Mer et transport de marchandises: une règlementation oscillant entre uniformisation spontanée et tentatives d'unification imposée

Gurvan Branellec*

La mer a très tôt été un lieu d'activité pour l'homme, le monde de l'antiquité est ainsi né «des guerres et raids menés par des peuples de marins»[1]. Ces marins utilisaient également la mer pour transporter des marchandises. Cette activité humaine a donc eu besoin de règles pour la réguler, le droit du transport maritime était né. Pardessus relevait une uniformité de ce droit dans le temps. «Indépendamment des variations qu'amènent les siècles ou les révolutions que produisent les rivalités nationales, ce droit, immuable au milieu des bouleversements des sociétés, nous est parvenu après trente siècles tel qu'on le vit aux premiers jours où la navigation établit des relations entre les peuples»[2]. Cette uniformité naturelle était liée au fait que ce droit était par essence «le droit d'un certain milieu géographique et social, la mer avec ses rivages, et la communauté des hommes qui s'y aventurent»[3]. Ceux-là même qu'Aristote désignait comme une catégorie de l'humanité en considérant qu' «il y a trois sortes d'hommes: les vivants, les morts et ceux qui prennent la mer»[4]. Cette uniformité naturelle n'existe plus. Elle a été mise à mal par l'émergence des Etats producteurs de règlementation nationales ainsi que par les tentatives d'alignement du droit du droit des transports par mer sur le droit des transports terrestre. Cet éclatement de la règlementation internationale pèse sur les utilisateurs du transport international de marchandises par mer (qui concerne 90% des échanges mondiaux de marchandises). Les Etats cherchent donc à imposer une unification des règles applicables par le biais de conventions internationales alors que dans le même temps les usagers développent des outils contractuels afin d'échapper au désordre juridique de la matière.

Sa règlementation va donc se caractériser par mouvement de balancier entre, d'une part, la tendance des opérateurs à réaliser une uniformisation spontanée des pratiques contractuelles (I 1 et II 2) et, d'autre part, la tentative des Etats de réaliser une unification construite du droit du transport international de marchandises par mer (I 2 et II 1).

I - D'une uniformisation spontanée du droit du transport international de marchandises par mer à une tentative d'unification par les Etats

Cette étude historique de la matière mettra en évidence le mouvement de balancier entre, d'une part, la tendance des opérateurs à réaliser une uniformisation spontanée des pratiques contractuelles (1) et, d'autre part, la tentative des Etats de réaliser une unification construite du

* Docteur en droit. Enseignant-chercheur ESC Bretagne-Brest. Chercheur associé UMR AMURE.

[1] Carl Schmitt, *Terre et mer*, Editions du Labyrinthe, 1985, p. 24.

[2] Jean-Marie Pardessus, *Collection des lois maritimes*, Imprimeries royales, Paris 1825-1845, T 1, p. 2.

[3] Paul Chauveau, *Traité de droit maritime*, Librairies techniques, 1958, introduction générale p. 7.

[4] Cette citation est largement diffusée, pourtant, il ne semble pas qu'elle soit exacte (on l'attribue à Aristote, Platon, Socrate et même à Conrad!). Platon, dans le Critias, donne la géographie de l'Atlantide et divise le monde en trois: le monde des vivants, celui des morts et l'océan qui sépare les deux. Il semble vraisemblable qu'on puisse l'attribuer à Aristote évoquant la géographie de l'Atlantide décrite par Platon dans le Critias.

droit du transport international de marchandises par mer (2).

1 – L'uniformisation spontanée du droit du transport international de marchandises par mer

La spontanéité de l'uniformisation du droit du transport maritime de marchandises tient au fait que ce sont moins les Etats que les parties intéressées qui y ont contribué. De même que le Professeur Jestaz à propos de la coutume et de l'acte juridique, évoque un droit spontané parce qu'il s'agit de sources «venues de la base»[5], le droit du transport maritime, son histoire le montre, est «venu de la base». En effet, le droit maritime a été au départ créé et développé pour les besoins du transport maritime de marchandises.

Les Grecs ont d'abord multiplié les échanges. Ils ont notamment développé un mécanisme de crédit maritime et se sont dotés d'une juridiction maritime spécialisée. Ce sont eux aussi qui ont eu les premiers «l'esprit du commerce international et l'idée qu'un droit national, étranger aux barbares et aux métèques, serait un contre-sens dans le commerce maritime»[6]. Les règles applicables à cette matière avaient ainsi une vocation à être appliquées largement et à s'étendre.

Pour les Romains, le commerce maritime avait une importance capitale[7]. Ils le facilitèrent en instaurant la paix en Méditerranée. Sur le plan juridique, leur apport au droit en général et au droit civil en particulier a été considérable, ils ont aussi laissé un héritage en matière maritime. Diverses institutions du Digeste de Justinien ont eu une certaine pérennité. Le droit maritime avait ainsi à cette époque une nature largement coutumière. La plus célèbre de ces coutumes est la «lex rhodia de jactu»[8] qui est une reprise des règles et usages consacrés par le tribunal maritime de l'île de Rhodes, située en Méditerranée orientale, environ 900 ans avant JC[9]. Cette législation qui serait une transposition d'une législation byzantine relative au problème du jet des marchandises à la mer prévoit que si un navire en péril a pu être sauvé en jetant par dessus bord une partie de la cargaison, tous les participants à l'expédition devront s'unir pour indemniser la perte[10]. Cette institution est l'ancêtre de la pratique actuelle des avaries communes.

Les premières règles de droit maritime sont ainsi nées sur les côtes méditerranéennes. Les marchands usagers du transport maritime avaient organisé des tribunaux maritimes chargés de juger leurs différends selon des traditions et coutumes. Ces jugements rendus au cas

---

[5] Pour Philippe Jestaz la coutume et l'acte juridique, sources venues de la base, constituent «un droit spontané». C'est en ce sens là que le terme spontané est employé. Philippe Jestaz, *Les sources du droit,* Dalloz Paris, 2005, p. 37.
[6] René Rodière, *Traité général de droit ma*ritime, introduction, Dalloz Paris, 1976, p. 13.
[7] En effet le blé africain était nécessaire pour nourrir les habitants de la cité et donc pour éviter les crises sociales, soulèvements, disettes…Cf. P. J. Hesse, *Séminaire d'histoire du droit maritime*, dans le cadre du DEA de Sciences juridiques de la mer, UBO, 2001.
[8] Titre XIV, 2 du Digeste «de lege Rhodia de jactu».
[9] Thèse pour le doctorat en droit de G. N. Fayzi Chakab, *La responsabilité du transporteur maritime de marchandises (selon les règles de la Haye de 1924 et de Hambourg de 1978*), Université de Nice Sophia-Antipolis, 1999, p. 2.
[10] Martine Rémond-gouilloud op. cit. p. 23 et 24.

par cas devinrent l'une des sources du droit maritime puis furent progressivement transformés en recueils d'usages au Moyen-âge.

Après un effondrement de l'activité commerciale dans le bassin méditerranéen dû, entre autres causes, à l'effondrement de l'Empire romain, aux invasions germaniques et à l'instabilité politique, le Moyen-âge a vu la reprise du trafic maritime. Cette activité maritime se développait et se structurait principalement autour de trois pôles.

La première zone était la zone méditerranéenne orientale. La zone byzantine connaissait une collection de textes, les «basiliques», qui contenaient des réponses aux principaux problèmes que les transports maritimes posaient à l'époque.

La deuxième zone mieux connue était celle de la Méditerranée occidentale. Dans cette zone, il y avait d'abord des usages particuliers à telle ou telle ville portuaire ou à telle corporation[11].

Ceux-ci coexistaient avec des recueils d'usages plus ou moins complets dont les plus célèbres sont le Consulat de la mer et le Guidon de la mer.

Enfin, la troisième zone était celle de l'Atlantique qui devint, au Moyen-âge, le véritable centre d'activité du commerce maritime. Au départ, le «ley maryne» était d'abord de tradition orale, puis il va être recueilli par une vaste compilation: les rôles d'Oléron[12]. On a vu son influence s'étendre dans tout l'Atlantique et bientôt de l'Espagne à la Baltique. Ces rôles ont eu une importance considérable et furent reproduits en tout ou partie dans les législations des pays qui les pratiquaient.

Ce qui est remarquable, sur cette période, c'est l'apparition d'un droit commercial unifié au niveau européen par l'influence des marchands qui avaient besoin d'un droit applicable à leurs relations et d'une certaine prévisibilité des règles applicables afin de développer leur activité. De plus, la navigation maritime entraînant des risques particuliers connus par tous les commerçants empruntant ce mode de transport, les mêmes causes produisant les mêmes effets, il était logique que des règles de droit similaires naissent. Il en résulte un droit créé par et pour les usagers de la mer, souvent antérieurement au droit terrestre.

Un tel droit présentant un caractère particulier, aurait dû aussi corrélativement présenter un caractère uniforme. Ce droit n'était cependant pas totalement unifié puisqu'il s'agissait d'une agrégation de coutumes et d'usages recueillis dans des compilations différentes. Il avait néanmoins un caractère cohérent. A ce sujet Messieurs Bonassies et Scapel parlent d'«une adhésion de la communauté maritime à une coutume commune, lentement construite au travers de quelques textes fondamentaux qui se virent reconnaître une valeur générale dépassant les particularismes nationaux»[13]. Cette uniformité relative, limitée à certaines zones géographiques, va être mise à mal à l'époque moderne.

Au seizième et dix-septième siècles, les structures du commerce par mer changèrent par la combinaison de plusieurs phénomènes. D'abord, du fait de l'apparition des armements. En

---

[11] Les cités italiennes adoptèrent chacune des statuts qui sont de véritables codes maritimes: statuts d'Amalfi du XII ème S., Pise avec les Breve Curia Maris du XIIème S, Venise avec les Ordinamenta des Doges.
[12] Martine Rémond-Gouilloud op. cit.
[13] Pierre Bonassies et Christian Scapel, *Traité de droit maritime,* LGDJ Paris, 2006, n° 11, p. 10.

effet, au départ, les marchands étaient des navigateurs-propriétaires de navires mais progressivement, ils n'ont plus voyagé systématiquement, se faisant remplacer en mer par un subrécargue[14]. Au milieu du seizième siècle, apparaît le connaissement tel qu'on le connaît dans son acception actuelle[15]. Cette apparition du connaissement est le corollaire de celle de l'armateur[16].

Par la suite, une modification majeure des données économiques internationales est intervenue au dix-septième siècle. Certains pays suffisamment développés tels que la France, l'Angleterre ou l'Espagne, commencent à disposer d'une production agricole ou de produits manufacturés excédentaires qu'ils entreprennent d'exporter[17]. Dès lors, l'expédition maritime, fondée sur le transport de cargaisons à l'aller comme au retour, devient une opération fructueuse en soi.

C'est à cette même époque que commence à se développer une politique protectionniste des intérêts nationaux. Ce développement du nationalisme marque le début de l'éclatement du droit commun du Moyen-âge.

2 – L'unification construite du droit du transport international de marchandises par mer

L'intervention des Etats marque ainsi le passage à une unification «construite»: l'unification part d'un sommet (les Etats). Elle a un caractère unilatéral, en ce sens que les conventions internationales (comme les lois) ne requièrent pas l'accord du destinataire (en effet, un opérateur du transport international de marchandises par mer n'approuve pas les conventions internationales, pourtant celles-ci peuvent s'imposer à lui)[18].

Ripert estime qu'«à partir du dix-septième siècle les recueils d'usages et les statuts vont être éliminés par les lois d'Etat destinées à créer l'unité de droit dans le royaume et par contrecoup à la détruire dans le monde» et «la France tient la première place dans cette œuvre de codification»[19]. C'est sous le règne de Louis XIV, monarque centralisateur, que fut promulguée la «grande ordonnance sur la marine» d'août 1681.

A partir du dix-huitième siècle, le trafic qui était d'abord d'ordre alimentaire devient réellement d'ordre industriel. Mais, c'est au dix-neuvième siècle que des données technologiques vont bouleverser l'économie du droit maritime. D'une part, l'apparition des navires à vapeur va permettre aux exploitants de navires de ne plus être tributaires des vents et va rendre possible l'organisation d'un réseau cohérent de lignes régulières faisant escales à jour fixe. D'autre part, la construction navale des navires en métal et non plus en bois, va permettre

---

[14] Le subrécargue est d'abord apparu comme étant l'agent des chargeurs. Il est désigné par les marchands pour accompagner leurs cargaisons à bord, il veille à leurs intérêts et surveille le capitaine, agent de l'armateur. Dans sa fonction plus moderne, il est désigné par l'armateur pour soulager le capitaine des fonctions commerciales. René Rodière et Emmanuel du Pontavice, *Droit maritime,* op. cit. , n° 270, p. 244.
[15] Par contre son endossement comme instrument négociable a été rapporté pour la première fois dans l'affaire «Isny contre Perscat» en 1793 et dans l'affaire «Lick Barrow contre Mason» en 1794.
[16] Cf infra n° 15.
[17] Martine Rémond-Gouilloud op. cit. p. 25 et 26.
[18] Philippe Jestaz, *Les sources du droit,* Dalloz Paris, 2005, p. 29.
[19] George Ripert, *Droit maritime*, Dalloz Paris, 1939, tome I, n°90.

un accroissement considérable de la capacité des navires (il est question de gains de capacité de 45%). De ces phénomènes, il résulte que la marine marchande devient une industrie. L'exploitation de lignes régulières permet une rentabilité suffisante mais nécessite un armement conséquent. Ce développement de la marine marchande permet corrélativement aux chargeurs de ne plus être obligés de louer un navire en totalité ou partie, il leur suffit de conclure un contrat de transport. C'est l'avènement du contrat de transport sous connaissement[20].

Dès lors, la concurrence entre les compagnies de navigation qui, pour attirer la clientèle, baissaient leurs tarifs, obligea les armateurs à rédiger des clauses d'exonérations considérables. Les transporteurs prirent l'habitude de stipuler dans leurs contrats de transport des clauses limitatives de responsabilité ou des clauses exonératoires de responsabilité concernant les dommages causés à la marchandise. Celles-ci dénommées clauses que «dit être» (négligence clause) détruisaient la force probante du connaissement sur les caractéristiques de la marchandise. Les chargeurs subissaient ces pratiques des transporteurs organisés en unités économiques puissantes et ne pouvaient négocier les contrats de transports auxquels ils se contentaient d'adhérer. Profitant de cette position de force, les transporteurs allèrent jusqu'à négliger «leurs devoirs les plus élémentaires, ce qui eut pour conséquence d'augmenter notablement le risque des accidents».[21]

La première réaction législative en vue de protéger les chargeurs contre l'arbitraire des transporteurs maritimes est venue des Etats-Unis, «alors pays de chargeurs.....aux prises avec les armements anglais, norvégiens et des autres pays à grande flotte marchande»[22]. Ce pays possédait une marine marchande peu importante mais comptait en revanche un grand nombre de chargeurs. Il était naturel que l'intérêt des chargeurs l'emportât sur celui des armateurs étrangers. Le 10 juin 1892, un projet de loi fut introduit par le sénateur Michael D. Harter[23], le «Harter Act», qui fut adopté le 13 février 1893[24].

Cette loi, composée de 8 articles et dont le but était de «supprimer l'anarchie et les abus engendrés par une liberté absolue des contrats», instaura un régime légal impératif qui prohiba l'insertion dans les connaissements de toutes les clauses d'exonération pour pertes ou avaries causées aux marchandises résultant de fautes ou négligences dans le chargement, l'arrimage, la garde ou la livraison des marchandises. Le Harter Act eut un grand retentissement en dehors des frontières des USA, et fut dès le début du vingtième siècle adopté dans de nombreux pays Anglo-Saxons[25] sous l'influence des chargeurs. Pourtant cette législation, du fait de son caractère unilatéral, n'avait pas d'efficacité au plan international, les Etats ont alors pris

---

[20] René Rodière et Emmanuel du Pontavice, *Droit maritime,* Précis Dalloz, 12ème éd. 1997, n° 7, p. 10. Et Slaheddine Mellouli, *La responsabilité du transporteur maritime de marchandises*, Centre d'études de recherches et de publications, Tunis, 1993, 379 p., p. 12 et 13.
[21] Georges Ripert, *Droit maritime*, tome II, 4ème éd., éd. Rousseau, 1952, 1471.
[22] René Rodière, *Traité de droit maritime*, op. cit. tome II, n° 577.
[23] Chargeur et représentant de l'Etat d'Ohio au Congrès de Washington.
[24] Après une consultation des représentants des armateurs, des chargeurs, des assureurs et des grandes corporations commerciales.
[25] Principalement des pays dépourvus de marine marchande et dont le commerce maritime était pratiqué par des chargeurs (on le retrouve dans le Paramount Act australien du 15 décembre 1904, dans la loi canadienne du 4 mai 1910 le Canadian Watercarriage of Goods Act mais aussi repris dans le Code de Commerce marocain du 31 mai 1919).

conscience de la nécessité d'une législation internationale du transport de marchandises par mer (en particulier d'une réglementation impérative de la responsabilité du transporteur).

II - Des tentatives d'unification du droit du transport international de marchandises par mer à la réalisation d'une uniformisation spontanée par les opérateurs

Les Etats sont donc intervenus en essayant de réaliser une unification du droit du transport international de marchandises par mer. Un simple recensement de la réglementation du transport international de marchandises par mer permet de constater une dissonance entre le désir d'uniformité et sa réalité (1). Les opérateurs usent toutefois des outils contractuels à leur disposition pour aboutir à une prévisibilité du droit applicable à leurs rapports. La multiplication, généralisation et abstraction de ces outils pourrait constituer une uniformisation spontanée de la matière (2).

1 - D'une tentative d'unification du transport international de marchandises par mer tentée par les Etats...

En matière de contrats internationaux, il existe naturellement des conflits relatifs à l'application du droit. Ceux-ci doivent être résolus. Pour ce faire il existe deux méthodes: élaborer des règles de conflit de lois ou produire des conventions internationales contenant du droit uniforme. S'agissant du transport international de marchandises par mer, c'est la seconde méthode qui a été choisie.

Les Etats ont ainsi adopté dans un premier temps la Convention de Bruxelles en 1924. A l'heure actuelle, plus de cent Etats ont ratifié cette Convention ou y ont adhéré. La Convention est entrée en vigueur en 1931, elle l'est toujours et, pour des auteurs tels que Messieurs SCAPEL et BONNAUD, elle est «indiscutablement la grande Convention du vingtième siècle»[26]. La Convention de Bruxelles de 1924, n'ayant pas eu la «sagesse de prévoir sa périodique révision»[27], il est rapidement apparu nécessaire d'adapter celle-ci aux évolutions de la technique. Une conférence diplomatique réunie à Bruxelles en février 1968 a abouti à la rédaction et à l'adoption d'un premier protocole modifiant la Convention de Bruxelles de 1924[28].

Par la suite, l'abandon de l'or comme valeur étalon en 1978 a conduit à adopter une nouvelle unité de compte afin que sa valeur suive l'évolution des principales monnaies et que la conversion en monnaies nationales soit simple. Le Protocole de Bruxelles du 21 décembre 1979,

---

[26] C. SCAPEL et J. BONNAUD, *Les conventions internationales sur le transport des marchandises*, Marseille, Pratic export, 1992, p. 6.

[27] R. RODIERE, «La révision de la Convention de Bruxelles relative aux transports maritimes internationaux», *Bulletin des transports et des chemins de fer*, 1974, p. 14-41.

[28] Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924. Ce protocole entré en vigueur le 23-06-1977 et qui lie la France depuis sa publication par le décret n°809 du 08 juillet 1977, D 1977, L 331.

mis en œuvre par le Fonds Monétaire International (FMI), a introduit le Droit de Tirage Spécial (DTS) comme unité de compte pour le calcul des limites de responsabilité du transporteur[29].

Les années soixante ont vu naître dans le domaine du transport maritime un élément de discorde. Il s'agit de la volonté des pays en développement de s'insérer dans la vie économique mondiale. Cette tentative fut appuyée par des revendications politiques. Parmi celles-ci, les pays en développement aspirèrent à une révision du droit des transports maritimes, estimant en effet que la Convention de Bruxelles et ses modifications favorisaient uniquement les armateurs. La Convention des Nations unies sur le transport de marchandises par mer a été adoptée après de nombreux débats, le 31 mars 1978, par les représentants de 72 Etats[30].

Il faut donc ainsi constater la pluralité de normes applicables au droit du transport international de marchandises par mer.

Les Etats, conscients de la désunification du droit des transports internationaux de marchandises par mer, ont entrepris d'élaborer une nouvelle convention en la matière par le biais des Nations Unies, et notamment de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI). Cette Convention a été adoptée le 11 décembre 2008 et porte le nom de Règles de Rotterdam. Elle est actuellement en cours d'adoption par les Etats (elle vient d'être signée par 24 Etats et devrait bientôt entrer en vigueur[31]), il est encore trop tôt pour pouvoir juger quel sera son apport à l'unification de la matière. Cette nouvelle tentative est toutefois intéressante car elle démontre l'attachement des Etats à l'utilisation de la méthode conventionnelle ainsi que leur choix de réaliser une uniformité la plus large possible.

A ce stade du raisonnement, il est possible d'affirmer que les outils conventionnels adoptés au niveau international ne permettent pas de garantir de façon satisfaisante la sécurité juridique des différents usagers. Le transport maritime de marchandises, cœur du commerce international, semble donc le révélateur d'une crise du système international de réglementation des rapports privés inter-étatiques. Les usagers du transport international de marchandises par mer, confrontés à la multitude de législations nationales, internationales, souvent concurrentes, ayant vocation à s'appliquer à leur transport[32], n'essaient-ils pas d'établir avec certitude quelles dispositions régiront leurs rapports?

2 – A la réalisation d'uniformisation pragmatique par les opérateurs?

La réglementation actuelle du commerce international, en ce qu'elle provient des traités internationaux ou lois nationales, n'est pas uniforme. En effet, les échanges commerciaux internationaux, dont le volume, l'intensification, la variété, la complexité, la rapidité, l'aire

[29] Il est entré en vigueur le 14 février 1984 et a été ratifié par la France le 18 novembre 1989.
[30] Soixante-huit se prononcèrent et 4 s'abstinrent : Canada, Grèce, Libéria, Suisse.
[31] D'après son article 94 les Règles de Rotterdam doivent entrer en vigueur «le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion». Les Règles n'ont été ratifiées que par l'Espagne (19/01/2011).
[32] Dans un tel rapport, le transporteur, le chargeur ou le destinataire peuvent avoir des nationalités différentes et le connaissement peut avoir été émis ou le transport avoir lieu au départ ou à destination d'autres pays encore, la plupart des grands Etats maritimes ayant opté pour une ou plusieurs Conventions internationales.

géographique, ainsi que les moyens de réalisation sont sans précédent, continuent à être régis par une multitude de règles juridiques.

Si le commerce international, et particulièrement les transports de marchandises par mer, ont pu se développer comme ils l'ont fait, c'est à n'en pas douter que la situation créée par la nationalisation du droit et l'impuissance des Etats à élaborer une réglementation internationale uniforme applicable à cette matière, n'a pas été aussi catastrophique qu'il aurait été possible de le penser.

Les opérateurs du transport international de marchandises par mer disposent de plusieurs «outils» contractuels pour assurer une prévisibilité du droit applicable à leur litige. La mise en œuvre de ces différents moyens pouvant constituer, si elle se généralise, une uniformisation par la pratique, si ce n'est du contenu des règles applicables au transport international de marchandises par mer, du moins de leur mode de désignation.

Parmi ces outils, au premier plan figure bien sûr l'autonomie de la volonté, la libre disposition par les parties du droit applicable à leur contrat.

Les contrats de transport international de marchandises par mer contiennent ainsi fréquemment une clause Paramount. La clause Paramount, c'est celle qui, dans une charte-partie ou un connaissement, est supérieure aux autres clauses»[33]. La doctrine en donne une définition générale: «clause suzeraine qui l'emporte sur tout dont l'objet est de définir la loi à laquelle le contrat est soumis»[34]. Cette clause permet aux parties au contrat de connaissement de désigner le droit applicable à leurs rapports et ainsi d'éviter un conflit de lois ou de conventions.

Les opérateurs peuvent également avoir recours à une autre forme possible d'uniformisation du droit par l'utilisation du contrat: les contrats-types. Il existe ainsi des connaissements-types adaptés à un mode de transport ou à une zone de transport ou tout simplement utilisés par les armateurs.

Les parties ont encore la possibilité de soustraire leur litige à l'intervention des juridictions nationales en stipulant le recours à l'arbitrage. Dans une certaine mesure, ce recours leur permet également de s'évader de l'ordre juridique national ou international puisque les parties peuvent prévoir que les arbitres auront la possibilité de désigner le droit applicable.

Il ainsi est indéniable que les opérateurs du transport international de marchandises par mer, se servant de l'arbitrage et de l'autonomie de la volonté, ont pris l'initiative de formuler des règles applicables en matière de commerce international. Faisant usage d'une faculté qui leur était reconnue par les droits des Etats, ils ont entrepris de reconstituer un droit international des affaires en limitant la compétence des juridictions étatiques pour résoudre leurs contestations. Pourtant, il faut relativiser le rôle uniformisateur du droit que pourrait avoir l'utilisation des contrats-types, clause Paramount ou recours à l'arbitrage en matière de transport international de marchandises par mer. En effet, ces différents outils contractuels

[33] E. DU PONTAVICE, «A propos de l'arrêt «Loami Baldwin»», *DMF* 1962, p. 447.
[34] Dictionnaire permanent, droit des affaires, Paris, Editions législatives, 1ère partie, p. 1586, n°149.

s'effacent devant une convention internationale qui réclame son application et de toute façon ils renvoient souvent aux Conventions internationales applicables en la matière.

En conclusion, il est possible de porter une appréciation sur la règlementation du transport international de marchandises par mer. Force a été de constater le caractère complexe de la réglementation du fait de son interactivité et de son instabilité[35]. Il est dès lors possible de développer l'idée d'un droit positif du transport international de marchandises par mer formant un système, composé d'éléments réunis par un réseau de relations plus ou moins complexes. Ce système présente les caractéristiques des systèmes juridiques[36] en ce qu'il est ouvert[37] et imparfait en ce qu'il contient des normes contradictoires. Ce système juridique est original par rapport à ses équivalents nationaux car le droit n'est ni construit à partir du haut comme notre système juridique, ni élaboré de façon spontanée par le bas, mais est plutôt construit par touches horizontales successives de normes de valeurs différentes, de provenances diverses, ayant un champ d'application dissemblable.

Ces mouvements d'unification du droit du transport international de marchandises par mer tentée par les Etats et d'uniformisation qui serait réalisée par les opérateurs complexifient le corpus juridique applicable. Il ne faut donc pas renoncer aux tentatives d'unification de cette matière par les Etats. L'unification du droit applicable au transport international de marchandises par mer apparaît encore et toujours comme un idéal souhaitable et accessible pour procurer au monde maritime la sécurité juridique dont il a besoin mais semble, telle la tapisserie de Pénélope, toujours défaite et toujours à recommencer[38].

---

[35] C. GODIN, *Les voies de la mondialisation, La totalité réalisée,* Seyssel, Champ Vallon, vol. 6, 2003, p. 455. Cité par M. DELMAS-MARTY, *Le pluralisme ordonné, Les forces imaginantes du droit (III),* Paris, Seuil 2006, p. 26.
[36] R. GASSIN, «Système et droit», *Revue de la recherche juridique*, 1980, n° 11, p. 353 et s.
[37] Il entretient des relations étroites avec des intervenants économiques et politiques.
[38] HOMERE, *L'odyssée*, Paris, Garnier-Flammarion 1965, II 93. «Alors le jour elle tissait la grande toile, et, la nuit, elle défaisait son ouvrage, à la lumière des flambeaux».