.

2. Sur le plan juridique, les pays en voie de développement craignaient que par le biais d'un contrat de transport multimodal proposé par les pays maritimes industrialisés ne soient tournées les règles du code de conduite des conférences de lignes dont ils avaient été les initiateurs en vue de défendre leurs intérêts dans la participation aux trafics maritimes. Ainsi sans s'attacher à l'aspect juridique, les pays du tiers monde ont cherché essentiellement à pouvoir s'assurer le contrôle des trafics de transports multimodaux, lesquels sont essentiellement au plan international en ce qui les concerne à base de transport maritime avec un des modes de transport complémentaires, routier, ferroviaire ou voie navigable, plus exceptionnellement par voie aérienne, de la même manière que par le code de conduite des conférences maritimes, ils avaient voulu s'assurer le contrôle des trafics purement maritimes.

Ainsi dans l'optique des pays en voie de développement, la convention à élaborer devait changer de nature: au lieu d'être une simple convention de droit privé contenant des règles assurant une sécurité juridique au document de transport multimodal, elle devrait, selon eux, contenir des dispositions de droit public dans le but d'établir un plus juste équilibre entre leurs intérêts et ceux des pays développés.

3. Par suite de la pression exercée par les pays en voie de développement inquiets que des conventions ne compromettent le développement de leur économie, l'élaboration du droit maritime au niveau international a été transférée des organisations non gouvernementales aux organisations intergouvernementales appartenant à la famille de l'Organisation des Nations Unies².

2) Article anonyme: "*La conférence sur le transport multimodal international des marchandises doit s'ouvrir à Genève le 12 novembre pour une durée de trois semaines*", J.M.M. du 8 nov. 1979, p. 2730.

C'est donc sous l'égide de la conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (C.N.U.C.E.D.) qu'a été élaborée et adoptée la Convention de Genève du 24 mai 1980³.

4. La Convention de Genève est destinée à s'appliquer à tout contrat de transport multimodal, c'est-à-dire impliquant l'usage d'au moins deux modes de transport différents, entre deux États différents si la prise en charge ou si la livraison a eu lieu dans un État partie. Ainsi ne s'appliquera-t-elle pas lorsque l'expéditeur a conclu des contrats séparés pour chaque moyen de transport. Le contrat de transport multimodal apparaît donc comme un contrat unique par lequel l'O.T.M. s'engage à organiser un transport multimodal international de marchandises.

Se situant dans la lignée des Règles de Hambourg de 1978, la Convention de Genève assure une meilleure défense des chargeurs et, de ce chef, les pays développés lui ont manifesté leur hostilité à cause des responsabilités imparties aux O.T.M. L'entrée en vigueur des Règles de Hambourg le 1er novembre 1992⁴ pourrait laisser penser que la ratification de la Convention de Genève ne devrait plus tarder. Ceci reste pourtant à vérifier car, en réalité, les Règles de Hambourg n'ont obtenu que vingt ratifications après 14 ans d'attente ce qui est très peu. De plus, les adeptes de ces Règles sont essentiellement les pays en voie de développement⁵ et non les pays occidentaux développés, ces derniers leur tournant encore résolument le dos.

Toujours est-il que plus de 15 ans après son élaboration, cette convention n'est toujours pas en vigueur. À ce jour, six pays⁶ seulement l'ont ratifiée et trois autres signée⁷.

Pourtant cette convention contient des solutions importantes pour l'unification du transport multimodal. Seulement, les dispositions de la Conven-

3) V. le texte de la convention dans S.E.T. 1980, p. 487; A. VALLIER, "La convention du 24 mai 1980 sur le transport international multimodal de marchandises", Th. Aix-en-Provence, 1983.

4) "Règles de Hambourg" B.T. 1992, Supplément au n°2496, p. 1 et s., v. également J.M.M. du 25 sept. 1992, p. 2296.

5) Barbade, Botswana, Burkina Faso, Chili, Égypte, Guinée, Hongrie, Kenya, Lesotho, Liban, Malawi, Maroc, Nigeria Ouganda, Roumanie, Sénégal, Sierra Leone, Tanzanie, Tunisie, Zambie.

6) Le Chili et le Mexique en 1982, le Sénégal et le Malawi en 1984, le Rwanda en 1987 et la Zambie en 1991. Ces États ne comprennent pas parmi leurs ressortissants des opérateurs majeurs de transports multimodaux. On signale, en outre, que pour la mise en application de la convention, il faut trente adhésions.

7) Le Maroc, la Norvège, le Vénézuéla.

tion de Genève appellent une adaptation avec les besoins actuels de la pratique multimodale.

Avant de proposer les solutions susceptibles d'entraîner une plus large adhésion (Section II), il importe d'examiner les raisons de l'échec de cette convention (Section I).

SECTION I: RAISONS DE L'ÉCHEC DE LA CONVENTION

5. C'est dans la troisième partie de la Convention de Genève sur le transport multimodal que l'on trouve les dispositions destinées à unifier le transport multimodal. Regroupés sous le titre "Responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal", les articles 14 à 21 traitent différents aspects de cette question: la durée de la responsabilité de l'organisateur de transport multimodal (O.T.M.), sa responsabilité pour ses préposés, mandataires et autres personnes, le fondement de la responsabilité, les causes concomitantes, les limites de la responsabilité, la localisation du dommage, la responsabilité contractuelle et la déchéance du droit de limiter la responsabilité.

6. Aux termes de l'article 14 alinéa 1 de la convention, l'O.T.M. est responsable des marchandises du moment où il les prend en charge jusqu'à leur livraison. L'alinéa 2 précise que les marchandises sont réputées être sous la garde de l'O.T.M. à partir du moment où il les a prises en charge des mains de l'expéditeur ou de toute autre personne agissant pour le compte de ce dernier. La responsabilité de l'O.T.M. cesse au moment où il livre les marchandises au destinataire ou à son représentant⁸.

En disposant que l'O.T.M. est responsable depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, la Convention de Genève, à l'instar des Règles de Hambourg, récuse toute idée de sectionnement du contrat. En présence du contrat de transport multimodal, l'O.T.M. est responsable des actes et omissions de ses préposés ou mandataires dans l'exercice de leurs fonctions et de ceux de toute autre personne aux services de laquelle il a recours pour l'exécution du contrat de transport multimodal (article 15).

8) Sur la notion de livraison, v. P. PESTEL-DEBORD, "Controverse sur la livraison à Marseille", B.T. 1991, p. 431; J. CONNAUD, "Transport maritime. Le moment de la livraison", SCAPEL 1994, p. 45; A. CHAO, "Transport par mer. Livraison maritime. Une notion fixe dans un espace variable", B.T. 1994, p. 516; Cass. 19 mars 1996, B.T. 1996, p. 288, 24 oct. 1995, D.M.F. 1996, p. 44, rapport J.P. REMERY; 5 juill. 1994, D.M.F. 1994, p. 760, obs. Y.T.; 17 nov. 1992, D.M.F. 1993, p. 563, note BONASSIES, Aix-en-Provence, 6 janv. 1994, D.M.F. 1994, p. 771, obs. Y. TASSEL, 30 mai 1991, D.M.F. 1992, p. 194, obs. BONASSIES.

Les principes gouvernant cette responsabilité, nous l'estimons, sont à l'origine de l'échec de cette convention. Ils appellent examen sur trois plans principaux, quant à son fondement défini par les termes ambigus de l'article 16 (§1), quant à son aménagement qui implique un système de responsabilité mixte (§2) et quant aux limitations de la responsabilité prévues par la convention (§3).

§1- LE TEXTE AMBIGU DE L'ARTICLE 16

7. L'article 16 alinéa 1 la convention définit en termes ambigus le fondement de la responsabilité de l'O.T.M. en cas de perte ou dommage. L'alinéa 2, régissant la responsabilité de l'O.T.M. en cas de retard, vise non seulement les avaries subies par la marchandise du fait du retard, mais également les préjudices causés par le fait du retard, notamment le préjudice commercial. Mais là aussi la notion du retard paraît floue. L'article 16 alinéa 1 (I) et l'article 16 alinéa 2 (II), seront examinés successivement.

I- UN FONDEMENT IMPRÉCIS

8. L'article 16 alinéa 1 de la Convention de Genève énonce le fondement de la responsabilité de l'O.T.M. dans les termes suivants: "L'entrepreneur de transport multimodal est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises, ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 14⁹, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne visée à l'article 15¹⁰ ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences".

Ainsi rédigé, le texte de la convention mérite réflexion. Les termes de l'article 16 alinéa 1, flous, laissent subsister un doute quant au fondement de la responsabilité. Le dispositif institue-t-il une présomption de responsabilité ou une simple présomption de faute? La présomption tombe-t-elle devant la preuve

9) Voir supra, n°6.

10) Responsable de l'entrepreneur de transport multimodal pour ses préposés, ses mandataires et d'autres personnes. Sous réserve de l'article 21, l'entrepreneur de transport multimodal est responsable, comme de ses propres actes ou omissions, des actes ou omissions de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions et de ceux de toute autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal, lorsque cette personne agit dans l'exécution du contrat.

d'une cause étrangère ou devant la simple preuve de l'absence de faute de l'O.T.M.?¹¹

9. S'il s'agit d'une présomption de responsabilité, l'O.T.M. ne pourra s'exonérer que s'il parvient à identifier l'événement cause du dommage. Cette interprétation est suggérée par la jurisprudence en matière de transport aérien. En effet, l'article 20 de la Convention de Varsovie, semblable à l'article 16 alinéa 1 de la Convention de Genève, dispose que "le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre". L'interprétation de ce texte en une présomption de responsabilité date en France de 1961. Dans le célèbre arrêt Gati, la Cour d'Appel de Paris¹² avait alors décidé que pour se libérer, le transporteur aérien devait établir la cause de l'accident et montrer qu'elle ne lui était pas imputable, faute de quoi il restait tenu. De même le Tribunal de commerce de Bruxelles¹³ a jugé le transporteur aérien tenu d'une obligation de résultat. Cette interprétation rend compte de la fiabilité accrue des transports aériens modernes laquelle permet au passager d'exiger de voyager en sécurité. Toutefois, cette jurisprudence intéressant le transport de personnes est destinée à assurer une réparation en cas d'accidents corporels, hypothèse plus grave que les dommages causés à la marchandise. C'est d'ailleurs pourquoi la Convention de Varsovie parle de mesure "nécessaire" et non "raisonnable" comme l'article 16 de la Convention de Genève¹⁴.

10. Si à l'inverse la règle n'institue qu'une présomption de faute, l'O.T.M. peut dégager sa responsabilité en se contentant de prouver qu'il n'a pas commis de faute. Le préambule de la convention conforte cette conception. En effet, il y

11) P. BONASSIES: "*La nouvelle convention internationale sur les transports de marchandises par mer (les Règles de Hambourg): analyse critique dans les cahiers de documentation du C.C.I. de Marseille*", p. 10 n°19; v. également pour le même auteur, "*Les règles de Hambourg: une avance certaine, mais modeste*", J.M.M. du 19 mai 1988, p. 1341; v. également R. RODIERE: "*Transports combinés: la Convention de Genève du 24 mai 1980 sur les transports multimodaux*", B.T. 1981, p. 490, p. 519.

12) Paris, 12 décembre 1961, cité dans R. RODIERE, "*Droit de transport terrestre et aérien*", 1977, éd. Dalloz, n°605.

13) Trib. Com.; Bruxelles 14 av. 1980, D.E.T. 1980, p. 338.

14) On signale que les Règles de Hambourg prévoient dans la Règle 5§1 une présomption de faute, et il est probable qu'une interprétation identique à celle donnée à l'article 20 de la Convention de Varsovie existe. Ce risque est toutefois léger car les juridictions des pays signataires des Règles de Hambourg donneront peut-être à la Règle 5§1 une interprétation maritimiste dans la mesure où ces pays tentent aujourd'hui de devenir eux-mêmes armateurs.

est expressément précisé que “la responsabilité de l’O.T.M. en vertu de la présente convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée”. La présomption qui pèse sur l’O.T.M. semble donc plutôt être une présomption de faute qui tombe devant la preuve contraire¹⁵.

Tout en affirmant qu’il s’agit bien d’une présomption de faute, certains auteurs¹⁶ estiment que pour dégager sa responsabilité, l’O.T.M. doit prouver l’existence d’un événement précis qui a causé le dommage ainsi que sa diligence pour éviter cet événement. Cette dernière opinion semble devoir être écartée. En effet, en mettant à la charge de l’O.T.M. l’obligation de prouver l’origine du dommage, on le condamne à assumer la responsabilité à tous coups, la preuve en matière de transport multimodal par conteneur étant difficile à apporter.

Ce qui importe ici est que le principe de responsabilité de l’O.T.M. admis par la Convention de Genève est fondé sur une présomption de faute et non de responsabilité. Toutefois la question se pose de savoir si un tel système suffit pour avoir une norme juridique sûre. En réalité, la responsabilité fondée sur une présomption de faute risque d’être refusée par les chargeurs, plus favorables à une présomption de responsabilité. En effet, selon ce dernier système, le client est dégagé de la charge de la preuve, laquelle incombe à l’organisateur. À l’occasion d’un transport multimodal où interviennent plusieurs transporteurs et intermédiaires et où les risques de pertes ou dommages sont plus importants, il semble douteux que le chargeur accepte de traiter avec un organisateur qui pourrait se libérer en apportant la simple preuve qu’il n’a pas commis de faute.

En outre, la notion de “mesures raisonnables” énoncée par l’article 16, assez vague, risque de rendre le sort des parties incertain. En effet, l’interprétation de cette notion dépendra en fait des circonstances de fait dans lesquelles elle sera mise en œuvre, l’interprétation donnée par les juges étant sujette à variation selon les circonstances.

15) R. RODIERE, “La convention de Genève du 24 mars 1980 sur les transports multimodaux”, B.T. 1981, pp. 490-493, 502-545, G. TANTIN, “Transport mixte ou combiné. Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandise”, Jur. Cl. com. 1989, Fasc. 855; “Les documents de transport combiné”, D.E.J. 1980, p. 367; I. CORBIER “La notion juridique d’armateur”, Th., Paris, 1994, p. 581.

16) A. SÉRIAUX, “La faute du transporteur”, Th., Aix-en-Provence, éd. Economica, 1984; A. VALLIER, “La convention de la CNUCED du 24 mai 1980 sur le transport international, multimodal de marchandises”, Th., Aix-en-Provence (dactylographiée) 1981, pp. 63 et 97.

De ce qui précède, on peut donc conclure que le fondement de la responsabilité de l'O.T.M. sur une présomption de faute est discutable. Souple, il semble devoir céder sa place à un système plus rigoureux¹⁷.

11. L'article 16 relatif au fondement de la responsabilité, met l'accent sur la responsabilité de l'O.T.M. en cas de retard. Cette question pose un problème pratique important, distinct de celui du dommage subi par la marchandise: il s'agit du préjudice commercial.

II- UNE NOTION FLOUE DU RETARD

12. Suivant l'article 16 alinéa 2, il y a retard lorsque la marchandise n'est pas livrée à "la date convenue" et, en l'absence de stipulation de délai, lorsqu'elle n'est pas livrée dans un délai qu'il serait "raisonnable d'allouer à un entrepreneur de transport multimodal diligent, compte tenu des circonstances de fait".

Ce texte mérite commentaire. La notion de "délai raisonnable", vague, est source d'incertitude. En effet, n'étant pas convenu dans le contrat, ce délai sera déterminé selon les usages. Le texte mentionne un "délai qu'il serait raisonnable d'allouer à un entrepreneur de transport multimodal diligent". Or, on l'a dit, la diligence de l'O.T.M. est elle-même floue dans la mesure où elle dépend de l'appréciation de "mesures raisonnables". Tout comme la notion de "mesures raisonnables", la notion de "délais raisonnables" dépendra donc des circonstances de fait dans lesquelles elle sera mise en œuvre.

13. Suivant l'alinéa 3, au-delà d'un délai de 90 jours, à compter du délai prévu pour la livraison ou du délai raisonnable, les marchandises sont présumées perdues, mais le texte est muet sur le cas où, après avoir été réputées perdues, les marchandises sont retrouvées. Dans son état actuel, l'article 16 paraît donc incomplet. Par ailleurs, en fixant un délai au-delà duquel la marchandise est censée être perdue, la Convention de Genève se rapproche ainsi sans être aussi complète sur ce point, de la C.M.R. (article 20) et de la C.I.M. (article 30), lesquelles se contentent d'un délai de 30 jours. Or, s'agissant d'un transport multimodal susceptible de durer des mois, le délai de 90 jours fixé par la convention paraît peu réaliste.

Le champ de la responsabilité de l'O.T.M. défini, il reste à s'interroger sur son mécanisme.

17) V. sur la solution proposée infra, n°26 et s.

§2- LE SYSTÈME DE RESPONSABILITÉ MIXTE

14. La Convention de Genève devait choisir entre deux systèmes de responsabilité qui partagent doctrine et pratique: il s'agit du système de responsabilité autonome et du système "réseau"¹⁸. La convention a finalement cumulé les deux systèmes, instaurant un système mixte.

Ce schéma est ainsi dénommé parce qu'il combine des éléments du système réseau et du système autonome. Dans le système mixte, la responsabilité de l'O.T.M. est déterminée sur la base de deux règles complémentaires selon que la perte ou le dommage peut onon être localisé. Lorsque le lieu et le moment de la survenance du dommage sont connus, la responsabilité de l'O.T.M. envers le chargeur est calquée sur les règles applicables au transport sur lequel le dommage s'est produit: c'est ce qu'on appelle le système "réseau". Ainsi, si le dommage a eu lieu sur le réseau mer, c'est la responsabilité du transporteur maritime qui est applicable et si le dommage a eu lieu au cours du transport ferroviaire, c'est la responsabilité ferroviaire qui s'applique.

Si, en revanche, le lieu et la cause du dommage ne peuvent être établis ou si le système réseau n'est pas applicable pour d'autres raisons (le dommage s'est produit par exemple sur une phase du transport, pendant le transbordement où l'O.T.M. ne peut se référer à aucune réglementation applicable selon le système réseau), l'O.T.M. assume une responsabilité spécifique déterminée par les dispositions d'un régime autonome. Il s'agit là d'une responsabilité distincte de celle de ses substitués. Ainsi en cas de dommages non localisés, l'O.T.M. ne pourra pas se prévaloir des limitations et exonérations attachées aux régimes de responsabilité de ses substitués.

Seul le retard de livraison échappe à ce régime mixte: il reste toujours gouverné par un même système, peu important si la cause du retard a pu ou non être localisée¹⁹.

15. A priori, le système mixte offre une réelle précision juridique. En effet, lorsque le dommage est localisé, il est compatible avec les régimes juridiques existants, il se conforme aux dispositions d'ordre public et permet à l'O.T.M., lorsque la perte ou le dommage sont imputables à un de ses substitués, de ne pas

18) Ce système distingue selon que les dommages soient localisés ou non, les règles applicables n'étant pas identiques dans les deux hypothèses.

19) V. infra, n°22 et s.

être tenu au-delà ou en deçà de ce que son substitué peut lui-même être tenu. En effet, dans le système réseau proprement dit, la responsabilité de l'O.T.M. envers le chargeur est la même que celle des divers substitués intervenants dans l'exécution du transport.

Lorsque le dommage n'est pas localisé, le système mixte offre au chargeur des garanties de responsabilité pour les dommages non localisés, ce que ne lui donne pas le système réseau proprement dit.

16. Pourtant ce système présente des inconvénients majeurs. Son principal défaut réside dans le fait que le client ne sait jamais à l'avance comment le risque de perte ou d'avarie sera réparé puisque le régime de responsabilité dépendra de la nature et des circonstances du dommage. Si les dommages sont localisés, la responsabilité de l'O.T.M. varie dans son étendue et ses conditions de mise en œuvre. Ainsi, si au cours d'un transport multimodal se perd une marchandise valant une somme X, le client obtiendra une somme Y si la perte a eu lieu pendant le transport ferroviaire, il obtiendra la somme Z si la perte a lieu pendant le transport routier, il obtiendra une somme encore différente si la marchandise est perdue pendant le transport maritime.

Enfin lorsque les dommages ne sont pas localisés, l'O.T.M. assumera une responsabilité encore différente. Cette différence de traitement est incompréhensible pour le client. Un chargeur qui expédie un conteneur désire toujours bénéficier du même régime de responsabilité quels que soient les modes de transport utilisés. Que le dommage soit localisé ou non, cela lui importe peu.

D'autre part, le système mixte justifie un régime de responsabilité composite²⁰. Malgré l'intervention de l'O.T.M., la diversité des régimes de responsabilité subsiste comme si l'expéditeur contractait personnellement avec les différents transporteurs. Cette disparité de régimes ne s'efface pas vraiment du fait que toutes les responsabilités sont rassemblées sur la seule personne de l'O.T.M., l'idée sous-jacente dans le système réseau étant que dans le transport multimodal, les limites et cas d'exonération de responsabilité restent conformes à chacun des modes de transport utilisés. Or, le nombre de cas d'exonération diffère d'une convention internationale à l'autre. La Convention de Bruxelles, par exemple, contient à elle seule 17 cas exceptés. Force est donc de constater que le système mixte proposé par la convention ne semble pas celui qu'attendent les chargeurs.

20) G. TANTIN, "Les documents de transport combiné", D.E.T. 1980, p. 376.

Le calcul de la part des pertes ou dommages non imputables à la faute ou à la négligence de l'O.T.M. ne sera pas toujours facile. La localisation du dommage étant en effet elle-même difficile, l'évaluation des dommages qui ne sont pas imputables à l'O.T.M. paraîtra donc impossible. D'autre part, ce texte peut obliger l'ayant-droit victime du dommage, à partager ses recours entre l'O.T.M. pour sa part de responsabilité et un éventuel auteur de l'autre partie du dommage auteur qui est souvent non-identifié.

Exiger ce partage de recours, c'est aller contre les intentions du client au moment de la conclusion du contrat. On le sait, en traitant avec un organisateur, le client, soucieux de simplicité, désire n'avoir affaire qu'à une personne, l'O.T.M. Ceci est valable non seulement pour l'organisation du transport mais également et surtout le cas échéant, pour le recours en justice. Devoir partager son recours contre l'O.T.M. et une autre personne risque d'être refusé par les chargeurs ce qui va retarder la ratification de la convention.

Telles sont les conditions de la responsabilité de l'O.T.M. Cependant la charge qui lui est attribuée ne peut être véritablement appréciée qu'au vu des limites de réparation due par celui-ci lorsque sa responsabilité est engagée.

§3- LES LIMITES DE LA RÉPARATION

17. L'analyse de cette question témoigne de l'utilité de la Convention de Genève, seule à fixer un plafond de réparation du dommage propre à l'O.T.M., en particulier lorsque celui-ci organise un transport multimodal en conteneur.

Le doyen RODIÈRE, hostile à une réglementation spécifique au transport par conteneurs, reconnaissait cependant que la question de la réparation aurait mérité d'être résolue²¹. S'y employant, la Convention de Genève a retenu une distinction entre la réparation en cas de perte ou dommage (I) et en cas de retard (II).

I- RÉPARATION EN CAS DE PERTE OU DOMMAGE

18. En son article 18, la Convention de Genève distingue entre le transport multimodal comportant une phase maritime et celui qui n'en comporte pas. Dans le premier cas, la limitation joue par colis ou par kilo comme en matière maritime, le plafond de l'indemnité est fixé à 920 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,75 unités de compte par kilo de poids brut des

21) R. RODIÈRE, "*Un faux problème, celui des containers*", D.M.F. 1968, p. 717.

marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable²². L'article 18 alinéa 2 (a) spécifie le sens qu'il faut donner aux termes "colis" et "unité de chargement" pour le calcul de la limite de responsabilité. "Quand un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou autre unité de chargement énuméré dans le document de transport multimodal comme contenu dans cet engin, est considéré comme un colis ou une unité de chargement. En dehors du cas ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement". Ainsi les termes "colis" et "unité de chargement" retenus pour le calcul de la réparation dépendent des énonciations du titre. Lorsque le contenu du conteneur ou de tout autre engin similaire est détaillé, chacun de ces colis énumérés est considéré comme colis ou unité de chargement. En revanche, lorsque le contenu n'est pas détaillé, l'ensemble des marchandises contenues dans la palette ou le conteneur est considéré comme une seule unité de chargement.

19. Lorsque le transport multimodal ne comporte pas une phase maritime, la convention dispose dans son article 18 alinéa 3 que la limitation de responsabilité est calculée uniquement par kilo. Il s'agit là de la même limitation que celle retenue par la C.M.R. (8,33 DTS par kilo).

20. Ce système n'est assurément ni simple ni logique. Au lieu de proposer un système de réparation uniforme, il en présente deux: l'un pour le transport multimodal comportant une phase maritime, l'autre pour celui qui n'en comporte pas²³. En outre ce système de réparation mixte²⁴ est complété par une distinction supplémentaire formulée à l'article 19 entre le cas où le dommage est localisé et celui où il ne l'est pas. Dans le dernier cas la convention définit, à l'intention de l'O.T.M., un régime de responsabilité autonome distinct des régimes des différents transporteurs qui interviennent dans l'opération de transport. En revanche, lorsqu'il est exceptionnellement possible de localiser le dommage - vu les difficultés de preuve lors d'un transport en conteneur -, seul le régime de réparation propre du transporteur défaillant est applicable. L'article 19 prévoit en effet que "quand la perte ou le dommage subi par les marchandises s'est produit sur un tronçon déterminé du transport multimodal

22) Il s'agit là des limites de réparation un peu plus élevées que celles des Règles de Hambourg qui fixent un plafond de 835 unités de compte par colis ou de 2,50 unités de compte par kilo de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

23) Sur la solution proposée v. infra n°36 et s.

24) V. supra n°14.

concernant lequel une convention internationale applicable ou une loi nationale impérative, fixe une limite plus élevée de responsabilité que la limite qui découlerait de l'application des paragraphes 1 à 3 de l'article 18²⁵, la limite de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour cette perte ou ce dommage est déterminée par référence aux dispositions de ladite convention ou de ladite loi nationale impérative". Ainsi lorsque les dommages ne sont pas localisés, le plafond de réparation applicable à l'O.T.M. est celui prévu par l'article 18 alinéa 1.

21. À première vue, la Convention de Genève semble apporter une solution aux problèmes de calcul d'indemnité en cas de dommages subis par la marchandise lors d'un transport multimodal par conteneurs. En cumulant le système de responsabilité autonome et celui dit "réseau", elle réussit en effet à satisfaire à la fois doctrine et praticiens. Le régime de réparation "mixte" apporté par la convention relatif au calcul d'indemnité fixe:

- d'une part, des limites de réparation "uniforme" tant souhaité par les usagers lorsque, et c'est souvent le cas dans le cadre du transport multimodal par conteneur, les dommages ne sont pas localisés;
- d'autre part, lorsqu'ils sont localisés, l'application du système "réseau" facilite le recours de l'O.T.M. contre son substitué tenu pour responsable.

Mais ce système mixte de réparation influencé par le système réseau apporte-t-il vraiment une réparation équitable au chargeur? On ne le pense pas. Seul un régime uniforme comme celui prévu pour le dommage dû au retard à la livraison peut être favorable au client.

II- RÉPARATION EN CAS DE RETARD

22. S'agissant de la réparation pour retard, la convention abandonnant toute idée de système mixte, adopte uniquement un système autonome. Son article 18 alinéa 4 définit une limite de réparation propre au retard, soit à deux fois et demie le fret payable pour la marchandise ayant subi le retard, sans excéder le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport multimodal.

Toutefois, lorsque le transport ne comporte pas, aux termes du contrat, de trajet maritime ou fluvial, l'article 18 alinéa 3 de la convention prévoit un pla-

25) V. supra n°18.

fond de réparation de 8,33 D.T.S. par kilogramme de marchandises perdues ou avariées.

Une dernière limite globale résulte enfin de l'alinéa 5 suivant lequel le cumul des indemnités dues par l'O.T.M. pour retard, dommages et pertes, ne peut dépasser le montant de la limitation fixé pour la perte totale des marchandises.

23. Par faveur pour les chargeurs, suivant l'exemple de la loi maritime française, mais soucieux de ménager une marge de manœuvre commerciale aux opérateurs, l'article 18 alinéa 6 permet aux parties d'accroître mais non de diminuer les plafonds de responsabilité; l'article 18 alinéa 1 déclarant nulle toute stipulation contraire aux dispositions de la convention.

Enfin, la convention prévoit que l'O.T.M. privé du bénéfice de sa limitation de responsabilité, est tenu d'une réparation intégrale s'il est prouvé que la perte, les avaries ou le retard résultent d'une faute excusable ou dolosive. La même règle vaut pour ses préposés ou substitués (article 21).

Ainsi conçu, le système de réparation en cas de retard apporte-t-il réellement l'uniformité qu'il prétend offrir?

24. La limite de réparation pour retard semble favorable au chargeur. En effet, le système autonome prévu par la Convention de Genève donne droit à ce dernier à une indemnisation dans tous les cas, peu important que le dommage ait été localisé ou non. De la sorte, le client sait à l'avance le montant de l'indemnité et échappe ainsi à la complexité du système réseau. Toutefois, il ne semble pas réaliser réellement l'uniformité de réparation. En effet, on l'a vu, il distingue selon que le transport comporte ou non un trajet maritime ou fluvial. Cette distinction on l'a vu pour la réparation en cas de perte ou dommage²⁶, présente au client deux types de réparation au lieu d'un, ce qui nuit à l'uniformité. Ce texte mérite donc d'être modifié²⁷.

De tout ce qui précède, on a pu constater que les dispositions prévues par la Convention de Genève ne réalisent pas réellement l'objectif pour lequel elles sont prévues, à savoir l'unification du transport multimodal.

Les raisons pour lesquelles cette convention n'a recueilli que peu de succès et les inconvénients qui en résultent étant connus, il reste à proposer des remèdes susceptibles, selon nous, d'entraîner une plus large adhésion.

26) V. supra n° 18.

27) Sur la solution proposée v. infra n° 36 et s.

SECTION II: LA SOLUTION

25. Une voie intéressante consisterait à modifier le régime de responsabilité de l'organisateur de transport multimodal pour l'aligner sur celui du commissionnaire de transport français. En effet, le statut de ce dernier semble tout indiquer pour offrir un régime de responsabilité uniforme²⁸. L'adoption du système français supposerait à la fois la modification du fondement (§1) et du régime de la responsabilité de l'O.T.M. (§2).

§1- FONDEMENT DE LA RESPONSABILITÉ

26. Parce qu'il ressemble au commissionnaire de transport français²⁹, l'O.T.M. devrait, en principe, assumer la même responsabilité que lui. Il n'en est pourtant rien, le fondement de la responsabilité de ces deux personnages n'étant, en effet, pas le même. Alors que le système de responsabilité de l'O.T.M. est fondé sur une présomption de faute, celui de l'auxiliaire français est basé sur une présomption de responsabilité. Tandis que le commissionnaire de transport français ne peut s'exonérer de sa responsabilité qu'en apportant la preuve de l'un des cas d'exonération légaux³⁰, l'O.T.M. peut, en revanche, s'en libérer en prouvant, tout simplement, qu'il a pris toutes les mesures raisonnables que nécessite le transport.

Le système de la présomption de faute applicable à l'O.T.M. par la Convention de Genève présente, on le sait, divers inconvénients majeurs³¹. Pour obvier à ces inconvénients, l'O.T.M. pourrait assumer une responsabilité semblable à celle du commissionnaire de transport français. Il devrait ainsi être présumé responsable (I).

27. Si la présomption de responsabilité de l'O.T.M. était admise, sa responsabilité ne serait dégagée qu'en cas de force majeure, de fait de l'expéditeur ou de vice propre de la marchandise. Mais la question se pose de savoir si ces cas d'exonération légaux suffisent à le soulager, notamment lorsque le transport présente un caractère particulier tel le transport sous température dirigée (II).

28) Sur le régime de responsabilité du commissionnaire de transport français, v. S. Ali HASSANE, "*La responsabilité du commissionnaire de transport*", Th., Strasbourg, 1996.

29) Le commissionnaire de transport est l'intermédiaire qui s'engage à soigner le transport de bout en bout.

30) V. en ce sens notre thèse: "*La responsabilité du commissionnaire de transport*", Strasbourg, 1996.

31) V. supra n°7 et s.

I- PRÉSUMPTION DE RESPONSABILITÉ

28. Il convient de préciser, au premier abord, la raison pour laquelle les rédacteurs de la Convention de Genève ont choisi de baser la responsabilité de l'O.T.M. sur une présomption de faute. L'explication réside dans l'utilisation fréquente des conteneurs à l'occasion du transport multimodal. En effet, dans un système où la responsabilité est présumée, l'O.T.M. ne pourra s'exonérer de sa responsabilité que s'il parvient à identifier l'événement cause du dommage. Autrement dit, il restera responsable si la cause du dommage était inconnue³². Or, on l'a observé, dans le transport multimodal par conteneur, l'origine du dommage reste souvent impossible à identifier. Fonder la responsabilité de l'O.T.M. sur une présomption de responsabilité, c'est donc, selon les rédacteurs du texte, le condamner à supporter définitivement la responsabilité.

29. Ce raisonnement logique, semble pourtant critiquable. En effet, il ne tient compte que d'une partie de la réalité. Il est vrai que le transport multimodal en conteneur est très fréquent et que la preuve du dommage est souvent impossible à apporter; mais, en réalité, l'utilisation dce type d'emballage est systématiquement accompagnée d'une clause "Said to contain"³³. Par cette clause, l'O.T.M. déclare qu'il n'a pas pu vérifier le contenu du conteneur. Valable à condition d'être motivée, cette clause renverse la charge de la preuve en cas de dommage³⁴. Ainsi, la responsabilité de l'O.T.M. n'est pas automatiquement engagée dès qu'un dommage se produit; la présomption ne peut être mise en œuvre que lorsque le client prouve l'exactitude de ses propres déclarations figurant au document de transport. Cela étant, appliquer le système de la présomption de faute à la situation de l'O.T.M., revient, dans la plupart des cas, à l'exonérer pratiquement de sa responsabilité alors que celle-ci est suffisamment atténuée par l'effet de la charge de la preuve. Il semble donc plus juste que la responsabilité de l'O.T.M. soit présumée, à condition que sa mise en œuvre se trouve subordonnée à la preuve à la charge du client.

30. Le maintien de la présomption de responsabilité à laquelle sont habituées chargeurs et professionnels³⁵ de transport, semble à la fois réaliste et

32) V. supra n°8.

33) V. Ph. GODIN, "*Transport par conteneurs: la clause said to contain*", D.M.F. 1980, p. 67.

34) V. MERCADAL, "*Les problèmes juridiques de la conteneurisation du transport maritime*", D.M.F. 1982, p. 371; J.M.M. du 23 déc. 1982, p. 2978.

35) En effet, en matière de transport, la responsabilité du professionnel de transport est, en principe, présumée.

logique. Réaliste car ce système tient compte du transport multimodal tel qu'il est réellement pratiqué, l'utilisation des conteneurs étant toujours accompagnée de la clause "Said to contain". Le système proposé est en outre logique. En effet, si la preuve de l'exactitude des déclarations du chargeur est apportée, l'O.T.M. est présumé avoir reçu la marchandise dans l'état décrit au document, sa situation est identique à ce qu'elle serait s'il avait pu vérifier l'état de la marchandise. Par conséquent, aucune raison n'impose d'atténuer sa responsabilité en fondant sa responsabilité sur la faute.

31. Pour le comprendre, il suffit d'imaginer, en tenant compte de la clause "Said to contain", la situation du chargeur dans un système de responsabilité basé sur la présomption de faute. En présence de cette clause, l'expéditeur se trouverait contraint d'apporter une double preuve. D'une part, il devrait prouver l'exactitude de ses déclarations, d'autre part, lorsque l'O.T.M. aurait prouvé qu'il a pris toutes les mesures nécessaires, établir que ces mesures n'ont pas été prises. En pareil cas, un rapport de force s'installe donc entre l'expéditeur et l'O.T.M. Le dernier, organisant seul l'ensemble de l'opération de transport, se libérera en prouvant tout simplement qu'il a pris toutes les mesures nécessaires au transport, alors que le client, ignorant tout du déroulement du transport, est obligé d'établir à la fois l'exactitude de ses déclarations et que les mesures nécessaires au transport n'ont pas été prises par l'O.T.M.

En revanche, avec la présomption de responsabilité, ce rapport de force disparaît pour laisser la place à des rapports plus équilibrés. L'O.T.M. n'est plus avantagé par rapport à son client. En effet, cessant de pouvoir échapper à sa responsabilité en montrant sa diligence, il est présumé responsable de ses propres actes et de ceux de ses suivants, comme organisateur professionnel ayant reçu une marchandise correspondant aux déclarations du chargeur. Pour se libérer, il devrait établir la force majeure, le fait de l'expéditeur ou le vice propre de la marchandise. Quant au client, il ne se trouve plus en position d'infériorité par rapport à l'O.T.M.: en effet, la preuve qui lui incombe, celle de l'exactitude de ses déclarations concernant la marchandise, est une simple affaire d'experts³⁶.

Ainsi, en tenant compte de la clause "Said to contain" lors du transport multimodal en conteneur, il semblerait approprié que la présomption de faute prévue par la Convention de Genève cède la place à la présomption de

36) En effet, ce sont les rapports d'expertise, le constat et les déductions de l'expert qui prouvent la cause des avaries.

responsabilité à laquelle sont du reste habitués organisateurs et chargeurs. Ce dernier système équilibre les rapports entre les parties au contrat de transport multimodal.

Si tel est le cas lorsque le transport est effectué en conteneur, il reste cependant à savoir si un tel système peut réaliser le même équilibre entre les parties, lors d'un transport à caractère particulier, tel le transport sous température dirigée.

II- TRANSPORTS PARTICULIERS

32. Dans un transport présentant ses risques particuliers³⁷, tel un transport sous température dirigée, la présomption de responsabilité pourrait paraître peu cohérente, les cas d'exonération qu'elle offre à l'O.T.M. n'étant pas suffisants pour dégager l'opérateur pour les dommages dû à l'un de ces risques. À première vue, la présomption de faute semblerait plus compatible avec ce type de transport, l'O.T.M. pouvant se libérer en apportant la preuve que toutes les mesures que nécessite ce type de transport ont été prises. Cela n'est pourtant pas exact. En effet, l'O.T.M. reste souvent tenu, la preuve que toutes les mesures ont été prises étant d'une part difficile à apporter et d'autre part appréciée avec sévérité par les magistrats³⁸.

Pour épargner cette lourde exigence à l'O.T.M., seule la présomption de responsabilité apparaît satisfaisante. En effet, pour s'exonérer de sa responsabilité, l'opérateur n'est pas tenu d'établir que toutes les mesures nécessaires ont été prises, mais seulement l'un des cas légaux d'exonération. Tel est d'ailleurs ce que fait déjà la pratique³⁹, la preuve que les mesures ont été prises étant souvent refusée en justice.

33. Toutefois, dans les transports présentant des risques particuliers, les cas d'exonération légaux, seuls, ne semblent pas équitables pour l'O.T.M. En particulier, le transport sous température dirigée met à la charge de l'opérateur des obligations spéciales: il s'agit non seulement du contrôle de l'état apparent

37) Sur ces risques, v. l'article 17§4 de la C.M.R.

38) La difficulté de cette preuve est due à l'absence des appareils fiables pour contrôler la température.

39) Cass. 5 mars 1996, D.M.F. 1996, p. 507, Rapport Remery. Cette affaire concerne un transporteur maritime, mais elle est intéressante dans la mesure où la Cour de Cassation avait cassé la décision de la Cour d'Appel de Paris qui n'avait pas tenu compte du vice propre comme cause exonératoire au moins partielle.

de la marchandise et de son emballage, du contrôle de l'état apparent du chargement et de l'arrimage et du respect des instructions données par le client, mais également et surtout de prendre les mesures relatives au choix, entretien et emploi des aménagements de l'engin de transport⁴⁰. Ces obligations engendrent une responsabilité aggravée, laquelle mériterait des cas d'exonération spéciaux inhérents à ce type de transport.

La sécurité juridique voudrait que ces causes d'exonération spéciales se trouvent clairement définies dans la Convention de Genève de sorte que lorsque la responsabilité de l'O.T.M. est engagée, celui-ci sache quels sont les éléments précis à prouver pour dégager sa responsabilité.

La C.M.R. énonce une série de risques particuliers de nature à inspirer les rédacteurs du nouveau texte de la Convention de Genève. Il s'agit notamment du véhicule ou wagon découvert, défaut d'emballage, manutention par l'expéditeur, nature de certaines marchandises, désignation irrégulière des objets chargés...

Pour bénéficier de ces risques particuliers, il suffit à l'organisateur de les invoquer directement⁴¹ comme pour les cas d'exonération légaux. Ainsi, en cas de dommage, l'O.T.M. trouvera en plus de la force majeure, du fait de l'expéditeur et du vice propre de la marchandise, un certain nombre de cas particuliers énumérés dans la convention.

Ayant déterminé le fondement de responsabilité de l'O.T.M. le plus équitable, il reste maintenant à identifier le régime de la responsabilité de l'O.T.M. propre à réaliser l'unité réelle du transport multimodal.

§2- RÉGIME DE RESPONSABILITÉ

34. Le texte de la Convention de Genève sur le transport multimodal prévoit un système mixte distinguant entre le cas où le dommage est localisé et celui où il ne l'est pas. Ne réalisant pas l'unité réelle du transport multimodal, ce système s'avère peu heureux (I).

40) V. notre thèse "*La responsabilité du commissionnaire de transport*", Strasbourg, 1996, n°343, p. 246.

41) Rappelons qu'avec la C.M.R., il est impératif de prouver d'abord que les mesures nécessaires ont été prises pour pouvoir bénéficier des risques particuliers. Ce système appliqué à tort à l'O.T.M. a toujours conduit à la responsabilité de celui-ci; la preuve des mesures à prendre étant difficile à apporter, il ne pouvait bénéficier des risques particuliers.

35. Une fois un régime de responsabilité unique apporté, il importe, par ailleurs, de résoudre une question essentielle en pratique: celle relative à l'insertion de l'éventuelle Convention de Genève dans le contexte législatif actuel. Sera-t-elle compatible avec les autres conventions qui existent dans le domaine du transport? ou risque-t-elle de heurter les dispositions relatives au transport multimodal qu'elles contiennent? (II).

I- RESPONSABILITÉ AUTONOME

36. Le système de responsabilité du commissionnaire de transport français est tout indiqué pour offrir un régime de responsabilité uniforme. Toutefois l'intérêt de ce statut connaît des limites. En effet, le système français comporte deux points faibles qui méritent d'être ées du régime de responsabilité autonome proposé. Il s'agit, d'une part, de la possibilité dont dispose le commissionnaire d'échapper à sa responsabilité ou de la limiter par une clause contractuelle⁴², d'autre part de la règle selon laquelle la responsabilité de cet auxiliaire ne doit pas dépasser les limites de la responsabilité du transporteur auteur du dommage⁴³.

De telles possibilités d'éluder ou de limiter sa responsabilité présentent des inconvénients considérables. La clause de non-responsabilité fait perdre aux chargeurs la protection que leur offre l'interdiction faite au transporteur de s'exonérer par avance⁴⁴. Reconnaître à l'O.T.M. le droit de se prévaloir des clauses d'irresponsabilité contribuerait à rendre encore plus inconfortable la situation du chargeur face à l'O.T.M. Quant à la règle selon laquelle la responsabilité de l'opérateur est calquée sur celle du transporteur, elle rend la situation du client incertaine, ce dernier ignorant le régime de l'indemnité applicable en cas de dommage.

Pour éliminer ces obstacles à l'unité réelle de la responsabilité de l'opérateur, le système proposé devrait donc, d'une part, priver l'O.T.M. du droit d'insérer des clauses d'irresponsabilité ou limitative de responsabilité dans son contrat, d'autre part, éviter de calquer la responsabilité de l'O.T.M. sur celles des transporteurs. À cette fin, la Convention de Genève devrait prohiber expressément l'utilisation des clauses d'exonération et de limitation de responsabilité; et, pour éviter que l'O.T.M. puisse bénéficier des limitations

42) V. notre thèse n°77 et s. et n°253.

43) V. notre thèse, n°99 et s. et n°258 et s.

44) Conformément à la loi RABIER. Pour plus de détails V. notre thèse, n°78 et s.

légales de responsabilité des transporteurs, elle devrait rendre la déclaration de valeur de la marchandise obligatoire. L'O.T.M. s'engage ainsi à assumer la responsabilité de bout en bout, en renonçant à toute possibilité d'éluder ou de limiter conventionnellement sa responsabilité.

Quant à l'indemnité en cas de perte ou dommage, elle serait calculée en fonction de la valeur réelle de la marchandise, dans le premier cas, et en fonction de la valeur réelle du dommage, dans le second.

Ainsi, la garantie proposée par l'O.T.M. serait totale dans ce sens qu'à concurrence de la valeur déclarée de la marchandise transportée, les dommages causés à la marchandise confiée à l'O.T.M. seraient réparés par ce dernier, celui-ci assumant la responsabilité de bout en bout. Le client, quels que soient le lieu et le moment où les dommages se sont produits et sans qu'il soit nécessaire de rechercher le mode de transport utilisé, sera indemnisé de la valeur réelle du dommage.

37. Cependant, de telles conditions semblent difficiles à admettre pour les organisateurs de transport multimodal. En effet, lors de leur recours contre le ou les transporteurs, ils affronteront le problème de l'identification de l'auteur du dommage. Afin que les modifications suggérées soient réalisables, un partage des risques entre tous les participants au transport paraît nécessaire. Ainsi, tous les participants au transport s'engagent à assumer une partie des risques de sorte qu'en cas de dommage, le montant de l'indemnité serait réparti entre eux. Or, étant d'application difficile⁴⁵, cet accord devrait être organisé par un texte exprès inséré dans la Convention de Genève. Cette solution équitable met tous les intervenants au transport sur un pied d'égalité. En effet, n'ayant pas eu l'occasion de vérifier le contenu du conteneur, ils devraient tous être traités de la même manière.

38. Ce partage des risques ne porterait évidemment pas atteinte au principe de la responsabilité du fait d'autrui., l'O.T.M. restant l'interlocuteur unique du client. Tenu du fait d'autrui, il devrait indemniser entièrement le client, le partage des risques n'intervenant que lors du recours de l'O.T.M. contre ses suivants. Une fois seulement le client indemnisé, l'O.T.M. se retourne contre ses substitués pour récupérer leur part de risque.

45) Rien, en effet, n'oblige le premier transporteur, par exemple, à accomplir un tel accord. Premier de la chaîne, il n'effectuera dans la plupart des cas qu'une petite partie du parcours. Contrairement au dernier transporteur dont la marchandise aura subi un long trajet, d'où l'intérêt pour lui de conclure un accord de partage de responsabilité, le premier transporteur aura entre ses mains une marchandise dans l'état exact remis par l'expéditeur.

L'intérêt du système autonome de responsabilité étant ainsi avéré, il reste à savoir si une telle situation ne risque pas de créer un conflit entre la Convention de Genève et les autres conventions relatives au transport.

II- ABSENCE DE CONFLIT DE CONVENTIONS

39. Il a été prétendu que l'actuel régime de responsabilité prévu par la Convention de Genève crée un conflit entre celle-ci et les autres conventions internationales⁴⁶. Certains contrats de transport multimodal tombent en effet à la fois sous l'empire de la convention de 1980 et de l'une des quelconques conventions internationales en vigueur. Soumis aux dispositions de chacune d'elles, ils devraient respecter leurs règles respectives. Or, les dispositions des deux conventions étant identiques, aucun conflit n'est à craindre. Mais le risque existe pour des contrats régis concurremment par la Convention de Genève et par une convention unimodale pour les questions réglées différemment dans les deux conventions.

Ces critiques pourraient, du reste, également s'adresser au régime autonome proposé, celui-ci prévoyant des garanties exceptionnelles qu'on ne trouve nulle part dans les textes applicables au transport multimodal. Il semble pourtant que de telles critiques sont sans fondement, la convention étant l'unique texte régissant le statut de l'O.T.M. dès lors qu'il agit en tant que commissionnaire de transport.

40. En effet, les rapports nés du contrat de transport multimodal sont entièrement différents de ceux qui résultent d'un contrat de transport classique. Seuls les premiers sont régis par la Convention de Genève, les seconds étant soumis aux autres conventions internationales. Alors que le contrat de transport multimodal crée une relation contractuelle basée sur la commission de transport, aucune relation de cette nature n'existe entre l'expéditeur et les transporteurs à qui l'O.T.M. a recours pour l'exécution réelle du transport. Les conventions internationales autres que la Convention de Genève ne régissent pas le contrat conclu par l'O.T.M. avec l'expéditeur; elles s'appliquent uniquement aux contrats qu'il passe avec les transporteurs. Du coup, la possibilité d'un conflit entre la convention de 1980 et les autres conventions internationales est exclue, étant donné que l'une régit le statut de l'O.T.M. et les autres celui du transporteur. S'il est vrai que dans l'état actuel de la Convention de Genève, une

46) Ce point de vue a été soutenu par de nombreuses délégations étatiques: le Japon, les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Espagne, la Grèce et la France.

application indirecte des conventions internationales est possible aux rapports O.T.M./expéditeur⁴⁷, une telle application serait exclue dès lors que la réparation découlant d'un système autonome est fixée sur la base d'un montant calculé en fonction de la valeur réelle du dommage. Le risque de conflit entre la Convention de Genève et les autres conventions internationales apparaît donc purement théorique.

À l'issue de ces développements, il semble que la modification du système de responsabilité pourrait donner un attrait nouveau à la convention de 1980. Il est permis d'espérer que le texte nouveau, ainsi conçu, recevant l'adhésion de toutes les parties prenantes, chargeurs et O.T.M., entraînerait ainsi la ratification d'un plus grand nombre d'États.

47) En effet, on l'a observé au supra n°99 et s., le commissionnaire de transport ne devant être responsable que dans les mêmes limites de responsabilité du transporteur, les conventions prévoyant une limitation de responsabilité pour le transporteur s'appliquent indirectement aux rapports O.T.M./expéditeur.