

Le commissionnaire de transport, le *Non Vessel Operating Common Carrier*, le consortium maritime : sont-ils transporteurs maritimes ?

Yacouba Cissé

Volume 34, numéro 3, 2004

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1027285ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1027285ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Wilson & Lafleur, inc.

ISSN

0035-3086 (imprimé)

2292-2512 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Cissé, Y. (2004). Le commissionnaire de transport, le *Non Vessel Operating Common Carrier*, le consortium maritime : sont-ils transporteurs maritimes ? *Revue générale de droit*, 34(3), 407–429. <https://doi.org/10.7202/1027285ar>

Résumé de l'article

En étudiant la notion et le statut juridique du commissionnaire de transport, du *Non Vessel Operating Common Carrier* (NVOCC) et du consortium maritime, nous avons pu identifier ces trois acteurs du transport maritime international comme étant des transporteurs maritimes. Ainsi, bien qu'étant un intermédiaire, le commissionnaire de transport bénéficie d'un statut juridique distinct de celui du transitaire. En effet, il doit assurer le transport de la marchandise. Le *Non Vessel Operating Common Carrier*, acteur du *shipping* moderne a un statut juridique équivalent à celui du transporteur maritime en ce qu'il est aussi chargé du transport de la marchandise. Enfin, le consortium maritime, selon la nature et le degré de coopération entre ses membres, peut être identifié ou non comme transporteur maritime responsable du retard ou du dommage causé à la marchandise. Ces trois acteurs du transport maritime international ont ceci de commun qu'ils apparaissent, aux yeux des tiers non comme des intermédiaires ou des agents, mais comme de véritables transporteurs maritimes dans les pays où leurs statuts sont réglementés.

DOCTRINE

Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier, le consortium maritime : sont-ils transporteurs maritimes ?

YACOUBA CISSÉ

Chargé de cours à la Faculté de droit de l'Université d'Ottawa

RÉSUMÉ

En étudiant la notion et le statut juridique du commissionnaire de transport, du Non Vessel Operating Common Carrier (NVOCC) et du consortium maritime, nous avons pu identifier ces trois acteurs du transport maritime international comme étant des transporteurs maritimes. Ainsi, bien qu'étant un intermédiaire, le commissionnaire de transport bénéficie d'un statut juridique distinct de celui du transitaire. En effet, il doit assurer le transport de la marchandise. Le Non Vessel Operating Common Carrier, acteur du shipping moderne a un statut juridique équivalent à celui du transporteur maritime en ce qu'il est aussi

ABSTRACT

By studying the notion and the legal status of the Transport Commissioner, the Non Vessel Operating Common Carrier (NVOCC), and those of the maritime consortia, we have been able to identify these three main international maritime transport actors, as ocean carriers. Therefore, although an intermediary in the chain of transport, the Commissioner holds a legal status which is distinct from that of the freight forwarders. In fact, he must ensure the transportation of goods. The Non Vessel Operating Common Carrier, a modern shipping actor has a legal status which is equivalent to that of an ocean transporter because these carriers are

chargé du transport de la marchandise. Enfin, le consortium maritime, selon la nature et le degré de coopération entre ses membres, peut être identifié ou non comme transporteur maritime responsable du retard ou du dommage causé à la marchandise. Ces trois acteurs du transport maritime international ont ceci de commun qu'ils apparaissent, aux yeux des tiers non comme des intermédiaires ou des agents, mais comme de véritables transporteurs maritimes dans les pays où leurs statuts sont réglementés.

also tasked with the shipment of merchandise. Finally, the shipping consortia, depending on the nature and degree of cooperation between its members, can be identified or not, as a maritime carrier responsible for causing delay or damage to goods. These three international maritime transport participants have in common the fact that they appear to third parties, not merely as intermediaries or agents, but as actual ocean carriers in countries where their status is regulated.

SOMMAIRE

Introduction.....	409
I. Le commissionnaire de transport.....	410
A. Notion.....	410
B. Statut juridique.....	410
II. Le <i>Non Vessel Operating Common Carrier</i>	414
A. Notion.....	414
B. Statut juridique.....	415
III. Le consortium maritime.....	420
A. Notion.....	420
B. Statut juridique.....	422
Conclusion.....	428

INTRODUCTION

Les conventions maritimes internationales, les contrats privés (charte-partie, connaissance, connaissance de charte-partie) et les droits nationaux n'ont réussi à définir que très partiellement, sinon que très extensivement la notion de transporteur maritime. La problématique reste d'actualité. Elle est au cœur même du droit des transports maritimes et plus particulièrement de tout le système de la responsabilité civile maritime, aussi bien contractuelle que délictuelle. Dans une première contribution à l'étude de cette problématique¹, nous nous sommes penchés sur ce sujet sans l'avoir épuisé dans tous ses aspects. En effet, les études sur la notion de transporteur maritime semblent n'être jamais achevées tant le sujet reste d'une très grande complexité à l'image d'ailleurs de l'industrie du transport maritime international qui ne semble prospérer que dans la non-transparence des principes qui la régissent. Le fait de l'aborder sous d'autres dimensions, est la preuve qu'il demeure une problématique en permanence renouvelée en droit des transports maritimes.

En principe, c'est par rapport aux termes et conditions définis par les contrats qu'il faut déterminer les droits et les obligations des parties à un contrat de transport maritime ou d'affrètement. Mais, il se peut que le cadre contractuel n'aide pas à identifier clairement la partie responsable d'un préjudice causé aux tiers. Il appartient aux tribunaux, la preuve étant libre en matière commerciale, de recourir, dans des situations fort complexes, à la théorie de l'apparence² pour identifier, parmi les participants à un transport maritime celui qui, en toute vraisemblance, a pris la qualité du transporteur maritime. Dans l'essai qui suit nous tenterons de re-saisir cette problématique sous trois aspects : il s'agit du commissionnaire de transport, du *Non Vessel Operating Common Carrier* (transporteur sans navire) et du consortium d'armateurs. Les références

1. Y. Cissé, « L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique », 2004, 34 *R.G.D.* 1-49.

2. D. Ammar, « Pour une doctrine de l'apparence et de la théorie de l'apparence en droit maritime », *Recueil Dalloz de Doctrine, de Jurisprudence et de Législation*, 1999, Éditions Dalloz, Paris, p. 729-732. Voir plus particulièrement aux p. 731 et suiv.

au droit français, s'agissant du statut du commissionnaire de transport et au droit américain pour ce qui est du *Non Vessel Operating Common Carrier* ne sont que des prétextes pour une actualisation du problème.

I. LE COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

A. NOTION

Apparemment, les fonctions du commissionnaire de transport et du transporteur maritime semblent bien définies. Le premier est un intermédiaire qui, quoique agissant en cette qualité, contracte en son nom propre, dispose du libre choix des voies et moyens pour assurer le transport d'une marchandise de bout en bout. Il intervient alors peu dans l'organisation des transports purement maritimes³. Mais, la distinction n'est pas toujours aussi simple. René Rodière relevait déjà la difficulté qu'il y a de distinguer le commissionnaire de transport du transporteur⁴. Le commissionnaire de transport est typiquement français et le juge le définit de par sa fonction, en ces termes : « la commission de transport, convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement d'une marchandise d'un lieu à un autre, se caractérise non seulement par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et les moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité, mais aussi par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout »⁵. De cette définition, il ressort que le commissionnaire de transport se comporte comme un véritable transporteur maritime.

B. STATUT JURIDIQUE

À l'opposé du transitaire qui n'est qu'un simple intermédiaire entre le chargeur et le transporteur maritime, le com-

3. *Jurisclasseur Commercial*, vol. 6, fascicule 1198.

4. R. RODIÈRE, *Traité général de droit maritime; affrètements et transports*, t. 3, Dalloz, 1970, p. 133.

5. *Droit Maritime Français*, 1990, p. 31. Ci-après *DMF*.

missionnaire de transport a une responsabilité plus lourde, plus étendue qui équivaut à celle du transporteur maritime. Comme ce dernier, le commissionnaire de transport est tenu par une obligation de résultat, c'est-à-dire soigner la marchandise de sorte qu'elle parvienne au destinataire à temps et en bon état. Pour être identifié comme tel, on cherchera à savoir si le professionnel qui revendique ce statut de commissionnaire dispose ou non d'une liberté totale dans le choix des voies et moyens pour l'organisation du transport, et s'il agit en son propre nom. Si c'est le cas, il est commissionnaire de transport. Sinon, il n'est que transitaire. Le corollaire à la responsabilité plus étendue du commissionnaire est le privilège dont il bénéficie pour la garantie de son paiement. Ce privilège lui reconnaît un droit de rétention de la marchandise qui lui permettra de recouvrer sa créance maritime. Cependant, il engage sa faute personnelle et endosse la responsabilité du fait de ses préposés. Il est en droit de se dégager de cette responsabilité en prouvant que le dommage causé n'est pas de son fait.

Mais, le statut du commissionnaire de transport n'est pas identique dans tous les pays car « [s]elon les services qu'il fournit, les droits nationaux attachent au commissionnaire de transport une qualification juridique différente, qui détermine l'étendue de sa responsabilité. Les droits français et allemand, et aussi anglais et américain notamment, diffèrent quant aux critères pertinents, et aussi quant à la possibilité laissée au commissionnaire d'opter pour un régime ou un autre de responsabilité. Son rôle de plus en plus important dans l'organisation et la réalisation du transport justifierait de le traiter comme transporteur, alors qu'il arrive fréquemment qu'il se soustraie à cette qualification »⁶. En France par exemple, on a pu noter ce besoin de camouflage de la qualité de commissionnaire dans l'*Affaire du navire Ras Mohamed*. En effet, la Société *International Export Service* sous-commissionnaire de transport chargé de la phase maritime du transport a conclu avec le transporteur maritime l'*Egyptian Navigation Company* un contrat d'affrètement d'espaces sur ce navire. En sa qualité

6. J. RAMBERG, « L'unification du droit de la commission de transport international (résumé) », en ligne : <http://www.unidroit.org/french/publications/review/articles/1998-1.htm>. Date d'accès 8/20/2004.

de sous-commissionnaire, la Société *International Export Service* a organisé le transport en ayant la liberté des voies et moyens, et ce, sans intervention du commissionnaire de transport principal. Elle est poursuivie *in solidum* avec le transporteur maritime en réparation des avaries résultant d'une fortune de mer. Le sous-commissionnaire soutient qu'il n'est pas intervenu dans l'acheminement des marchandises en cette qualité, mais comme un mandataire du commissionnaire principal⁷, à savoir la société *Rallye des Pharaons*. Il en déduit que seul le commissionnaire a qualité pour l'assigner en justice et non le destinataire réel⁸, tiers au contrat de commission. La Cour d'appel a confirmé la qualité de sous-commissionnaire de la Société *International Export Service* et conclu que le destinataire réel dispose d'une action directe contre le commissionnaire principal⁹.

Dans l'*Affaire Sté Hesnault c. Cie Le Continent*, la Sté Hesnault a vainement tenté, en sa qualité de commissionnaire de transport, de se soustraire de ce statut au motif qu'elle n'avait pas une autonomie totale dans l'organisation du transport, d'autant que l'expéditeur a fait montre d'« une immixtion constante [...] dans la conclusion et le suivi des contrats permettant de transporter ses marchandises [...] »¹⁰. La Cour de cassation a conclu en substance qu'une telle immixtion ne restreint aucunement le libre choix du transporteur par le commissionnaire de transport¹¹.

Dans un arrêt du Tribunal de commerce d'Anvers en date du 14 janvier 1998, le Tribunal a reconnu que « la Convention d'affrètement peut valablement être conclue par un commissionnaire. Celui qui, pour compte d'un commettant mais en son propre nom, met un navire à la disposition d'un tiers, a qualité de fréteur à l'égard de ce dernier »¹². Pouvant prendre la qualité de fréteur, le commissionnaire peut donc prendre la qualité de transporteur maritime. Il peut organiser un transport de bout en bout. Dans ce cas, il portera un

7. *DMF*, 2001, n° 619, p. 822.

8. *Id.*, p. 825.

9. *Ibid.*

10. *DMF*, 2001, n° 617, p. 579.

11. *Ibid.*

12. *Jurisprudence du Port d'Anvers*, n° 6, 1998, p. 486.

double statut : de commissionnaire de transport terrestre et de commissionnaire de transport maritime¹³. À ce double titre, il est censé répondre des dommages qui se produisent pendant les diverses phases des transports successifs. L'obligation qui lui incombe en est une de résultat et non de moyen. La marchandise qu'il confie à un transporteur terrestre, ferroviaire ou aérien, relève de son obligation contractuelle si celle-ci n'a pas été remise au destinataire à temps et en bon état. À supposer que, lors de ce voyage successif, la marchandise soit avariée ou que le moment précis de la survenance d'un dommage demeure inconnu, les règles applicables seront celles relevant du transport maritime¹⁴ en dépit du fait que la marchandise ait subi plusieurs transbordements. L'indice qui permet de le considérer comme un transporteur maritime, est que le commissionnaire « contracte en son nom sans révéler à ses cocontractants l'identité de son commettant »¹⁵. Ainsi, ce sera à travers la théorie de l'apparence que le commissionnaire est identifié comme étant le transporteur maritime dans la mesure où il s'est comporté comme tel à l'égard des tiers. L'identification du transporteur maritime se pose par ailleurs lorsqu'un connaissement est émis impliquant d'autres transporteurs maritimes ou non maritimes, notamment aériens, ferroviaires ou terrestres. Dans ce cas, ce sera à partir d'un connaissement direct¹⁶, appelé *through bill of lading* que l'on identifie le transporteur réel. Ainsi, on a pu admettre que « le transporteur maritime qui émet le connaissement *au départ du transport combiné ou successif* se présente comme un commissionnaire de transport pour les parties non maritimes du transport qu'il confie à d'autres »¹⁷.

13. *Jurisclasseur Commercial*, vol. 6, fascicule 1198.

14. E. FONTAINE, « Le droit maritime », dans *Transport maritime et logistique des matières premières*, sous la direction de J. BERENGIER, C. GIVRY, Paris, Economica, 1986, p. 94.

15. A. VIALARD, *Droit maritime*, Presse Universitaire de France, 1997, p. 226.

16. M. POURCELET, *Le transport maritime sous connaissement : droit canadien, américain et anglais*, Presse de l'Université de Montréal, Canada, 1972, p. 21. On qualifie ainsi le connaissement direct comme étant « un titre de transport émis par un transporteur qui s'engage à acheminer la marchandise d'un point à un autre avec le concours de transporteurs maritimes successifs ou de transporteurs différents ».

17. E. FONTAINE, *op. cit.*, note 14, p. 94. Les italiques sont de nous.

II. LE *NON VESSEL OPERATING COMMON CARRIER*

A. NOTION

Certains agents, auxiliaires ou opérateurs de transport, sans avoir le statut de transporteur maritime véritable peuvent se comporter comme tel et assumer toutes les responsabilités qui s'attachent à cette qualité. Le schéma traditionnel qui met aux prises un transporteur maritime et un chargeur, est quelque peu modifié du fait de l'intervention de nouveaux acteurs. Ces derniers, parce que sachant faire bon usage du conteneur, maniant avec habileté l'*infostructure* en jouant sur « la géopolitique des transports »¹⁸, arrivent, sans posséder de navire, à faire transporter par voie maritime des marchandises générales.

Ainsi, le schéma classique qui impliquait principalement le transporteur, le chargeur et le commissionnaire-transitaire, s'est brouillé du fait de l'intervention de nouveaux acteurs qui agissent comme de vrais transporteurs maritimes. C'est le cas du *Non Vessel Operating Common Carrier* (NVOCC) « opérateur qui "fait du transport" sans être armateur »¹⁹ ou qui se comporte comme un logisticien²⁰. On le qualifie tantôt comme transporteur, tantôt comme opérateur de transport. En général, il fait de l'affrètement d'espaces et à ce titre, on le considère comme un type nouveau de transporteur maritime appelé *Non Vessel Operating Common Carrier*. Il intervient en général dans la phase purement maritime du transport. Il ne conclut pas un contrat d'affrètement du navire, mais à tout le moins, un contrat d'affrètement

18. A. VIGARIÉ, *Échanges et transports internationaux*, 2^e éd., Mémentos de Géographie, Paris, Sirey, 1991, p. 10.

19. M.R. GOULLAUD, *Droit maritime*, Paris, Pédone, 2^e éd., 1993, p. 390.

20. Le *Non Vessel Operating Common Carrier* est qualifié comme étant un « logisticien qui combine les diverses formes de l'intermodalisme, qui joue sur la concurrence entre armements, les ports, les réseaux, les itinéraires, pour aboutir aux conditions les plus favorables pour son client; ce logisticien doit être averti des structures financières et techniques de la circulation pratiquement à l'échelle du globe. Il peut être armateur, gestionnaire de réseaux, et dans ce cas, il favorise sa propre entreprise [...]; il peut aussi être totalement indépendant comme le « *non vessel operator* » : alors, il oppose souvent brutalement les autres transporteurs les uns contre les autres ». Cf. A. VIGARIÉ, *op.cit.*, note 18, p. 10. Il est aussi désigné comme « sociétés de transport qui ne disposent pas de navires propres, mais affrètent cales ou navires auprès d'armements classiques et délivrent à leurs clients des connaissances maritimes établis à leur propre nom ». Cf. P. BAUCHET, *infra*, note 33, p. 500.

d'espaces sur le navire. Pour être plus précis, le *Non Vessel Operating Common Carrier* conclut un contrat de transport²¹. Il conclut en fait deux types de contrats : « soit un accord d'affrètement partiel d'espaces, soit un accord de service contrat ou TVR. Selon le premier, le NVOCC dispose de ses propres conteneurs et crée un service particulier en ne devenant que l'utilisateur d'une partie du navire. S'il délivre son propre connaissance, il se contente d'embarquer les conteneurs sur des navires dont il n'a ni la propriété, ni la responsabilité de l'affrètement. Par le second, le NVOCC s'engage, sur une période donnée, à remettre une quantité minimum de conteneurs [...] »²².

Ce qui, avant tout caractérise le *Non Vessel Operating Common Carrier*, c'est sa capacité commerciale à réserver des espaces sur un navire en vue d'y faire voyager des marchandises générales conteneurisées. Il ne rentre ni dans la catégorie des auxiliaires de transport traditionnellement reconnus, ni dans celle des armateurs-transporteurs. Il apparaît ainsi comme un acteur *sui generis* du transport maritime international dont le statut juridique reste encore indéterminé dans plusieurs pays sauf aux États-Unis où une loi fédérale régleme cette profession²³.

B. STATUT JURIDIQUE

Il faut rappeler que le *Non Vessel Operating Common Carrier* est apparu suivant les besoins de diversification et d'expansion chez les transitaires²⁴. Il est qualifié comme étant un entrepreneur ou un opérateur de transport multimodal capable d'exercer ses activités commerciales en toute indépendance en concluant des contrats d'entreprise. La doctrine dominante française voudrait qu'on le qualifie de commissionnaire de transport s'il s'engage dans le transport porte à porte ou de bout en bout. Mais s'il se borne à faire exé-

21. I. CORBIER, *La notion juridique d'armateur*, Presse Universitaire de France, 1999, p. 361.

22. *Id.*, p. 359.

23. *Shipping Act of 1984*, (46 U.S.C. app. § 1702(17) (B)).

24. J.-M. MORINIÈRE, « Les Non Vessel Operator Common Carrier (Non Vessel Operating Common Carriers) : Du concept de transporteur maritime contractuel », 1998, 15, *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, ci-après cité *ADMO*, p. 115.

cuter un transport simplement maritime, son statut de commissionnaire peut se transformer en celui d'entrepreneur de transport ou de « transporteur maritime contractuel »²⁵.

Le *Non Vessel Operating Common Carrier* se caractérise donc par son offre de service de transport intermodal. Il agit comme un transporteur et assume la responsabilité du transport de la marchandise de bout en bout. Dans la pratique, son travail consistera à faire de la réservation d'espace sur un navire, laquelle réservation est suivie d'une vente à la pièce au chargeur. Le transport qu'il effectue ou fait effectuer est constaté par un reçu d'embarquement qu'il remet à l'expéditeur. Il s'acquitte du fret que l'espace soit utilisé ou pas. Il peut émettre ses propres connaissements. Il n'est pas propriétaire de l'espace réservé sur le navire, encore moins du navire. Le *Non Vessel Operating Common Carrier* conclut des contrats d'affrètement d'espaces. Son statut juridique est distinct de celui du transitaire qui n'est en fait qu'un agent, un simple mandataire tenu d'une obligation de moyen. La distinction entre le *Non Vessel Operating Common Carrier* et le transitaire est essentielle en matière de financement de certaines activités maritimes dans la mesure où le banquier entend distinguer les deux types d'intermédiaires par rapport à la lettre de crédit²⁶.

Dans sa relation avec le gestionnaire du navire, le *Non Vessel Operating Common Carrier* se comporte comme frère²⁷, car un connaissement maritime, émis par le gestionnaire, régit leurs relations contractuelles²⁸.

Dans son rapport à la marchandise, le *Non Vessel Operating Common Carrier* peut présenter une double identité : celle de transporteur maritime et de transitaire²⁹. S'il prend la qualité de transitaire-transporteur³⁰, il aura alors l'obligation de faire parvenir la marchandise à destination, à temps

25. *Id.*, p. 112.

26. *Modern Liner Contracts. A Special Report : An in Depth Study of Current Contracts of Carriage in Liner Shipping*, London, Lloyd's of London Press Ltd., 1984, p. 78.

27. J.-M. MORINIÈRE, *op. cit.*, note 24, p. 118.

28. *Id.*, p. 124.

29. *Id.*, p. 127.

30. A. BRAËN, *Le droit maritime au Québec*, Wilson & Lafleur, Montréal, Québec, 1992, p. 319.

et en bon état. Son obligation sera non plus de moyen, mais de résultat. Dans ce cas, le *Non Vessel Operating Common Carrier* a la qualité de transporteur maritime apparent. En revanche, son statut se rapprochera beaucoup plus de celui du transporteur contractuel dans l'hypothèse où il émet un connaissement. Comme le soutient I. Corbier, « [...] il fait figure de transporteur maritime à l'égard de ses chargeurs, même s'il n'est pas ensuite le transporteur effectif »³¹.

S'il n'émet pas de connaissement, le *Non Vessel Operating Common Carrier* aura un statut similaire à celui du commissionnaire de transport. Et comme le souligne R. Gouilloud, « parce qu'il ne transporte pas lui-même la cargaison, mais la fait transporter, il s'apparente en France, plutôt qu'à un transporteur, à un commissionnaire de transport »³². Techniquement, il peut être défini comme un « [...] organisateur qui maîtrise un réseau [et qui...] n'est plus nécessairement propriétaire des moyens de transport eux-mêmes : il est soit un chargeur, soit un transporteur aérien ou maritime, soit un transitaire-commissionnaire sans véhicule »³³.

Il n'est pas toujours facile de faire la distinction entre le *Non Vessel Operating Common Carrier*, le transitaire et l'opérateur de transport multimodal. En droit maritime, la définition du transporteur maritime ne dépend pas du critère de propriété du navire transportant une marchandise. Elle dépend surtout du contrat de transport maritime entre les parties. Autrement dit, est transporteur maritime, la partie qui a accepté d'être responsable d'un service de transport maritime sur la base d'un contrat de transport soit le connaissement ou la charte-partie.

Agissant comme transitaire Yokkaichi a émis un connaissement. Sur ce connaissement le navire *Tokai M/V Trident Amber* a été retenu par Yokkaichi pour transporter la marchandise. Mais Yokkaichi en tant que transitaire a été chargé par l'expéditeur de l'organisation du transport du port de Kobe au Japon vers le port de Savannah en Georgie, aux

31. I. CORBIER, *op. cit.*, note 21, p. 359.

32. M.R. GOUILLOUD, *op. cit.*, note 19, p. 448.

33. P. BAUCHET, *Le transport international dans l'économie mondiale*, 2^e éd., Paris, Economica, 1991, p. 337.

États-Unis. *Tokai Shipping Co. Ltd.*, transporteur maritime a pour sa part émis un connaissement où Yokkaichi apparaissait comme un *Non Vessel Operating Common Carrier*, agent du chargeur ou de l'expéditeur. La cargaison ayant subi des dommages, le chargeur et son assureur intentent une action contre *Tokai Shipping Co. Ltd.*, le transporteur maritime. Pour le juge américain, le *Non Vessel Operating Common Carrier* traite avec le transporteur maritime au nom du chargeur. Mais le transporteur considère le *Non Vessel Operating Common Carrier* comme un agent du chargeur. En général, le transporteur maritime réel considère le *Non Vessel Operating Common Carrier* comme étant le chargeur. Ainsi, dans l'*Affaire Hoechst Celanese*, les défendeurs soutenaient que dans la plupart des contrats de transport de marchandises, le transporteur maritime réel ignore l'identité du chargeur. En droit maritime, le rapport entre le chargeur et le transitaire-*Non Vessel Operating Common Carrier* est un rapport commettant-préposé.

Un temps, le juge américain a pu qualifier dans l'*Affaire Pearson c. Leif Hoegh & Co*³⁴, le transitaire comme étant un simple agent du chargeur. Selon cette décision, il existe une présomption d'agence pesant sur le transitaire. Toutefois, à la faveur de l'*Affaire Hoechst Celanese*, le juge américain, rappelant l'*Affaire Strachan Shipping Co. c. Dresser Indus. Inc.*³⁵ relève que le transitaire n'était pas l'agent du chargeur, mais plutôt un contractant indépendant qui accomplissait ses services au profit à la fois du chargeur et du transporteur. Bien qu'ayant admis la présomption d'agence entre le transitaire et le chargeur, le juge américain a reconnu, dans l'*Affaire Naviera Neptuno*³⁶, que l'existence d'une relation d'agence reste une question de fait qui peut être déterminée par des preuves circonstanciées, notamment par des relations apparentes, la conduite des parties, etc. À la suite de cette décision, la question se pose de savoir si le transitaire ou le *Non Vessel Operating Common Carrier* comme contractant indépendant, cesse d'être un simple agent pour porter la qualité de transporteur? À cette interrogation, l'affaire du navire *M/V « Humacao »*

34. 1992 *American Maritime Cases* 1025, 1031-32, 4th Circuit, 1992.

35. 701 F. 2d, 483, 487, 5th Circuit, 1983.

36. *Id.*, p. 665.

nous semble apporter plus de clarté dans les rapports entre le chargeur, le *Non Vessel Operating Common Carrier*, et l'armateur. En effet, le juge a précisé en l'espèce que « le *Non Vessel Operating Common Carrier* est un transporteur public à l'égard des chargeurs dont il s'attache les services, mais à l'égard du navire et de son propriétaire, le *Non Vessel Operating Common Carrier* est censé être un agent du chargeur »³⁷, confirmant ainsi la distinction nette entre ces deux professions. Dans le *Ocean Shipping Reform Act* de 1998 en vigueur depuis le 1^{er} mai 1999, le transitaire (*freightforwarder*) et le *Non Vessel Operating Common Carrier* sont certes tous deux des intermédiaires (*Ocean Transport Intermediary*), mais le *Non Vessel Operating Common Carrier* a la possibilité de transporter de la marchandise, étant considéré comme un transporteur public (*common carrier*) en ces termes :

[...] a person holding itself out to the general public to provide transportation by water of passengers or cargo [...] that [...] assumes responsibility for the transportation from the port or point of receipt to the port or point of destination, and [...] utilizes, for all or part of the transportation, a vessel operating on the high seas or on the Great Lakes between a port in the United States and a port in a foreign country [...].³⁸

Cela dit, le *Non Vessel Operating Common Carrier* et le transporteur maritime peuvent devenir des concurrents cherchant la même clientèle et soumis aux mêmes droits et obligations. Ainsi, pour des raisons de concurrence, on a pu constater que le *Non Vessel Operating Common Carrier* américain peut refuser de fournir des informations aux transporteurs maritimes, mais en fournir directement à la douane ou aux autorités portuaires à travers le *Custom Sea Automated Manifest System*. Toutefois un code appelé *Standard Carrier Alpha Codes* (Code SCAC)³⁹ est assigné aux *Non Vessel Operating*

37. 851 F. Supp. 575; 1994 U.S. Dist. Lexis 6010; 1994 AMC 1992. Under Federal Regulations, « A non-vessel-operating common carrier is defined as a common carrier that does not operate the vessels by which the ocean transportation is provided, and is a shipper in its relationship with an ocean common carrier », 46 CFR § 510.2(k) (1993).

38. En ligne : <http://www.mdslaw.com/contact/halperin.html>. Date d'accès 16/02/2004.

39. En ligne : <http://www.nmfta.org/scac2.htm>. Date d'accès 16/02/2004.

Common Carriers et aux transporteurs maritimes en vue de mieux les distinguer et les identifier.

On retient que le transitaire, en droit maritime américain, ne saurait avoir la qualité de transporteur maritime. Il n'émet pas de connaissement et il n'assume aucune responsabilité à l'égard du chargeur pour les dommages causés à la marchandise durant le transport maritime⁴⁰.

Finalement, il convient de retenir que pèse sur le *Non Vessel Operating Common Carrier* une présomption de responsabilité identique à celle du transporteur maritime. Il peut dès lors se prévaloir du principe de limitation de responsabilité en principe reconnu au transporteur maritime, et souscrire à une assurance maritime auprès d'un club P & I ou autre garantie financière.

III. LE CONSORTIUM MARITIME

A. NOTION

On définit le consortium comme étant des « contrats de groupement d'entreprises qui sont des accords conclus entre deux ou plusieurs entreprises en vue d'obtenir et d'exécuter conjointement ou solidairement un marché de fournitures de biens ou services »⁴¹. Dans le domaine du transport maritime international, ce type de groupe de sociétés n'est pas sans poser des difficultés quant à l'identification du transporteur maritime responsable⁴².

40. En ligne : <http://www.mdslaw.com/contact/halperin.html>. Date d'accès 16/02/2004.

41. B. MERCADAL, M.Ph. JANIN : *Les contrats de coopération inter-entreprises*, Paris, Éditions Juridiques Lefebvre, 1^{re} éd., 1974, p. 310.

42. Une bonne illustration de cette difficulté se présente comme suit : « L'affrèteur peut être une société qui fait partie d'un groupe de sociétés. Par inattention, la personne qui traite des affrètements dans ce groupe se trompe sur l'identité de la société qui doit figurer sur la charte-partie comme affrèteur. Elle peut désigner une autre société du groupe; par exemple, la société holding alors que c'est l'une des filiales qui figure sur le contrat de vente. Si un litige survient au cours de l'exécution du contrat, la société holding qui s'est portée affrèteur n'a pas intérêt à agir car le préjudice a été subi par sa filiale et non par elle, alors que la société filiale a intérêt à agir mais n'a pas la qualité à agir puisqu'elle n'est pas partie au contrat d'affrètement. Il faudrait d'abord un procès entre la société filiale et la société mère pour que l'affrèteur puisse avoir un recours contre le frèteur ». Cf. Institut d'Économie du Transport Maritime (IETM) : *L'affrètement maritime*, Paris, Celse, 1998, p. 32.

Si on considère le navire comme étant une entité intégrée à une compagnie ou une industrie propriétaire à la fois de ce navire et de la marchandise à transporter, l'identification du transporteur maritime ne pose aucune difficulté. Dans ce cas, c'est l'industrie, propriétaire du navire qui est le transporteur maritime. Il s'agit ici d'un transporteur privé⁴³ devenu aujourd'hui rare⁴⁴. Il se distingue théoriquement⁴⁵ d'un transporteur public, appelé *common carrier*. Deuxième cas : le navire au lieu d'être intégré à une industrie, intègre un *pool* ou une conférence maritime qui est une association d'armateurs se caractérisant par la régularité des services de transport maritime et par une politique commune de défense contre les armateurs non membres de la conférence (les *outsiders*). Dans ce cas-ci, le *liner*, c'est-à-dire l'armateur membre de la conférence de ligne régulière est identifié comme étant le transporteur maritime. Il est celui sur qui pèse une obligation de service public à l'égard de la marchandise. Exploitant lui-même son navire, il prend la qualité de transporteur maritime et son statut d'armateur est quelquefois mis en veilleuse. On a pu admettre qu'il « est devenu essentiellement un transporteur, qualité qui tend à prédominer même sur celle d'armateur »⁴⁶. Ainsi, que la marchandise soit sécuritaire ou pas au regard des règles du droit maritime international, l'armateur qui a consenti à transporter une telle cargaison demeure le seul transporteur maritime.

De ce point de vue, le consortium apparaît comme un accord entre plusieurs armateurs qui mettent en commun leurs navires conteneurisés de façon à réduire leurs coûts d'exploitation. Il répond ainsi à des besoins économiques et financiers. On dénombre 57 consortiums⁴⁷ d'armateurs opérant à l'échelle du monde et qui ne sont ni des conférences maritimes⁴⁸, ni des

43. R. RODIÈRE cité par A. VIALARD, *op. cit.*, note 15, p. 327.

44. *Ibid.*

45. N.J.J. GASKELL, C. DEBATTISTA, R.J. SWATTON, *Chorley and Giles Shipping Law*, 8th Edition, Great Britain, Pitman Publishing, 1987, p. 166.

46. P. CHAUVEAU, *Traité de droit maritime*, Paris, Librairies Techniques, 1958, p. 179.

47. M. CLOUGH, « The Devil and the Deep Blue Sea (EC Competition Law and Liner Shipping Consortia) », 1995, 16, *European Competition Law Review* 417, p. 419.

48. Les conférences maritimes se distinguent des consortiums en ce sens qu'elles recherchent principalement à harmoniser les taux de fret entre les armements membres de la conférence.

fusions ou concentrations d'entreprises, ni des ententes techniques⁴⁹. Les consortiums sont ainsi qualifiés comme « des espèces d'affrètements croisés et partiels à temps, entre compagnies de navigation exploitant les mêmes lignes maritimes »⁵⁰. Ils présentent plusieurs traits⁵¹: la mise en commun des dépenses maritimes d'armement et du bureau commun; la mise en commun des recettes, du système commercial, des agences, un bureau commun et surtout le fait qu'ils sont dotés d'une personnalité juridique. Il convient de rappeler que les consortiums sont nés du besoin de rationalisation des coûts d'opération et de financement des armements privés. En effet « pour faire face aux dépenses énormes impliquées par la conteneurisation, les armements européens se sont constitués en consortiums qui sont des groupements d'exploitation de lignes régulières unitisées »⁵². Dans la pratique, les membres de ce type de regroupement ont recours à l'affrètement coque nue, ou encore appelé en France par location coque nue⁵³. Selon G. Ripert, « ce contrat est usité entre les compagnies de navigation qui se cèdent pour un certain temps des unités dont elles n'ont pas l'emploi »⁵⁴, ce qui au demeurant pose des difficultés quant au statut juridique, au sens de l'identité non seulement des membres du consortium maritime, mais du consortium lui-même en tant que groupe.

B. STATUT JURIDIQUE

Lorsque les armements mis en consortium sont sous différents pavillons, des difficultés d'ordre juridique peuvent se poser, notamment le droit applicable et l'identité du transporteur maritime dans un tel groupement économique.

Des hypothèses sont avancées pour résoudre de tels problèmes : si on se réfère au contrat conclu entre les armateurs membres du consortium, il faudrait s'en tenir aux termes et conditions de ce contrat. Dans ce cas, il faut « préciser immédiatement, avec un maximum de rigueur et de précision leurs

49. R. CONFAVREUX, *Le droit de la concurrence et les transports maritimes*, Paris, Éditions Moreux, 1998, p. 72.

50. A. VIALARD, *op. cit.*, note 15, p. 332.

51. P. BAUCHET, *op. cit.*, note 33, p. 206.

52. A. VIGARIÉ, *op. cit.*, note 18, p. 56.

53. G. RIPERT, *Droit maritime*, 4^e éd., t.2, 1952, p. 296.

54. *Ibid.*

droits et obligations respectives »⁵⁵. Dès lors, c'est le contrat constitutif, ou le contrat-cadre qui servira de base à l'identification du transporteur maritime. Si tel n'est pas le cas, d'autres hypothèses pourraient être envisagées : si c'est le navire qui sert de référence pour l'identification du transporteur maritime, on se situera dans l'hypothèse du *Vessel Sharing Consortia*⁵⁶. Ici, on part du principe que « le navire reste le critère essentiel de partage des droits et des obligations entre les partenaires : les membres du groupement vont pouvoir charger de la marchandise à bord de tous les navires, mais c'est l'armateur propriétaire qui aura seul la qualité juridique de transporteur maritime pour toutes les marchandises chargées à bord du navire qu'il a affecté au groupe »⁵⁷. Par conséquent, l'armateur peut assumer la qualité de transporteur, mais aussi le consortium si celui-ci « constitue une personne morale, ou encore l'un des partenaires jouant le rôle de représentant du groupe à l'égard des tiers »⁵⁸. Cette formule a connu une réponse jurisprudentielle en droit français dans l'*Affaire du Navire Sélandia* où la Cour d'appel de Paris devait dire en substance que « les navires naviguant sous la marque *Scan Dutch MM* sont armés et exploités par l'un ou l'autre des membres du groupement, de manière autonome, chacun de ceux-ci ayant seul la qualité de transporteur maritime, bien que pour des raisons pratiques et d'ordre administratif, des connaissements soient, mais seulement en apparence, émis par le groupement *Scan Dutch* »⁵⁹. À ce propos du reste l'on propose que « les entreprises [prennent] grand soin de maintenir leur indépendance, pour éviter de passer pour être des associés de fait et partant solidaires »⁶⁰. Mais il ne s'agit pas là d'une solution absolue qui dégagerait le consortium de toute responsabilité. En effet, le consortium d'armateurs peut assumer la qualité de

55. B. THOUILIN, « Les aspects techniques des consortiums d'armateurs », *DMF*, 1986, p. 534.

56. *Maritime Magazine*, n° 16, 1999, Saint-John, New Brunswick, Canada, p. 6.

57. B. THOUILIN, *op. cit.*, note 55, p. 535.

58. M.R. GOUILLOUD, *op. cit.*, note 19, p. 288.

59. Cour d'appel de Paris, 5^e Ch. A, arrêt du 2 décembre 1985, p. 553.

60. B. MERCADAL *et al.*, *op. cit.*, note 41, p. 312.

transporteur maritime s'il constitue une personne morale⁶¹ dans le cadre, généralement d'un consortium intégré. Toutefois, la doctrine semble être partagée sur cette question. Pour le professeur Ph. Delebèque par exemple : « il est impossible d'assigner le consortium en tant que tel, car ce groupement n'a pas de véritable existence juridique [...] Mieux vaut dans ce cas assigner tous les membres de l'institution individuellement »⁶². C'est d'ailleurs cette position qui, pour l'instant, semble être le droit positif. À tout le moins le consortium pourrait être considéré soit comme une société en participation, soit comme un simple contrat⁶³.

Si le consortium est considéré comme une personne morale, l'action doit être dirigée *prima facie* contre le transporteur maritime principal ou contractuel, identifié comme tel en vertu des termes et conditions du connaissement. Mais, disposant d'une action récursoire, le transporteur principal pourrait à son tour exercer une action contre tout autre membre du consortium⁶⁴. Une telle approche présente le double avantage de minimiser, entre autres, la double assurance et les disputes entre les membres du consortium⁶⁵. Autrement dit, le transporteur principal au sein du consortium est la seule partie qui doit être poursuivie sur la base de ce qu'il est convenu d'appeler la « chaîne d'indemnité ou l'indemnité circulaire ». Cette chaîne d'indemnité (*circular indemnity*) consiste à prévenir les réclamations contre les préposés, les agents, les sous-contractants, les membres du consortium, et l'unité centrale du consortium⁶⁶. Il se rapproche ainsi de la clause de canalisation de la responsabilité sur la tête du transporteur dont le nom figure sur le connaissement.

L'idée selon laquelle le consortium n'a pas de personnalité juridique est concevable dans l'hypothèse où le consortium est de type ouvert, puisque dans ce cas « chaque

61. M.R. GOUILLOU, *op. cit.*, note 19, p. 288.

62. Ph. DELEBÈQUE, « Affrètement et transport maritimes », dans *DMF* 1999, 256, n° spécial anniversaire, p. 260.

63. B. MERCADAL *et al.*, *op. cit.*, note 41, p. 310.

64. *Modern Liner Contracts*, *supra*, note 26, p. 14.

65. *Ibid.*

66. *Id.*, p. 13-14.

compagnie conserve son identité et recrute son fret en utilisant ses propres connaissements et son réseau d'agence »⁶⁷. Ce type de consortium est aussi appelé consortium noyau⁶⁸ au sein duquel « le connaissement est émis à l'en-tête du consortium, mais indique le nom des différents partenaires »⁶⁹. Cela illustre parfaitement le fait que, même dans ce type de consortium dit consortium noyau ou consortium de « marketing séparé », il existe un tant soit peu, « une certaine perte d'autonomie [...] »⁷⁰ en ce sens que c'est le consortium qui émet certes le connaissement sans soustraire les membres de leurs obligations. Le consortium en pareil cas, n'a pas de personnalité juridique. Ce sont les armements dont les noms figurent au connaissement qui ont la personnalité juridique et la qualité de transporteur maritime. Il a été décidé ainsi dans le cas du consortium *United West Africa Service* où seul le navire ayant transporté la marchandise a été qualifié de transporteur maritime⁷¹. Le problème serait différent si le consortium est de type fermé⁷² ou intégré. Ici, les raisons sociales de chacun des membres du consortium disparaissent derrière le sigle du groupe qui est seul doté d'une personnalité juridique et émet ses propres connaissements au nom du groupe. Mais, le seul fait que le consortium émet le connaissement au nom du groupe suffit-il à faire de lui le transporteur maritime derrière lequel s'effaceraient tous les autres armateurs membres du consortium? On a pu faire la proposition selon laquelle « quoiqu'ayant une personnalité multiple, cette personnalité n'est en réalité qu'une fiction, une commodité en vue d'objectifs juridiques et administratifs »⁷³. Dans ce cas, c'est chaque armateur membre du consortium qui prend la qualité de transporteur maritime comme c'est d'ailleurs la pratique dans le « consortium noyau ». Toutefois, si le consortium a pris la forme d'une société dotée d'une personnalité

67. P. BAUCHET, *op. cit.*, note 33, p. 207.

68. I. CORBIER, *op. cit.*, note 21, p. 324.

69. *Id.*, p. 325.

70. G. TANTIN, « Un mode d'exploitation nouveau du transport maritime de lignes régulières : les consortiums d'armateurs », *DMF*, 1986, p. 532.

71. I. CORBIER, *op. cit.*, p. 325.

72. P. BAUCHET, *op. cit.*, note 33, p. 207.

73. H.A. BOULTON, *Business Consortia*, London, Sweet & Maxwell Limited, 11 New Petter Lane, 1961, p. 37.

juridique dûment enregistrée, il doit pouvoir contracter en son propre nom⁷⁴, émettre lui-même les connaissements⁷⁵ et assumer le statut de transporteur maritime responsable envers les tiers titulaires de titres. Dans ce type de consortium maritime, les armements membres du consortium disparaissent et leurs noms ne figurent plus au connaissement. Tout se passe entre les chargeurs et le consortium, ce dernier ayant seul la qualité de transporteur maritime. Quant à la notion d'armateur, elle conserve tout son sens aussi bien à l'égard du propriétaire du navire membre du consortium que du consortium lui-même dans la mesure où « la qualité d'armateur se trouve partagée : d'un côté, chaque partenaire du consortium conserve son statut d'armateur : propriétaire du navire, il reste responsable de la gestion nautique. De l'autre, le consortium bénéficie également du statut d'armateur en qualité d'affréteur des navires, responsable de la gestion commerciale »⁷⁶.

La définition du consortium en droit américain ne devrait poser aucune difficulté quant à l'identification du transporteur maritime : le consortium se définit comme « une entreprise commune commercialisant des services de transport maritime sous un nom propre à des taux et conditions de services fixés sur une base indépendante »⁷⁷. D'où, la non-suppression de la concurrence interne⁷⁸, d'autant plus qu'il n'existe pas d'arrangement quant à la fixation des prix⁷⁹. L'idée d'indépendance entre armateurs est ici révélatrice de l'absence d'une véritable société anonyme qui établirait la responsabilité solidaire et conjointe des partenaires du consortium. Autrement dit, le défaut d'*affectio societatis* contraint chacun des armateurs membres du consortium à conserver sa personnalité juridique propre et à assumer la qualité de transporteur maritime dès lors que c'est son navire qui est à la base du fait générateur de la responsabilité.

74. *Ibid.*

75. M. DOUET, *Les consortiums maritimes de lignes régulières*, Caen, Paradigmes, 1985, p. 16.

76. I. CORBIER, *op. cit.*, note 21, p. 329.

77. R. CONFAYREUX, *op. cit.*, note 49, p. 74.

78. B. THOUILIN, *op. cit.*, note 55, p. 533.

79. R. CONFAYREUX, *op. cit.*, note 49, p. 74.

Quant au droit canadien en la matière, il semble être l'équivalent du droit communautaire européen qui définit le consortium comme un « accord qui organise une coopération pour l'exploitation en commun d'un service de transport améliorant le service offert [...] en vue de rationaliser leurs opérations au moyen d'arrangements techniques, opérationnels et ou commerciaux »⁸⁰. On peut s'apercevoir qu'aucune de ces définitions ne fait du consortium d'armateurs une personne morale capable juridiquement d'assumer la qualité de transporteur maritime en lieu et place des entités armatoriales qui le composent. L'idée d'indépendance est si forte que « les parties restent libres d'agir en toute indépendance sur d'autres lignes, d'adhérer à des consortiums pour l'exploitation d'autres lignes comprenant d'autres parties ou [...] réunissant les mêmes ou presque les mêmes parties mais dans des conditions différentes »⁸¹, tout en conservant leur indépendance juridique et économique⁸².

La réglementation en droit communautaire européen milite pour le principe de la liberté au sein du consortium. Dans le consortium il existe certes un usage commun du connaissement, mais cela n'a pas pour effet d'engager la responsabilité solidaire de tous les armements membres du consortium. De sorte que « tous les connaissements émis par les armateurs en consortium comportent une définition très claire du transporteur et une clause aux termes de laquelle toutes les actions en responsabilité doivent être intentées exclusivement à l'encontre du partenaire figurant en cette qualité sur le document de transport »⁸³. La Cour d'appel de Paris, dans l'arrêt du *Navire Selandia*, a consacré le principe de l'autonomie de l'armement et de l'exploitation des navires. Cette décision a pour effet d'individualiser la qualité de transporteur maritime au sein d'un consortium d'armateurs dépourvu de personnalité juridique. Si par contre, c'est l'espace qui est l'indice d'identification : on est

80. *Ibid.*

81. *Communication de la Commission relative à la distinction entre entreprises communes concentratives et entreprises communes coopératives*, J.O.C.E. n° C. 385 du 31 décembre 1994, cité in G. ATHANASSIOU, *Aspects juridiques de la concurrence maritime*, Paris, Pedone, 1996, p. 196.

82. M.R. GOUILLOU, *op. cit.*, note 19, p. 145.

83. B. THOUILIN, *op. cit.*, note 55, p. 534.

dans l'hypothèse du *Slot-Chartering Agreement*⁸⁴, c'est-à-dire des ententes d'affrètement cellulaire ou d'espaces. Dans ce cas « la capacité de transport de tous les navires du consortium est mise en commun et répartie ensuite sous forme d'affrètement partiel entre tous les partenaires en fonction de leur part de trafic. Chaque armateur va pouvoir émettre des connaissements sur tous les navires et non plus seulement sur celui qu'il a affecté au consortium »⁸⁵. Les armateurs seront des affréteurs d'espaces sur le navire (*Slothire*). Ils ne seront donc pas des opérateurs de transport comme s'ils agissaient dans le cadre d'une charte-partie à temps et n'auront aucun contrôle sur les opérations du navire⁸⁶. Dans ce consortium, c'est l'armateur qui a émis le connaissement qui prend la qualité de transporteur maritime. On peut fonder une telle solution en considérant l'accord de *slot* comme un contrat de transport faisant de l'armateur un transporteur⁸⁷.

CONCLUSION

Ce n'est pas demain que prendra fin l'étude sur l'identification du transporteur maritime. Ce sujet évoluera, à n'en point douter, en parallèle avec le transport maritime. Tout en se modernisant il aura comme corollaire l'accroissement du niveau de responsabilité de ses principaux acteurs que sont : le propriétaire du navire, l'armateur, le fréteur, l'affréteur, le commissionnaire de transport, le consortium d'armateurs, le *Non Vessel Operating Common Carrier*, etc.

Aujourd'hui, c'est le conteneur qui a bouleversé l'industrie du transport maritime. Il s'agit comme le dit G. Tantin « d'une méthode de transport tentaculaire et son exploitation ne peut être que massive »⁸⁸. De sorte que demain, peut-être, ce sera une nouvelle technologie, une logistique innovatrice qui viendrait bousculer les pratiques, créer de nouveaux pro-

84. *Maritime Magazine*, *supra*, note 56, p. 5.

85. B. THOUILIN, *op. cit.*, note 55, p. 535.

86. Cf. *BIMCO Bulletin* 6/93, November-December : « *Slothire* » *Standard Slot Charter-Party*, p. 54.

87. H. TASSY, « Affrètement d'espaces et garanties réelles », *DMF*, 1995, p. 598-599.

88. G. TANTIN, *op. cit.*, note 70, p. 531.

fessionnels, neutraliser ou supprimer ceux qui ne sauront pas s'adapter à cette évolution. Ces professionnels de demain, d'un type nouveau, auront des responsabilités similaires à celles dévolues au transporteur maritime traditionnel qui assure, au sens juridique du terme, le déplacement physique de la marchandise. Du fait de cette évolution, l'on saura difficilement « qui est qui » et « qui fait quoi ». Le problème d'identification continuera ainsi de se poser aux risques et périls des chargeurs et des destinataires des marchandises. Dresser définitivement cette question d'identification, contribuerait à résoudre de nombreux contentieux maritimes de nature commerciale.

Yacouba Cissé
1465, avenue Caldwell
Appartement 1203
OTTAWA (Ontario) K1Z 8L9
Tél. : (613) 761-5820
Courriel : ycisse@uottawa.ca