

تعايش القواعد المطبقة على عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر :
مساهمة في دراسة توحيد القانون

فهرس رسالة دكتوراه

Table des matières

<u>Table des abréviations.....</u>	<u>9</u>
Introduction.....	11
<u>Section 1 – L’uniformité du droit du transport maritime : récit et histoire.....</u>	<u>14</u>
Paragraphe 1 – L’uniformisation spontanée du droit du transport international de marchandises par mer.....	14
Paragraphe 2 – L’unification construite du droit du transport international de marchandises par mer.....	18
<u>Section 2 – L’uniformité du droit : idéal et réalité.....</u>	<u>31</u>
Paragraphe 1 - L’idéal d’uniformité du droit.....	32
Paragraphe 2 - Un besoin relatif d’uniformité.....	35
<u>Section 3 – L’uniformité du droit applicable au transport international de marchandises par mer : définitions et questionnement.....</u>	<u>40</u>
Paragraphe 1 – Définitions de l’objet de la recherche.....	40
Paragraphe 2 – La question de l’uniformité du droit applicable au transport international de marchandises par mer.....	43
<u>1ère partie – La recherche d’une unification conventionnelle du droit du transport maritime de marchandises par les Etats.....</u>	<u>47</u>
<u>Titre 1 – L’unification par l’Etat et dans la convention.....</u>	<u>49</u>
<u>Chapitre 1 – De la multiplicité des Etats à l’unité par la Convention : une élaboration et une adoption difficile.....</u>	<u>51</u>
<u>Section 1 – L’analyse de la méthode conventionnelle.....</u>	<u>52</u>
Paragraphe 1 – La mise en œuvre de la méthode et le contenu des conventions d’unification du droit substantiel.....	52
A - La mise en oeuvre de la méthode conventionnelle.....	52
1) La répartition des compétences pour l’élaboration, l’adoption et l’application des Conventions internationales.....	52

2) Le champ d'application des traités internationaux contenant du droit matériel.....	54
B - Le contenu des conventions d'unification du droit substantiel.....	56
1) Les différents contenus possibles des conventions d'unification du droit substantiel.....	56
2) Les contraintes du droit international.....	57
Paragraphe 2 - L'efficacité de la méthode conventionnelle.....	59
A - Les qualités des conventions d'unification du droit substantiel.....	59
1) Les qualités de la méthode conventionnelle comparée à celle des règles de conflit de lois.....	59
2) Les qualités propres de la méthode conventionnelle.....	61
B - Les inconvénients de la méthode conventionnelle	63
1) Les difficultés préalables d'élaboration de ces conventions.....	63
2) L'impossible adoption universelle des conventions.....	66
<u>Section 2 – L'appréciation du choix de la méthode conventionnelle</u>	<u>68</u>
Paragraphe 1 – La pertinence du choix de la méthode conventionnelle en matière de droit du transport international de marchandises par mer	68
A - La justification d'une réglementation internationale du droit du transport maritime de marchandises.....	68
1) Le caractère international du transport maritime de marchandises.....	69
2) L'économie du transport maritime requiert de la sécurité juridique.....	70
B - Les obstacles à une réglementation internationale du droit du transport maritime de marchandises.....	72
1) Le conflit d'intérêts entre chargeurs et armateurs.....	72
2) Le conflit d'intérêts entre pays développés et pays en développement.....	74
Paragraphe 2 - Les imperfections de la méthode conventionnelle en tant que voie d'unification du droit du transport international de marchandises par mer.....	77
A - Les obstacles originels : la diversité des institutions élaborant les Conventions.....	78
1) L'action originelle du Comité Maritime International en matière d'unification du droit maritime.....	78
2) L'intervention concurrente d'organisations intergouvernementales dans l'unification du droit maritime.....	82
B - Les obstacles au moment de l'adoption des Conventions internationales sur le transport de marchandises par mer.....	87
1) L'exemple de l'adoption laborieuse de la Convention de Bruxelles.....	88
2) L'exemple de l'adoption échouée des Règles de Hambourg.....	90

Chapitre 2 – De l’unité de la Convention à la multiplicité de la société internationale : une application éclatée.....93

Section 1 – La société internationale, écueil à l’unification du droit.....

Paragraphe 1 – Les obstacles à l’unification liés à l’intégration du droit conventionnel dans l’ordre juridique interne.....94

A – Les aléas lors de l’application des conventions internationales.....94

1) Le problème de la non-application.....94

2) Les problèmes de traduction ou d’interprétation.....95

B – Les problèmes d’application des Conventions d’unification du droit du transport international de marchandises par mer.....98

1) Les difficultés résultant de l’introduction en droit interne des Conventions internationales.....98

2) Les problèmes d’interprétation de ces Conventions.....102

a) L’interprétation « nationalisante » des Conventions internationales.....103

b) Les solutions proposées pour la préservation par les juges nationaux des conventions « unifiantes ».....107

Paragraphe 2 – Les obstacles à l’unification liés à la confrontation du droit conventionnel avec l’ordre juridique interne.....113

A – L’articulation des dispositions internes et internationales applicables en matière de transport de marchandises par mer.....114

1) La vocation des dispositions conventionnelles à régir un transport interne.....115

2) La vocation des dispositions internes à régir un transport international.....121

B - L’articulation entre les normes faisant partie de l’ordre juridique interne et les Conventions internationales non-ratifiées ou non-approuvées.....125

1) La possibilité d’un concours entre des dispositions internationales et les normes de l’ordre juridique interne.....125

2) Le problème de l’applicabilité des Conventions maritimes non-ratifiées ou non-approuvées.....129

Section 2 – La superposition des Conventions, écueil à l’unification du droit131

Paragraphe 1 - L’identification des différentes hypothèses de concurrence des textes applicables.....131

A – L’applicabilité dans l’espace des Conventions portant sur le transport international de marchandises par mer.....131

1) La convention s'applique dans les Etats contractants.....	132
a) Etat ayant ratifié ou adhéré à une seule de ces Conventions.....	132
- La Convention de Bruxelles de 1924.....	133
- La convention de Bruxelles de 1924 amendée par le Protocole de Visby du 23 février 1968.....	134
- Etat lié par la Convention de Bruxelles modifiée par le Protocole de Visby et par le Protocole du 21 décembre 1979.....	135
- Etat lié par les Règles de Hambourg.....	136
b) Etat ayant ratifié ou adhéré à plusieurs de ces Conventions.....	136
- Etat lié par la Convention de 1924 et les Règles de Hambourg.....	137
- Etat lié par la Convention de Bruxelles modifiée par le Protocole du 23 février 1968 et par les Règles de Hambourg.....	138
- Etat lié par la Convention de Bruxelles modifiée par le Protocole du 23 février 1968, par celui du 21 décembre 1979 ainsi que par les Règles de Hambourg.....	139
2) La convention prévoit les situations auxquelles elle s'applique.....	140
a) La Convention de Bruxelles de 1924.....	140
b) La Convention de Bruxelles de 1924 modifiée par le Protocole du 23 février 1968.....	140
c) Les Règles de Hambourg	141
B – Le domaine matériel des Conventions.....	142
1) La Convention de Bruxelles de 1924.....	142
2) Les Règles de Hambourg.....	144
Paragraphe 2 – L'identification des principales différences entre les Conventions.....	145
A - La prise en charge et les documents de transport.....	145
1) La prise en charge.....	145
2) Les documents de transport.....	147
a) L'émission et le contenu du connaissement.....	147
b) Les réserves faites au connaissement.....	150
c) Les fonctions du connaissement.....	154
d) Les substituts du connaissement.....	155
B - Les obligations des parties au cours du contrat et la livraison.....	156
1) Les obligations des parties au cours du contrat.....	156
2) La livraison.....	158
C - La responsabilité du transporteur.....	159
1) La Convention de Bruxelles de 1924.....	159

2) Les modifications apportées à la Convention de Bruxelles par le Protocole de 1968.....	164
3) Les modifications apportées à la Convention de Bruxelles le Protocole de 1979.....	166
4) Les Règles de Hambourg.....	167
Conclusion du Titre 1.....	172

Titre 2 – La désunification dans l’Etat et par les conventions internationales.....173

Chapitre 1 – La désunification du droit du transport international de marchandises par mer engendrée par la concurrence des Conventions internationales.....175

Section 1 – L’aptitude des mécanismes internationaux à régler la concurrence entre les Conventions.....176

Paragraphe 1 – La capacité des mécanismes internationaux à prévenir et à résoudre les conflits de Conventions.....176

A - Les mécanismes de prévention des conflits177

1) La typologie des clauses de résolution des conflits.....177

2) L’existence de mécanismes de prévention des conflits dans les Conventions sur le transport international de marchandises par mer.....179

B – Un mécanisme efficace d’intégration automatique présent dans la Convention de Bruxelles mais ne réglant pas tous les éventuels conflits de conventions.....181

1) L’impossible conflit entre les différentes versions de la Convention de Bruxelles.....181

2) L’efficacité pratique des mécanismes internationaux de règlement des conflits de conventions malgré l’existence en théorie de cas de conflits potentiels.....182

Paragraphe 2 – L’incapacité des Conventions internationales à régler les hypothèses de conflits de lois.....183

A – Le juge français face aux conflits de lois en l’absence d’une Convention internationale.....183

1) Le transport n’entre pas dans le champ d’application des Conventions internationales...184

2) Le transport entre dans le champ d’application d’une Convention internationale mais celle-ci n’est pas applicable.....185

B – Le juge français face aux conflits de lois impliquant des Conventions sur le transport international de marchandises par mer.....185

1) Les hypothèses de conflits de lois impliquant des Conventions sur le transport international de marchandises par mer.....	185
a) Les conflits de lois impliquant différentes versions de la Convention de Bruxelles.....	186
b) Les conflits de lois impliquant les Règles de Hambourg.....	190
c) Les conflits de lois qui pourraient impliquer le nouvel instrument CNUDCI.....	190
2) Le recours à la Convention de Vienne sur le droit des traités pour résoudre un conflit de lois impliquant des Conventions internationales.....	191
a) L'applicabilité de la Convention de Vienne à la matière étudiée.....	192
b) Les mécanismes contenus dans la Convention de Vienne permettant de régler un conflit de lois impliquant des conventions internationales.....	193
<u>Section 2 – La vocation du droit international privé à régler les conflits de lois en présence d'une Convention internationale étrangère.....</u>	197
Paragraphe 1 - La résolution des conflits de lois et d'interprétations en présence d'une Convention internationale.....	198
A – La résolution des conflits entre plusieurs interprétations judiciaires d'une même disposition d'origine conventionnelle.....	198
1) La détermination du titulaire du pouvoir d'interprétation des traités.....	199
a) La jurisprudence de la Cour de cassation.....	199
b) La jurisprudence du Conseil d'Etat.....	200
2) L'interprétation des traités.....	200
a) La vocation des règles de conflit de lois à régler les divergences d'interprétation.....	201
- Les solutions proposées par la doctrine.....	201
- La position de la Cour de cassation.....	202
b) Une utilisation non-systématique de la règle de conflit de lois pour interpréter une convention « unifiante » contenant du droit matériel.....	204
- Une distinction entre les conventions internationales.....	204
- L'application au droit du transport international de marchandises par mer.....	205
B – La résolution par le droit international privé des conflits entre les conventions insérées dans deux ordres juridiques différents.....	207
1) Le contenu des règles de conflit : un retour au droit national.....	209
a) La méthode du conflit de lois.....	209
b) La règle de conflit de lois applicable à la catégorie des actes juridiques.....	210
2) L'existence de critères de rattachement spécifiques aux conflits impliquant des conventions internationales ou au droit maritime.....	212

a) L'utilisation par le juge de critères de rattachement spécifiques aux conflits impliquant des conventions internationales.....	212
- La règle de l'application impérative.....	212
- La règle de la convention commune.....	214
b) L'utilisation par le juge de la loi du pavillon, critère de rattachement spécifique au droit maritime.....	215
- La loi du pavillon.....	215
- L'appréciation de cette règle de conflit.....	216
Paragraphe 2 - La résolution des conflits de lois en matière de transport international de marchandises par mer par la Convention de Rome.....	219
A – L'identification de la loi applicable à un transport international de marchandises par mer par la Convention de Rome.....	219
1) La vocation de la Convention de Rome à s'appliquer à un transport international de marchandises par mer.....	220
2) Le dispositif de détermination de la loi applicable au transport international de marchandises par mer.....	223
a) La loi est celle choisie par les parties.....	224
b) La détermination de la loi applicable en l'absence de choix par les parties.....	225
c) L'intervention des lois de police.....	226
d) L'intervention de l'ordre public du for.....	234
B - L'appréciation de l'apport de la Convention de Rome à l'unification du droit du transport international de marchandises par mer.....	236
1) La Convention de Rome ne contient pas de règles applicables au fond du litige.....	237
2) Une actuelle faiblesse de l'apport de la Convention de Rome à l'unification du droit du transport international de marchandises par mer pouvant évoluer grâce à la modification de cette Convention.....	238

Chapitre 2 – La désunification du droit du transport international de marchandises par mer aggravée par le droit international privé.....243

Section 1 – Une résolution nationale des conflits impropre à assurer l’unification du droit du transport international de marchandises par mer.....244

Paragraphe 1 – Les difficultés liées à l’application par le juge français d’une Convention étrangère par le biais des règles de conflit244

A - Le problème de l’application directe des Règles de Hambourg par le juge français saisi du litige.....245

1) L’affrontement doctrinal sur le problème de l’application directe des Conventions maritimes.....245

a) La thèse maritimiste.....245

b) La thèse internationaliste.....249

c) La thèse de l’application impérative des Conventions maritimes.....254

2) Les solutions retenues par la jurisprudence.....257

a) La jurisprudence adoptant un raisonnement “maritimiste”.....257

b) Vers une consécration de la théorie “internationaliste” par la jurisprudence.....262

B - Le problème de l’application indirecte des Règles de Hambourg par le biais de l’exequatur.....266

1) La compétence du tribunal étranger.....268

2) L’application de la loi compétente selon les règles françaises de conflit.....270

3) La conformité à l’ordre public international.....272

4) L’absence de fraude à la loi.....272

Paragraphe 2 – Les difficultés liées au caractère national des règles du droit international privé à l’origine de fraudes à la loi.....274

A – Les cas de fraudes à la loi stricto sensu.....274

1) L’identification de la fraude à la loi stricto sensu.....275

2) L’absence de fraudes à la loi stricto sensu dans la matière étudiée.....276

B – Les cas de fraudes à la loi lato sensu : le forum shopping.....276

1) L’identification des hypothèses de forum shopping en matière de droit du transport international de marchandises par mer.....277

2) Une distinction nécessaire entre des comportements frauduleux et d’autres licites.....280

Section 2 - Le dépassement de la résolution nationale des conflits engendrés par les conventions.....	283
Paragraphe 1 – Les propositions de la doctrine pour dépasser la résolution nationale des conflits de Conventions.....	283
A – La solution de l’élaboration de règles de conflit spécifiques aux conventions.....	283
1) Les règles de conflit spécifiques aux conventions proposées par Monsieur Majoros.....	285
a) La règle de l’efficacité maximale.....	286
b) La règle du traité postérieur.....	289
2) L’appréciation de ces règles.....	290
B – Les propositions doctrinales pour l’élaboration d’une nouvelle convention.....	291
1) Les Règles de Marseille.....	292
2) L’identification par Monsieur Griggs des obstacles qu’une nouvelle convention devra affronter.....	293
Paragraphe 2 - Le projet de la CNUDCI sur un nouvel instrument régissant le transport international de marchandises par mer.....	297
A - La genèse du projet de Convention de la CNUDCI.....	297
B - Le contenu de ce projet de Convention de la CNUDCI.....	301
1) Le champ d’application.....	301
2) Les parties au transport.....	303
3) Les opérations comprises dans le champ d’application du texte.....	305
4) La responsabilité du transporteur	306
5) La responsabilité du transporteur pour retard.....	308
6) La responsabilité du chargeur.....	311
C – L’appréciation du caractère unificateur du projet de Convention de la CNUDCI.....	311
Conclusion du Titre 2.....	316
Conclusion de la Partie 1.....	317

2ème partie – La construction d’une uniformisation pragmatique du droit du transport maritime de marchandises par les opérateurs.....321

Titre 1 – La construction d’une uniformisation du droit par les pratiques contractuelles.....325

Chapitre 1 – L’uniformisation anticipée, dans le contrat.....327

Section 1 - L’uniformisation par la conclusion de contrats-types.....330

Paragraphe 1 – Une uniformisation réalisée en matière de contrat d’affrètement.....330

A - La possibilité en matière d’affrètement au voyage d’assurer une uniformisation du droit par la pratique contractuelle.....331

1) Les différences entre le transport maritime de marchandises sous connaissement et l’affrètement au voyage.....331

2) L’importance de la pratique contractuelle en matière d’affrètement au voyage.....334

B – La possibilité d’une uniformisation du contrat de transport international de marchandises par mer par un rapprochement avec le contrat d’affrètement.....338

1) Les justification de la dichotomie de régime entre le contrat de transport maritime et celui d’affrètement au voyage.....339

2) La pérennité de la dichotomie de régime entre ces deux contrats malgré l’existence de connaissements-types.....340

Paragraphe 2 – Une uniformisation irréalisée en matière de contrat de transport international de marchandises par mer.....342

A - L’existence de connaissements standards.....342

1) L’identification de connaissements standards ou de documents imaginés par la pratique.343

a) L’identification de connaissements standards.....343

b) L’identification de documents imaginés par la pratique.....344

2) Les difficultés que pourraient provoquer ces connaissements standards.....348

B – Un apport limité des connaissements standards à l’uniformisation du droit.....349

1) Un apport limité par le manque d’autonomie juridique.....349

2) Un apport limité par le manque d’autonomie sociale.....351

Section 2 – L’uniformisation par l’insertion de clauses Paramount.....	353
Paragraphe 1 – De la définition de la clause Paramount à son application.....	353
A – L’existence de la clause Paramount.....	353
1) La définition et l’utilité de la clause Paramount.....	353
a) La définition.....	353
b) L’utilité.....	354
2) La validité de la clause Paramount	357
a) Les conditions de forme.....	357
b) Les conditions de fond.....	358
- Rattachement du contrat à la loi d’un Etat.....	358
- Impossibilité de remanier ou transgresser la Convention internationale choisie.....	358
B – L’application de la clause Paramount.....	365
1) La désignation du droit applicable par la clause.....	365
a) Lorsqu’aucune Convention d’unification du droit substantiel n’est applicable.....	365
- Le principe de validité de cette clause.....	365
- La limite de l’article 16 de la Convention de Rome.....	366
- La limite de l’article 7 de la Convention de Rome.....	368
b) Lorsqu’une Convention d’unification du droit substantiel est applicable.....	370
2) L’opposabilité de la clause Paramount.....	374
a) L’opposabilité au chargeur.....	374
- La question du caractère dérogoire au droit commun de la clause.....	375
- La lisibilité de la clause.....	376
- La connaissance et l’acceptation de la clause.....	377
b) L’opposabilité au destinataire.....	380
Paragraphe 2 – De la participation de la clause Paramount à l’uniformisation du droit.....	385
A – Les difficultés rencontrées lors de la mise en œuvre des clauses Paramount.....	386
1) Le sectionnement juridique du contrat par le biais de la clause Paramount.....	386
2) L’interprétation de la clause Paramount.....	388
B - Les limites de la clause Paramount.....	393
1) Les limites à l’efficacité des clauses Paramount causées par le respect des principes généraux du droit international privé.....	394
a) Le non respect de l’ordre public.....	394
b) La fraude à la loi.....	396

2) Les limites à l'efficacité des clauses Paramount causées par l'application de conventions internationales ou de lois.....	397
a) En l'absence d'une disposition impérative.....	397
b) En présence d'une disposition impérative.....	398
<u>Chapitre 2 – L'uniformisation différée, dans l'instance arbitrale.....</u>	403
<u>Section 1 – L'œuvre créatrice de l'arbitrage.....</u>	404
Paragraphe 1 - L'admission du recours à l'arbitrage	404
A - Le recours à l'arbitrage en général.....	404
1) La définition et les avantages de l'arbitrage.....	405
2) Les modalités de recours à l'arbitrage.....	406
B - Le recours à l'arbitrage en matière maritime.....	408
1) Les dispositions d'origine interne.....	409
2) Les dispositions d'origine internationale.....	409
Paragraphe 2 – L'admission par les conventions internationales du droit désigné par l'arbitrage.....	411
A - En l'absence d'une convention internationale applicable.....	411
1) Les parties ont choisi le droit applicable.....	411
2) Les parties n'ont pas prévu le droit applicable.....	413
B - En présence d'une convention internationale impérativement applicable.....	414
1) Les parties ont prévu le droit applicable.....	415
2) Les parties n'ont pas choisi de loi applicable.....	418
<u>Section 2 – L'œuvre « uniformisatrice » de l'arbitrage.....</u>	424
Paragraphe 1 – L'appréciation d'une éventuelle création d'un ordre juridique transnational par l'arbitrage.....	424
A - L'utilisation par les arbitres des principes généraux.....	424
B - La juridicité de ces principes généraux.....	426
Paragraphe 2 - L'appréciation de l'apport de l'arbitrage à l'uniformisation du droit.....	430
A - L'autonomie de l'arbitrage international	430
1) Une autonomie de principe de l'arbitrage international.....	430
2) Une autonomie de l'arbitrage international remise en cause par sa confrontation avec les ordres juridiques nationaux.....	432
B - Le rôle de l'arbitrage en matière d'uniformisation du droit.....	433

1) L'apport de l'arbitrage international à l'uniformisation du droit.....	434
a) L'efficacité de ce mode de règlement des litiges.....	434
b) Le manque de cohérence des sentences arbitrales.....	435
2) Le rôle de l'arbitrage international en matière de transport maritime de marchandises....	439
a) Une utilisation fréquente de l'arbitrage en matière de transport maritime de marchandises.....	439
b) Un apport limité de l'arbitrage au droit du transport maritime de marchandises.....	441
Conclusion du Titre 1.....	443

Titre 2 – La tentative de construction d'un droit par la cristallisation des pratiques contractuelles.....445

Chapitre 1 – D'une uniformisation générale des pratiques à la construction d'une règle de droit par les opérateurs.....449

Section 1 – De l'édification d'une Lex Mercatoria.....451

Paragraphe 1 - La Lex Mercatoria : définition et contenu.....453

A - La définition de la Lex Mercatoria.....454

1) L'existence d'un système complet de règles juridiques spécifiques au commerce international.....455

a) Le caractère juridique des pratiques du commerce international.....456

b) L'homogénéité de la Lex Mercatoria.....459

2) L'existence d'une société internationale des marchands productrice de normes juridiques.....461

B - Le régime de la Lex Mercatoria.....463

1) Le contenu de la Lex Mercatoria.....463

2) L'autonomie de la Lex Mercatoria.....467

Paragraphe 2 – La Lex Mercatoria : son rôle en matière de droit du transport international de marchandises par mer.....470

A - L'organisation des opérateurs du transport maritime de marchandises.....472

1) L'organisation des armateurs.....472

2) L'organisation des chargeurs.....474

B - La coexistence des Conventions internationales et de la Lex Mercatoria.....476

1) L'existence d'une Lex mercatoria en matière de droit du transport maritime.....476

2) L'existence d'un ordre juridique maritime général.....477

<u>Section 2 – De l'utilisation des usages.....</u>	<u>480</u>
Paragraphe 1 – L'important apport pratique des usages en matière de transport international de marchandises par mer.....	483
A - Le droit du transport international de marchandises par mer : un cadre favorable pour les usages.....	483
1) Le droit du commerce international, un domaine propice au développement des usages..	483
2) Le droit maritime, une présence historique d'usages.....	484
B - L'importance des usages en matière de transport international de marchandises par mer.....	485
1) Les usages de place : les Liners Terms.....	486
2) Les usages généraux.....	488
a) Les Incoterms.....	489
b) Les clauses attributives de compétence.....	492
Paragraphe 2 – Le faible apport juridique des usages à l'uniformisation du droit du transport international de marchandises par mer	495
A – La diversité et l'incertitude des usages.....	495
B – La fragilité des usages.....	496
<u>Chapitre 2 – D'une nécessaire unification par les Etats à la recherche de sa pertinence.....</u>	<u>499</u>
<u>Section 1 - L'étendue de l'unification du droit applicable au transport international de marchandises par mer.....</u>	<u>501</u>
Paragraphe 1 – De l'intervention des Etats.....	501
A - La période du particularisme du droit maritime : l'exclusion de l'intervention des Etats.....	502
1) Exposé de la thèse du particularisme.....	502
2) La critique de la thèse.....	506
B – L'évolution de l'intervention des Etats.....	507
1) La justification historique de l'adoption d'une législation internationale impérative.....	508
2) Vers un dépassement de la législation internationale impérative par l'élaboration de nouvelles formes contractuelles par les opérateurs.....	510
Paragraphe 2 - La mesure de l'intervention des Etats dans le contrat de transport international de marchandises par mer.....	513

A - La possibilité pour les opérateurs du transport de régir librement leurs rapports juridiques.....	513
1) La vocation de l'autonomie de la volonté à régir les relations individuelles.....	514
a) Le principe de l'autonomie de la volonté.....	514
b) Les difficultés engendrées par l'autonomie de la volonté.....	517
2) Le choix de la restauration totale ou partielle de l'autonomie de la volonté en matière de transport international de marchandises par mer.....	519
a) Une restauration totale de l'autonomie de la volonté.....	520
b) Une intensification du rôle de l'autonomie de la volonté.....	522
B - La recherche de méthodes nouvelles pour régir le transport international de marchandises par mer.....	528
1) La coordination.....	528
2) L'harmonisation.....	529
<u>Section 2 – Le niveau d'unification du droit du transport international de marchandises par mer.....</u>	<u>531</u>
Paragraphe 1 - Le mythe d'un droit unifié global	531
A - La fin du mythe de l'universalisme.....	532
B – La globalisation de la société et le droit post-moderne.....	533
Paragraphe 2 - La possibilité d'une unification régionale du droit du transport international de marchandises par mer.....	536
A - Le choix du niveau régional en matière d'unification du droit.....	537
1) L'intérêt d'une action régionale.....	537
2) Les caractéristiques de l'action régionale.....	539
B - L'action de la Communauté européenne en matière de droit du transport international de marchandises par mer.....	543
1) L'intervention de la Communauté européenne en matière de droit du transport international de marchandises par mer.....	543
2) L'efficacité d'une action régionale en matière de transport international de marchandises par mer.....	545
Conclusion du Titre 2.....	553
Conclusion de la Partie 2.....	554
 Conclusion générale.....	 557