Nations Unies A/CN.9/WG.III/WP.29



Assemblée générale

Distr.: Limitée 31 janvier 2003

Français

Original: Anglais

Commission des Nations Unies pour le droit commercial international Groupe de travail III (Droit des transports) Onzième session New York, 24 mars-4 avril 2003

> Droit des transports: élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [par mer]

Observations générales sur le champ d'application du projet d'instrument

Note du secrétariat

V.03-80819 (F) 180303 190303



Table des matières

		Paragraphes	Page
Introduction		1-9	4
I.	Position actuelle de l'industrie et opportunité d'un régime porte à porte	10-42	6
	A. Pratiques commerciales pertinentes actuelles	12-16	7
	B. Réalités commerciales: poids et valeur du trafic qui donne lieu à des		
	contrats porte à porte	17-19	8
	C. Contrats maritimes en vigueur	20-23	8
	D. Étendue de la pratique actuelle du porte à porte	24-26	9
	E. Intérêt manifesté par l'industrie pour un seul et unique contrat porte à porte	27-34	10
	F. Le souhait de l'industrie: davantage qu'un régime de responsabilité	35-36	13
	G. Positions des différents acteurs industriels	37-40	13
	H. Situation actuelle en matière de contrats de porte à porte	41	15
	Problèmes relatifs aux contrats de porta à porte qui ne relèvent pas de régimes contractuels ou législatifs	42	15
II.	Régimes actuels et possibilité d'adopter un régime applicable au transport de porte à porte et, en particulier, de retenir l'idée de réseau	43-110	15
	A. Champ d'application de chacune des conventions relatives au transport et durée de la responsabilité 1. Le projet d'instrument. 2. CMR 3. COTIF-CIM 4. CMNI 5. Convention de Varsovie 6. Convention de Montréal	48-61 48-53 54-55 56-58 59 60 61	17 17 19 19 20 20 20
	B. Application possible de conventions concurrentes en cas d'action du chargeur ou du destinataire contre le transporteur de porte à porte. 1. CMR 2. COTIF-CIM 3. CMNI 4. Conventions de Varsovie et de Montréal	62-71 62-64 65-68 69-70 71	20 20 21 22 23
	 C. Application possible de conventions concurrentes à des questions autres que la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et les délais pour agir en justice 1. Obligations et responsabilité du chargeur en cas de dommage causé par les marchandises 2. Obligations de fournir des informations incombant au chargeur 3. Documents de transport 4. Fret 5. Droit de contrôle 	72-105 73-78 79-84 85-89 90-92 93-99	23 24 25 27 27
	6 Livraison des marchandises	93-99 100-104	28

			Paragraphes	Page
		7. Transfert de droits	105	30
	D.	Application éventuelle de conventions concurrentes pour les actions en recours du transporteur de porte à porte contre un transporteur exécutant.	106-107	30
	E.	Application éventuelle de conventions concurrentes pour des réclamations du chargeur ou du destinataire contre le transporteur exécutant.	108-110	31
III.		antages et inconvénients de l'application générale de la formule de porte à te et du système de réseau du projet d'instrument	111-118	31
IV.		férences entre les régimes applicables au transport de marchandises par et par d'autres modes	119-124	33
V.	Sol	utions proposées	125-185	54
	A.	Une convention ou des règles types?	126-129	35
	B.	Voie rapide et voie lente	130-131	36
	C.	Options préservant le principe de réseau	132-153	36
		transport 2. La proposition canadienne a) Possibilité 1 b) Possibilité 2 c) Possibilité 3 3. La proposition suédoise	133-137 138-149 139-140 141-143 144-149 150-153	36 37 38 38 38 39
	D.	La proposition italienne.	154-158	40
	E.	Options envisagées en fonction du traitement réservé aux parties exécutantes 1. Option 1 – Principes de base 2. Option 1 – Commentaire sur les principes de base 3. Option 2 – Principe de base 4. Option 2 – Commentaire sur le principe de base 5. Option 3 – Principe de base 6. Option 3 – Commentaire sur le principe de base	159-185 166 167-176 177 178-180 181 182-185	41 43 44 45 46 46 47

Introduction

- 1. En 2001, à sa trente-quatrième session, la Commission a décidé d'étendre la portée de ses travaux en matière de droit des transports aux questions de responsabilité. Elle a aussi décidé que dans un premier temps le Groupe de travail examinerait les opérations de transport de port à port; cependant, le Groupe de travail avait toute latitude pour étudier s'il serait souhaitable et réaliste d'examiner également les opérations de transport de porte à porte ou certains aspects de ces opérations et, en fonction des résultats de ces études, recommander à la Commission d'étendre le cas échéant son mandat¹.
- 2. À sa neuvième session, le Groupe de travail sur le droit des transports a examiné attentivement la question de savoir si la durée de la responsabilité du transporteur, telle que déterminée par le projet d'instrument (projet préliminaire d'instrument sur le transport de marchandises par mer, A/CN.9/WG.III/WP.21), devrait être limitée aux opérations de transport de port à port ou si, lorsque le contrat de transport prévoyait également une étape terrestre intervenant avant et/ou après le transport maritime, le projet d'instrument devrait s'appliquer à l'ensemble du contrat (notion de transport de porte à porte). Après débat, le Groupe de travail a estimé qu'il serait utile qu'il poursuive ses délibérations sur le projet d'instrument en partant de l'hypothèse de travail provisoire que le projet d'instrument devrait s'appliquer aux opérations de transport de porte à porte (A/CN.9/510, par. 26 à 32).
- 3. À sa trente-cinquième session, en 2002, après débat, la Commission a approuvé l'hypothèse de travail selon laquelle le projet d'instrument devrait s'appliquer aux opérations de transport de porte à porte, étant entendu que la question de son champ d'application serait à nouveau examinée une fois que le Groupe de travail aurait étudié ses dispositions de fond et aurait une vision plus complète de leur fonctionnement dans le contexte du transport de porte à porte².
- 4. À sa dixième session, le Groupe de travail a repoussé à la session suivante l'examen du projet d'article du projet d'instrument consacré à la durée de la responsabilité faute de temps pour l'examiner (A/CN.9/525, par. 27 et 123). Cependant, il a été convenu que le secrétariat préparerait un document de travail présentant les avantages et les inconvénients de la notion de transport de port à port par rapport à celle de transport de porte à porte, en particulier à la lumière des besoins et de la pratique actuels et futurs de l'industrie.
- 5. Le présent document d'information porte par conséquent sur la question de savoir s'il est souhaitable et réaliste de traiter des opérations de transport de porte à porte dans le projet d'instrument.
- 6. On trouvera dans le présent document des références aux instruments internationaux ci-après:
- a) La Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et le Protocole de signature de Bruxelles de 1924 (les Règles de La Haye);

¹ Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-sixième session, Supplément n° 17 (A/56/17), par. 345.

² Ibid., cinquante-septième session, Supplément n° 17 (A/57/17), par. 224.

- b) La Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement de Bruxelles de 1924, telle qu'amendée par les Protocoles de 1968 et 1979 (les Règles de La Haye-Visby);
- c) La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (les Règles de Hambourg);
- d) La Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises de Genève du 24 mai 1980 (la Convention multimodale);
- e) La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route de 1956, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (la "CMR");
- f) La Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure de Budapest de 2000 (la "CMNI");
- g) Les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises, Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, telle que modifiée par le Protocole de 1999 (la "COTIF-CIM");
- h) La Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, telle que modifiée par le Protocole signé à La Haye le 28 septembre 1955 et par le Protocole de Montréal n° 4 du 25 septembre 1975 (la Convention de Varsovie); et
- i) La Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international de 1999 (la Convention de Montréal).
- 7. Le projet d'instrument est censé régir les "contrats de transport" dans lesquels, selon le projet d'article 3.1, le lieu de réception et le lieu de livraison se trouvent dans des États différents et qui répondent à certaines conditions supplémentaires. Aux termes du projet d'article 1.5, le terme "contrat de transport" désigne "un contrat par lequel un transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises entièrement ou partiellement par mer d'un lieu à un autre". Le projet d'article 1.1 définit aussi le terme "transporteur" par rapport au contrat de transport, de même que le paragraphe 19 de ce projet d'article pour le terme "chargeur".
- 8. Le projet d'instrument suit donc une approche contractuelle. Il s'applique à un certain type de contrat aux caractéristiques économiques et opérationnelles spécifiques. Ce type de contrat suppose le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer, ce qui, dans la pratique courante, entraîne souvent un transport de porte à porte. Cela signifie que les marchandises peuvent être transportées non seulement par des navires de mer, mais aussi par d'autres modes de transport avant et/ou après le transport par mer. Il a été dit à propos de l'idée d'appliquer le projet d'instrument aux contrats de transport de porte à porte qu'il s'agissait d'une "approche non limitée" au transport maritime, puisque le critère commun d'application du projet d'instrument résidait dans l'étape maritime.
- 9. Que l'idée du porte à porte soit ou non retenue en définitive, on peut noter que ni l'approche contractuelle, ni le champ d'application proposé (du porte à porte) (où les modes de transport secondaires sont dans une certaine mesure couverts par une

convention régissant par ailleurs un seul mode de transport) ne sont exceptionnels. La plupart des conventions relatives au transport international en vigueur s'inscrivaient dans une plus ou moins grande mesure dans l'approche contractuelle et plusieurs d'entre elles s'appliquent aussi aux modes de transport secondaires. Ainsi, les Conventions de Varsovie et de Montréal traitent des services secondaires de ramassage et de livraison et la CMR du cas où un véhicule routier est transporté à bord d'un navire ou d'un véhicule ferroviaire. Plus précisément, la COTIF-CIM demande l'application des règles en usage pour le transport ferroviaire lorsque le transport par la route ou les voies d'eau intérieures complète le transport ferroviaire et la CMNI traite des cas de transport combiné par mer et par voies d'eau intérieures. La portée de l'application de ces autres conventions de transport international est examinée plus en détail dans la section II ci-dessous, après examen, dans la section I, de la position actuelle de l'industrie et de l'opportunité d'un régime applicable au porte à porte pour les contrats de transport. La section III énumère certains des avantages et des inconvénients d'une approche porte à porte et du système de réseau en particulier. La section IV traite de certaines des différences entre approches non maritimes et maritimes du transport de marchandises et, enfin, la section V expose les solutions générales et celles plus spécifiques qui peuvent être examinées par le Groupe de travail.

I. Position actuelle de l'industrie et opportunité d'un régime porte à porte

- 10. Pour que le Groupe de travail puisse se prononcer sur l'opportunité d'étendre le champ d'application du projet d'instrument aux opérations de transport de porte à porte, il est nécessaire de voir comment l'industrie fonctionne actuellement. La présente section aborde neuf questions spécifiques particulièrement pertinentes à cet égard: 1) les pratiques commerciales pertinentes actuelles en matière de transport maritime de marchandises; 2) les réalités commerciales et le transport maritime, en particulier la part en poids et en valeur du commerce qui donne lieu à des contrats de transport de porte à porte; 3) le traitement réservé aujourd'hui par l'industrie aux contrats maritimes; 4) l'étendue de la pratique actuelle du porte à porte; 5) dans quelle mesure l'industrie veut-elle d'un contrat unique de transport de marchandises porte à porte? 6) dans quelle mesure l'industrie demande-t-elle plus qu'un régime de responsabilité? Réclame-t-elle, par exemple, l'inclusion de certaines dispositions dans les contrats et documents? 7) la position des différents acteurs industriels sur la question de savoir s'il y a lieu d'étendre le champ d'application du projet d'instrument au transport de porte à porte; 8) la pratique actuelle de l'industrie des transports maritimes en matière d'éventuels contrats de transport de porte à porte; et 9) les problèmes relatifs aux contrats de transport de porte à porte qui ne relèvent pas pour l'instant de régimes contractuels ou législatifs.
- 11. La présente section examine ces questions et fournit des informations aussi complètes que possible pour en comprendre les tenants et les aboutissants. Cependant, il faut relever que les données statistiques disponibles pour traiter de ces questions sont très limitées. Les informations obtenues pour resituer ces questions dans leur contexte ont été généralisées, mais reposent sur une très large expérience en ce qui concerne la pratique actuelle de l'industrie.

A. Pratiques commerciales pertinentes actuelles

- 12. Les pratiques commerciales actuelles diffèrent selon qu'il s'agit du commerce de "vrac" ou du commerce de marchandises diverses. Le commerce de vrac se subdivise en commerce de vrac "liquide" et commerce de vrac "sec". Le transport de marchandises au titre du commerce de marchandises diverses exception faite du transport de produits forestiers, d'acier, de véhicules à bord de navires spécialisés dans le transport de véhicules/voitures et de marchandises destinées à des projets³ est presque complètement conteneurisé, du moins pour ce qui est du transport entre des ports équipés pour la manutention des conteneurs. Le commerce de vrac humide s'entend au premier chef du transport de pétrole brut et de produits raffinés, ainsi que de produits chimiques.
- 13. Aux distinctions ci-dessus, s'ajoute le commerce réfrigéré, dit par "reefer", qui se subdivise lui-même en commerce à bord de navires frigorifiques, dans lesquels la cale est entièrement sous température contrôlée et en commerce de conteneurs réfrigérés, où le contrôle de la température se limite à certains conteneurs. Aux fins du présent document, le commerce de vrac s'entend de vrac sec, tandis que le commerce de conteneurs réfrigérés s'entend du transport conteneurisé.
- 14. En général, le commerce de vrac s'effectue sur la base de chartes parties, en vertu desquelles les navires sont engagés soit pour une durée déterminée soit pour une traversée. Des connaissements sont alors souvent émis pour le transport des différentes marchandises transportées au titre de la charte partie. La nature des marchandises transportées dicte en général la durée de la responsabilité du navire à l'égard des marchandises. De ce fait, presque toujours, la durée de responsabilité du navire, du chargement au déchargement, est souvent dite "de palan à palan" pour les vraquiers et "de collecteur à collecteur" pour le transport de vrac liquide.
- 15. Le commerce de marchandises diverses au premier chef le commerce conteneurisé s'effectue essentiellement sur la base de connaissements ou autres documents du même ordre, qui peuvent être transférables ou négociables ou ne pas l'être.
- 16. Du fait que les marchandises transportées par conteneur peuvent être transférées d'un véhicule à un autre sans avoir à être déchargées du conteneur, la pratique en matière de commerce conteneurisé consiste à recevoir les marchandises à transporter et à les livrer après transport ailleurs que le long du navire. Il peut s'agir de l'usine du chargeur ou de l'entrepôt du destinataire, d'un dépôt à l'intérieur du territoire ou encore d'un terminal dans une zone portuaire. De façon générale, c'est donc surtout dans le secteur du commerce conteneurisé que se présente la possibilité du transport de porte à porte.

On peut décrire les marchandises destinées à des projets comme étant des biens et des matériaux qui font l'objet de colis hors normes, déplacés selon des méthodes hors normes d'un lieu à un autre hors norme. En raison de leur spécificité, leur transport doit souvent répondre à des délais très stricts et le projet dans son ensemble risque de subir de lourdes pertes si les matériaux parviennent à leur destination finale en retard, incomplets ou endommagés.

B. Réalités commerciales: poids et valeur du trafic qui donne lieu à des contrats porte à porte

- 17. Les exploitants de lignes de porte-conteneurs n'ont pas pu fournir de renseignements précis sur la part du poids et de la valeur du trafic au titre de contrats de transport de porte à porte. De leur point de vue, la valeur des marchandises transportées par conteneur ne constitue pas un paramètre financier essentiel. De fait, l'exploitant de ligne n'a généralement pas les moyens de connaître la valeur des marchandises et il n'est pas nécessaire non plus que ce type d'information soit communiquée au transporteur. Pour les chargeurs, des informations telles que la valeur des marchandises revêtent un caractère souvent délicat au plan commercial. Le poids d'un conteneur en revanche est un facteur très important dans le chargement et l'arrimage d'un porte-conteneurs, mais ce ne sont pas des informations qui méritent d'être consignées ou collectées à d'autres fins.
- 18. Dans ces conditions, les données recueillies par la Maritime Administration du Department of Transportation des États-Unis d'Amérique et publiées sous le titre "U.S. Foreign Waterborne Transportation Statistics" représentent une source d'information particulièrement fiable⁴. Ces données révèlent qu'en 2001 la valeur des marchandises entrant dans le commerce maritime extérieur des États-Unis et dont le transport a été assuré par les lignes de porte-conteneurs représentait 68 % de la valeur totale de ce secteur, soit 490 milliards de dollars sur 720 milliards. On a estimé par ailleurs que de 75 à 80 % au moins des conteneurs utilisés dans le commerce intérieur des États-Unis ont été transportés porte à porte. Au niveau mondial, on a enregistré 225 300 000 entrées et sorties de conteneurs dans les ports en 20005, principalement entre l'Asie, l'Europe et l'Amérique du Nord, encore que l'on ait relevé un nombre de mouvements non négligeable dans toutes les régions. Le commerce maritime mondial devrait doubler entre 1997 et 2006 pour atteindre environ 1 milliard de tonnes⁶ et la majeure partie de ces marchandises conteneurisées feront appel à des modes de transport multiples pour un transport de porte à porte.
- 19. Le tonnage global des marchandises transportées en vrac (rarement transportées de porte à porte) est estimé à peu près au double de celui des marchandises conteneurisées (régulièrement transportées de porte à porte). La valeur totale des marchandises transportées par conteneur est néanmoins sensiblement supérieure à celle des marchandises transportées en vrac. Une explication tiendrait à la forte proportion de biens de consommation d'une valeur relativement élevée, transportés par conteneur. Le rapport fret/poids des marchandises conteneurisées représenterait environ 15 fois celui du vrac sec.

C. Contrats maritimes en vigueur

20. Les contrats en usage actuellement pour le transport de marchandises par mer dépendent du secteur particulier considéré. Si les contrats de palan à palan ou de collecteur à collecteur dominent le commerce de vrac, les connaissements fondés

⁴ Publiées sous forme électronique sur le site « http://www.marad.dot.gov/marad_statistics »

⁵ Containerisation International Yearbook.

⁶ Review of Maritime Transport, CNUCED, 1997, p. 13.

sur le principe du palan au palan ont pratiquement disparu du commerce de marchandises diverses (à l'exception des marchandises non conteneurisées dont il a déjà été question). En effet, dans le commerce conteneurisé, la remise du chargeur au transporteur ne se fait pas le long du navire. Le commerce conteneurisé repose par conséquent sur des connaissements soit de port à port, soit de porte à porte, ou encore sur des connaissements mixtes. En fait, la réception ou la livraison des marchandises de port à port a lieu dans un terminal de conteneurs situé dans la zone portuaire, souvent appelée "parc à conteneurs". Il vaudrait même mieux parler de trafic de "terminal à terminal" et, effectivement, certains transporteurs acceptent expressément la responsabilité à partir de ces points et jusque-là.

- 21. Mais on peut aussi envisager la réception et la livraison des marchandises en un point situé à l'intérieur du territoire, lequel peut se trouver à proximité ou loin du port. On parle alors de "centre de groupage et d'empotage/dépotage des conteneurs" (CFS), ou encore de "dépôts" ou, plus précisément, de "dépôts intérieurs de conteneurs". De nombreux centres de groupage et de dépôts intérieurs de conteneurs sont dotés de services de dédouanement. Ils sont en général exploités par les transporteurs ou leurs sous-traitants, plutôt que par les chargeurs.
- 22. Le trafic de dépôt à dépôt n'est pas assimilable au trafic de porte à porte. Les "portes" en question n'appartiennent pas au transporteur, mais aux chargeurs. Dans le cas d'un envoi destiné à l'exportation par exemple, les marchandises peuvent être remises au transporteur au lieu de leur fabrication à la "porte" de l'expéditeur et dans le cas de marchandises d'importation, le transporteur peut les livrer dans un entrepôt, voire dans un centre de distribution à la "porte" du destinataire. Ces grandes lignes étant posées, plusieurs combinaisons sont envisageables, comme le transport de port à porte ou de porte à port, dont il sera question dans la catégorie générale du porte à porte examinée ci-dessous aux paragraphes 24 à 26.
- 23. Il est important de bien faire la distinction entre le transport de dépôt à dépôt et le transport de porte à porte. Comme le premier concerne les transporteurs plutôt que les chargeurs, limiter le champ d'application du nouvel instrument au transport de dépôt à dépôt ne donnerait pas aux destinataires des marchandises la possibilité de couvrir le déplacement de leurs conteneurs de porte à porte par un seul et même contrat.

D. Étendue de la pratique actuelle du porte à porte

24. De toute évidence, la pratique du porte à porte dans le cadre du commerce maritime concerne au premier chef le commerce conteneurisé. Les chiffres donnés ci-dessous porteront à la fois sur le trafic de porte à porte proprement dit et sur ses variantes de porte à port et de port à porte évoquées plus haut au paragraphe 22. Il est toutefois difficile de se lancer dans des généralisations car les conditions varient d'un secteur à l'autre, d'autant que les chiffres peuvent eux aussi varier d'un transporteur à l'autre. Certains transporteurs, qui ont étendu leurs opérations aux services de transit et de logistique, émettent une plus forte proportion de connaissements porte à porte. D'autres se concentrent sur les services port à port, laissant aux chargeurs, aux transitaires et aux prestataires de services de logistique le soin du transport intérieur.

- 25. Sur les 60 millions de conteneurs transportés dans le monde en 2000, les exploitants de porte-conteneurs en ont transporté la moitié sur une base multimodale. Certains pays font état d'un pourcentage plus élevé: ainsi, aux États-Unis d'Amérique, de 75 à 80 % du transport de conteneurs s'effectue sur une base multimodale. Mais les chiffres varient d'un exploitant de porte-conteneurs à un autre. Ainsi, un important exploitant de porte-conteneurs estimait ce pourcentage à 25 % au niveau mondial, alors que, dans d'autres régions géographiques, comme aux États-Unis, ce chiffre serait de l'ordre de 40 à 50 %. En Asie, les exploitants de porte-conteneurs pratiquent surtout un transport de port à port; il en est de même en Austrasie, dans le sous-continent indien, en Afrique et en Amérique latine. L'Europe connaît une pratique mixte. Au Royaume-Uni, le commerce se fait pour 50 % de porte à porte, surtout pour ce qui est des importations, alors qu'en Allemagne, en Autriche et en Suisse, la part du porte à porte pour les exploitants de porte-conteneurs tombe à environ 25 %.
- 26. Les transitaires peuvent réduire la part estimative du porte à porte dans le commerce conteneurisé lorsque la question est examinée uniquement du point de vue des exploitants de porte-conteneurs, mais en fait ils augmentent sensiblement cette part lorsqu'elle est considérée du point de vue du client final. Lorsqu'un transitaire fait office de transporteur non maritime, il passera presque toujours un contrat porte à porte. En conséquence, la part d'expéditions porte à porte est sensiblement plus élevée du point de vue des chargeurs que de celui des exploitants de porte-conteneurs. Dans bien des cas, l'exploitant de porte-conteneurs transportera les marchandises pour le compte d'un transporteur non maritime de port à port, mais ce dernier aura passé avec le propriétaire des marchandises un contrat porte à porte.

E. Intérêt manifesté par l'industrie pour un seul et unique contrat porte à porte

- 27. La question de l'intérêt de l'industrie pour un seul et unique contrat, couvrant l'ensemble du transport, porte à porte, dépend moins d'un souci de rationalité que de l'interaction des forces du marché. La prise en charge du transport intérieur par le transporteur maritime ou son client dépendra pour une bonne part de deux choses: le service demandé par le client et le prix qui lui est facturé. Par exemple, un gros transporteur maritime qui a besoin de conteneurs vides pour charger 24 heures sur 24 ne traitera pas avec un transporteur axé sur les opérations de port à port, pas plus qu'un négociant ne passera de contrats d'acheminement s'il estime qu'il peut assurer un transport intérieur à moindres frais en l'organisant lui-même. C'est pourquoi les chargeurs importants exigeront des transporteurs qu'ils fassent des offres de transport de porte à porte pour réduire les devis secteur par secteur.
- 28. De ce fait le commerce conteneurisé s'effectue depuis au moins une dizaine d'années sur la base de connaissements dits de "transport combiné", qui peuvent servir pour le trafic tant de port à port que de porte à porte. Le formulaire COMBICONBILL⁷, connaissement de transport combiné adopté initialement en 1971 et mis à jour en 1995 par le Conseil maritime baltique et international (BIMCO) offre un bon exemple du type de formulaire utilisé par de nombreux exploitants de lignes de porte-conteneurs.

⁷ Publié électroniquement sur le site « http://www.bimco.dk/BIMCO%20Documents/bl.asp ».

- 29. Aux termes du formulaire COMBICONBILL, le transporteur accepte la responsabilité conformément aux clauses 9, 10 et 11. La clause 9 est ainsi conçue:
 - "1. Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises qui surviennent entre le moment où il reçoit les marchandises et celui où il les livre.
 - 2. Le transporteur est responsable des actes et omissions de toute personne dont il emploie les services pour exécuter le contrat de transport attesté par le présent connaissement.
 - 3. Le transporteur est toutefois exonéré de responsabilité pour toute perte ou tout dommage qui découle ou est le résultat:
 - a) D'un acte illicite ou de la négligence du négociant;
 - b) Du respect des instructions données par la personne habilitée à cet effet;
 - c) De l'insuffisance ou de l'état défectueux de l'emballage dans le cas de marchandises qui, de par leur nature, sont susceptibles de subir une freinte ou un dommage si elles ne sont pas emballées ou le sont incorrectement;
 - d) De la manutention, du chargement, de l'arrimage ou du déchargement des marchandises par le négociant ou en son nom;
 - e) D'un vice propre aux marchandises;
 - f) De l'insuffisance ou des défauts du marquage ou du numérotage des marchandises, de l'emballage ou des unités de chargement;
 - g) Des grèves, lock-out, arrêts ou entraves apportés au travail, quelle qu'en soit la cause, partielle ou générale;
 - h) De toute cause ou événement que le transporteur ne pouvait éviter et dont il ne pouvait prévenir les conséquences en exerçant une diligence raisonnable."
- 30. La clause 10, paragraphe 3, limite l'indemnisation à deux droits de tirage spéciaux par kilo de poids brut des marchandises perdues ou endommagées (exception faite du commerce aux États-Unis, où la limite atteint 500 dollars par colis conformément à la clause 24).
- 31. La clause 11 introduit alors le principe classique du "réseau" pour toute perte ou dommage reconnu comme s'étant produit au cours d'une étape déterminée du transport, en faisant prévaloir les règles impératives de toute convention ou loi nationale qui se serait appliquée au contrat si un contrat distinct avait été conclu entre le transporteur et le chargeur pour cette étape spécifique du voyage. En cas de transport des marchandises par mer, les Règles de La Haye-Visby s'appliquent lorsqu'aucune convention internationale ou loi nationale obligatoire n'est applicable en vertu de la clause 11, paragraphe 1, laquelle est ainsi conçue:
 - "1. Nonobstant toute disposition des clauses 9 et 10 du présent connaissement, si la perte ou le dommage peut être localisé, le transporteur et le négociant sont habilités, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur, à exiger que cette responsabilité soit déterminée par les

dispositions contenues dans toute convention internationale ou loi nationale, lesquelles dispositions:

- a) Ne peuvent faire l'objet d'aucune dérogation par contrat privé au détriment du demandeur; et
- b) Se seraient appliquées si le négociant avait conclu un contrat distinct et direct avec le transporteur pour couvrir l'étape particulière du transport pendant laquelle la perte ou le dommage s'est produit et a reçu à titre d'attestation tout document particulier qui doit être émis si cette convention internationale ou loi nationale doit s'appliquer.
- 2. Dans la mesure où aucune loi d'application obligatoire ne s'applique au transport par mer en vertu des dispositions de la clause 11, paragraphe 1, la responsabilité du transporteur pour ce qui est de tout transport par mer est déterminée par la Convention de Bruxelles de 1924 telle qu'amendée par le Protocole signé à Bruxelles le 23 février 1968 Les Règles de La Haye-Visby ..."
- 32. Depuis l'adoption, en 1992, des Règles de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement/Chambre de commerce internationale applicables aux documents de transport multimodal, la BIMCO a mis au point un nouveau formulaire de connaissement multimodal connu sous le nom de MULTIDOC 95⁸. D'après ce formulaire, comme aux termes du COMBICONBILL, l'exploitant de transport multimodal est responsable des marchandises à partir du moment où elles sont sous sa garde jusqu'au moment où il les livre, mais l'étendue de la responsabilité est exprimée différemment. La clause 10 b) du MULTIDOC 95 prévoit:

"Sous réserve des exonérations prévues dans les clauses 11 et 12, l'exploitant de transport multimodal est responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que des retards de livraison si l'événement à l'origine de la perte, du dommage ou du retard de livraison s'est produit alors que les marchandises étaient sous sa garde, conformément à la clause 10 a), à moins qu'il ne prouve qu'aucune faute ou négligence de sa part, de ses employés ou agents ou d'aucune autre personne visée dans la clause 10 c) n'a causé la perte, le dommage ou le retard de livraison ou n'y a contribué..."

La clause 11 prévoit alors l'application des Règles de La Haye-Visby pour toute perte ou dommage survenu pendant le transport par eau. La clause 12 prévoit l'application des limitations de responsabilité de La Haye-Visby sauf si la loi des États-Unis d'Amérique sur le transport des marchandises par mer s'applique.

33. Les transitaires ou prestataires de logistique ont tendance à émettre de plus en plus souvent des connaissements de transport de porte à porte en leur nom propre, faisant ainsi office de transporteurs non maritimes. Les transporteurs non maritimes concluent souvent des contrats en se fondant sur le formulaire de connaissement multimodal de la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA). Ce formulaire reprend aussi les règles de la CNUCED/CCI de 1992 et le principe du "réseau". Le transporteur non maritime peut alors obtenir un connaissement de port à port (ou de porte à porte) auprès de l'exploitant de porte-

⁸ Publié électroniquement sur le site « http://www.bimco.dk/BIMCO%20Documents/bl.asp ».

conteneurs, en vertu duquel lui-même ou un affilié sera à la fois chargeur et destinataire.

34. En résumé, l'industrie du transport a répondu à la forte demande de transport de porte à porte en proposant diverses formes de contrats, qui sont régulièrement utilisées. Bien qu'il soit impossible de quantifier précisément la proportion de contrats uniques de porte à porte demandés par un chargeur, on sait que la majorité au moins des demandes portent sur ce type de contrats.

F. Le souhait de l'industrie: davantage qu'un régime de responsabilité

- 35. Dans le monde entier, les chargeurs ont de plus en plus tendance à demander à leurs transporteurs davantage qu'un simple régime de responsabilité. Ils exigent en particulier des dispositions pratiques et commerciales, couvrant la fréquence des services, les ports à desservir directement (sans transbordement), la disponibilité de conteneurs vides, les pénalités pour retard de livraison et les garanties de taux. Dans certains pays, tels que les États-Unis d'Amérique, ces arrangements sont aujourd'hui le plus souvent compris dans ce qu'on appelle les "contrats de service". Ceux-ci ont en outre pour avantage de préserver la confidentialité des taux convenus par les parties. On constate que le recours aux contrats de service s'accroît: ainsi, ils concerneraient aujourd'hui environ 80 à 85 % du trafic de conteneurs aux États-Unis.
- 36. Dans d'autres parties du monde, les accords entre chargeurs et transporteurs revêtent diverses formes et sont en général moins formels. Ces contrats sont en général dénommés "contrats de transport maritime". Dans l'ensemble, la tendance à conclure des contrats de transport maritime augmente dans le monde entier; ces contrats mettent l'accent sur les aspects commerciaux, à savoir sur les dispositions relatives à la fréquence du service, au prix, à la ponctualité, etc.

G. Positions des différents acteurs industriels9

37. La tendance croissante à conclure des contrats de transport maritime est le signe que tant les chargeurs que les transporteurs estiment avantageux de les utiliser, en particulier pour équilibrer les relations entre les parties. Celles-ci sont cependant divisées sur d'autres questions. Certains grands chargeurs multinationaux ont exercé des pressions sur les transporteurs pour qu'ils modifient les conditions types des connaissements. Les demandes concernent en général:

⁹ Voir aussi A/CN.9/WG.III/WP.28 pour une compilation des réponses des représentants de l'industrie au questionnaire envoyé par le secrétariat et d'autres commentaires relatifs au champ d'application du projet d'instrument, ainsi que les annexes I et II du rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dixième session (Vienne, 16-20 septembre 2002) (A/CN.9/525). Voir également le récent rapport du secrétariat de la CNUCED intitulé "Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument", UNCTAD/SDTETLB/2003/1, dont un résumé a été publié sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.30 pour l'information du Groupe de travail.

- a) Le montant de la limitation par colis (actuellement 666,67 DTS par colis ou 2 DTS par kilo en général, et 500 dollars des États-Unis par colis ou unité pour les échanges aux États-Unis); et
- b) Les exonérations prévues par les Règles de La Haye, en particulier celle de la faute dans la navigation ou l'administration du navire.
- 38. Les chargeurs demandent que les limites de la responsabilité soient relevées, à hauteur de la valeur totale des marchandises, et que le transporteur assume la responsabilité de toute perte ou dommage imputables à lui-même ou à un de ses sous-traitants. En général, les transporteurs refusent d'accéder à ces demandes. Dans le cas contraire, les transporteurs doivent contracter des assurances responsabilité supplémentaires, dont ils essaient ensuite de répercuter le coût sur les chargeurs. Ceux-ci peuvent accepter d'assumer ce coût, parfois inférieur à la commodité administrative et aux économies potentielles résultant d'un tel arrangement.
- 39. Du côté des transporteurs, les contrats de transports actuellement utilisés posent un certain nombre de problèmes, notamment les suivants:
- a) Ni les contrats actuels ni le droit commun n'imposent aux chargeurs de prendre livraison du chargement lorsque le transporteur le livre à la destination prévue dans le contrat. Compte tenu de la rapidité inhérente aux opérations effectuées par conteneurs, tout retard dans la prise de livraison par le chargeur entraîne généralement des coûts supplémentaires et des inconvénients. Les transporteurs estiment donc qu'il est nécessaire de prendre des dispositions allant dans le sens de celles figurant dans les projets d'articles 10.1 et 10.3 du projet d'instrument:
- b) En ce qui concerne les marchandises, les droits des transporteurs sont aujourd'hui régis, pour autant qu'ils le soient, par les dispositions des connaissements et par le droit national applicable. Les transporteurs estiment qu'il serait utile de disposer d'un régime international concerté régissant les conditions dans lesquelles le transporteur pourrait exercer des droits sur les marchandises (y compris le droit de les vendre si nécessaire). Le projet d'instrument traite ces questions dans les projets d'articles 9.5 et 10.4;
- c) Les conventions existantes donnent peu d'indications sur les obligations des chargeurs à l'égard des transporteurs, y compris en ce qui concerne la responsabilité pour les dommages causés par les marchandises. Des dispositions traitant ces questions de manière uniforme et prévisible seraient très utiles;
- d) Les droits des transporteurs d'apporter des réserves concernant la description des marchandises varient en fonction des pays et sont imprécis dans nombre d'entre eux. Par exemple, quand un transporteur peut-il nuancer une description dans le document de transport en utilisant une formule telle que "envoi chargé et compté par le chargeur"? La réponse est souvent incertaine et des dispositions claires éviteraient bien des problèmes;
- e) La compétence est actuellement établie en partie par les clauses du document de transport et par le droit du pays où est situé le tribunal saisi de l'affaire, ce qui risque de susciter un conflit. L'introduction dans le projet d'instrument de dispositions relatives à la compétence serait favorablement accueillie.

40. Outre ces préoccupations d'ordre général, d'autres questions sont importantes pour les transporteurs qui travaillent sur certains marchés. Par exemple, sur le marché américain, le droit de limiter la responsabilité revêt une importance particulière pour les transporteurs. Il importe donc, en l'occurrence, que le projet d'instrument contienne une disposition qui définisse précisément les cas dans lesquels la limitation par colis peut être modifiée.

H. Situation actuelle en matière de contrats de porte à porte

41. Au vu de la multiplicité des régimes contradictoires, à la fois entre les différents modes de transport et, dans le cas du transport maritime, au sein du même mode de transport, il n'est pas surprenant que l'industrie du transport ait élaboré ses propres solutions pragmatiques (dont certaines sont décrites plus haut aux paragraphes 27 à 34). Les avis sont cependant partagés quant à l'efficacité de ces solutions. Si le commerce international se poursuit malgré le manque d'uniformité des régimes, le système souffre pourtant de défauts clairement identifiés auxquels un régime uniforme pourrait remédier (voir plus haut les paragraphes 37 à 40 et le paragraphe 42 ci-après).

I. Problèmes relatifs aux contrats de porte à porte qui ne relèvent pas de régimes contractuels ou législatifs

42. Certains des principaux problèmes qui se posent actuellement dans l'utilisation des contrats de porte à porte ont été mis en lumière plus haut au titre du point G, mais cette liste n'est pas exhaustive. Tant les transporteurs que les chargeurs conviennent, par exemple, que le régime juridique devrait faciliter le développement futur du commerce électronique, ce qui peut aussi recouvrir la question de savoir quelle est la partie qui contrôle les marchandises pendant le transport lorsque aucun document (papier) n'a été émis. Ils s'accordent aussi à reconnaître que les régimes contractuels et juridiques en vigueur ne permettent pas de résoudre un certain nombre d'autres problèmes qui se posent en ce qui concerne les connaissements ou d'autres documents de transport, y compris des questions relatives à l'effet juridique des documents, aux droits qu'ils créent et à la manière dont ces droits peuvent être transférés.

II. Régimes actuels et possibilité d'adopter un régime applicable au transport de porte à porte et, en particulier, de retenir l'idée de réseau¹⁰

43. Le principal écueil rencontré lorsque l'on veut étendre le champ d'application d'une nouvelle convention internationale au transport de porte à porte, tient à la

M. Berlingieri, de la délégation italienne, a établi un tableau (A/CN.9/WG.III/WP.27) qui permet de comparer les dispositions du projet d'instrument avec celles des autres textes de droit maritime tels que les Règles de La Haye-Visby, les Règles de Hambourg et la Convention multimodale, ainsi qu'avec celles d'autres conventions régissant le transport routier, ferroviaire et aérien telles que la CMR, la CMNI, la COTIF-CIM de 1999, la Convention de Varsovie et la Convention de Montréal.

préexistence de lois nationales et de conventions internationales potentiellement en conflit qui régissent déjà telle ou telle partie du transport de porte à porte. Le seul fait de créer un nouveau régime suffirait probablement à résoudre certains de ces conflits: on peut en effet supposer qu'en prenant la décision de ratifier une nouvelle convention, un État s'engagerait à remplacer les Règles de La Haye, de La Haye-Visby ou de Hambourg, selon le cas¹¹. D'autres régimes existants, cependant, posent davantage de problèmes, et il convient, lorsqu'on étudie la possibilité de traiter des opérations de transport de porte à porte, d'envisager les conflits pouvant surgir entre le projet d'instrument et ces régimes.

- 44. La seule convention sur les transports non maritimes en vigueur et appliquée dans le monde entier est la Convention de Varsovie (modifiée par le Protocole de La Haye de 1955 et par le Protocole n°4 de Montréal de 1975), qui régit le transport aérien. Il convient en outre de mentionner la Convention de Montréal de 1999, appelée également à régir le transport aérien, quand elle entrera en vigueur. Cependant, il faut noter que le transport combiné par mer et par air n'est pas une forme courante de transport de porte à porte.
- 45. Un certain nombre de conventions régionales régissent le transport routier, ferroviaire et par voie de navigation intérieure. En Europe essentiellement, la CMR régit le transport routier, la COTIF-CIM le transport ferroviaire et la CMNI le transport par voie navigable intérieure. Deux régimes multimodaux régionaux existent en Amérique du Sud (pour la Communauté andine¹² et le Mercosur¹³), et il semble qu'en Asie, l'ANASE se dotera bientôt d'un accord-cadre sur le transport multimodal qui concernera ses 10 membres. En outre, un certain nombre de pays ont des lois nationales applicables à un ou plusieurs modes de transport.
- 46. Les conflits susceptibles de surgir entre le projet d'instrument et cinq autres conventions sont examinés ci-après. Il sera question des Conventions de Varsovie et de Montréal car elles s'appliquent au transport non maritime dans le monde entier, ainsi que des conventions relatives au transport qui concernent essentiellement l'Europe car elles existent depuis longtemps et touchent un grand nombre de pays, y compris un certain nombre de pays non européens qui ont ratifié, par exemple, la CMR.
- 47. L'analyse des conflits possibles s'ouvre par une description du champ d'application de chacun des instruments examinés et de la durée de responsabilité prévue. Le conflit possible entre les conventions sera ensuite étudié, d'abord en ce qui concerne les actions du chargeur ou du destinataire contre le transporteur contractant (le "transporteur de porte à porte"); puis les recours du transporteur de porte à porte contre le transporteur auquel il a confié l'exécution d'une ou de plusieurs parties du transport (le "transporteur exécutant"); et enfin, les actions du chargeur ou du destinataire contre le transporteur exécutant.

¹¹ Compte tenu du caractère vraisemblable de cette hypothèse, les dispositions pertinentes des Règles de La Haye, des Règles de La Haye-Visby et des Règles de Hambourg ainsi que celles de la Convention multimodale feront l'objet de notes dans la suite du présent texte.

¹² Décision 331, Transport multimodal.

¹³ Accord relatif au transport multimodal international entre les États Parties du Mercosur, décision n° 15/94, signé à Ouro Preto le 17 décembre 1994.

A. Champ d'application de chacune des conventions relatives au transport et durée de la responsabilité

1. Le projet d'instrument

48. Conformément aux projets d'articles 3.1 et 4.1.1, les dispositions du projet d'instrument s'appliquent entre le moment où le transporteur reçoit les marchandises et le moment où les marchandises sont livrées au destinataire si les parties ont conclu un "contrat de transport" (lequel est limité à un contrat exécuté entièrement ou en partie par mer) dans lequel le lieu de réception et le lieu de destination sont situés dans des États différents dont l'un est un État contractant. Elles s'appliquent également si le contrat de transport prévoit que les dispositions du projet d'instrument (ou celles de la législation nationale leur donnant effet) régiront le contrat¹⁴.

En vertu des articles 10 et 1 e), les **Règles de La Haye-Visby** s'appliquent entre le moment où les marchandises sont chargées à bord du navire et le moment où elles en sont déchargées, ou, dans le cas du transport de palan à palan, à condition que soit émis un connaissement relatif à un "transport de marchandises entre ports relevant de deux États différents, quand: a) le connaissement est émis dans un État contractant, ou b) le transport a lieu au départ d'un port d'un État contractant, ou c) le connaissement prévoit que les dispositions des présentes règles ... régiront le contrat". Les questions autres que celles relatives à la responsabilité ne sont pas traitées de manière approfondie.

En vertu des articles 2, 4 et 1, les **Règles de Hambourg** couvrent la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement, ou, pour le transport de port à port, à condition que les parties aient conclu un contrat de transport par mer (limité à la partie maritime du transport même lorsque le contrat prévoit d'autres modes de transport) entre deux États différents lorsque le port de chargement ou de déchargement est situé dans un État contractant, ou lorsque le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un État contractant. Elles s'appliquent également lorsque le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la Convention régiront le contrat. Il convient de noter que les Règles de Hambourg contiennent à l'article 25.5 une disposition relative au conflit de conventions: "Aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un État contractant d'appliquer une autre convention internationale qui est déjà en vigueur à la date de la présente Convention et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport portant essentiellement sur un mode de transport autre que le transport par mer. Cette disposition s'applique également à toute révision ou modification ultérieure de ladite convention internationale". Les questions autres que celles relatives à la responsabilité sont, dans une certaine mesure, mieux prises en considération que dans les Règles de La Haye-Visby.

En vertu des articles 2, 4 et 1 de la **Convention multimodale**, l'entrepreneur de transport multimodal est responsable des marchandises à compter du moment où il les prend en charge jusqu'au moment où il les livre; la Convention s'applique à tous les contrats de transport multimodal, c'est-à-dire lorsque le transport de marchandises est effectué par au moins deux modes de transport différents, en vertu d'un contrat de transport multimodal unique, à condition que le transport soit international et que le lieu de prise en charge des marchandises ou de livraison soit situé dans un État contractant. La définition du transport multimodal à l'article 1.1 exclut expressément les services ramassage et de livraison exécutés dans le cadre d'un contrat de transport unimodal. En outre, l'article 30.4 prévoit que le transport auquel s'applique l'article 2 de la CMR (à savoir le transport par ferroutage ou par camions sur bateaux) ou

¹⁴ En vertu des articles 10 et 1 e), les Règles de La Haye s'appliquent entre le moment où les marchandises sont chargées à bord du navire et le moment où elles en sont déchargées, ou, dans le cas du transport de palan à palan, à condition qu'un connaissement soit émis dans l'un quelconque des États contractants. Les questions autres que celles relatives à la responsabilité ne sont pas traitées de manière approfondie.

- 49. Conformément aux projets d'articles 6.3.1 et 6.3.3, les dispositions du projet d'instrument s'appliquent (du moins pour ce qui est des responsabilités et obligations imposées au transporteur et des droits et exonérations dont il bénéficie) à toutes les "parties exécutantes" (telles que définies dans le projet d'article 1.17) et, par voie de conséquence, à tous les sous-transporteurs en ce qui concerne toute action engagée à leur encontre par le chargeur ou le destinataire (bien que cette large définition doive être interprétée à la lumière du projet d'article 4.2.1, qui est examiné au paragraphe suivant). Les dispositions du projet d'instrument ne s'appliquent pas aux recours du transporteur contractant contre le sous-traitant transporteur (sauf si le contrat entre ces deux parties est aussi un "contrat de transport" qui prévoit le transport de marchandises par mer).
- 50. Si la perte, le dommage ou le retard se produisent uniquement avant le chargement des marchandises ou après leur déchargement du navire, le projet d'article 4.2.1 précise que les dispositions obligatoires des autres conventions applicables l'emportent sur celles du projet d'instrument, mais uniquement dans la mesure où elles contiennent des indications spécifiques concernant la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et les délais pour agir en justice¹⁵.
- 51. Le projet d'article 4.2.1 prévoit donc un système de réseau minimal afin de prendre en considération le fait que la grande majorité des contrats de transport par mer incluent un transport terrestre et qu'il est nécessaire d'en tenir compte. Le projet d'instrument n'est supplanté que lorsqu'une convention obligatoire applicable au transport intérieur s'applique à l'étape intérieure d'un contrat de transport par mer, et qu'il est évident que la perte ou le dommage en question est intervenu uniquement au cours du transport intérieur.
- 52. Le principe fondamental d'un tel système de réseau est que les dispositions obligatoirement applicables au transport intérieur s'appliquent directement à la relation contractuelle entre le transporteur, d'une part, et le chargeur ou le destinataire, d'autre part. Si le transport intérieur a été sous-traité par le transporteur, elles s'appliquent également à la relation entre le transporteur et le sous-traitant. En ce qui concerne la première relation, cependant, les dispositions du projet d'instrument peuvent compléter les dispositions obligatoirement applicables au transport intérieur, tandis qu'entre le transporteur et le sous-traitant, les dispositions applicables au transport intérieur sont seules pertinentes (complétées au besoin par toute loi nationale applicable).
- 53. Il convient également de noter que le système de réseau limité proposé dans le projet d'instrument s'applique seulement aux dispositions directement liées à la responsabilité du transporteur, y compris sa limitation et les délais pour agir. Les dispositions d'autres conventions pouvant avoir une incidence indirecte sur la responsabilité, telles les dispositions traitant de la compétence, ne devraient pas être influencées. En outre, nombre d'autres dispositions juridiques obligatoirement applicables au transport intérieur ne sont pas censées être remplacées par le présent

l'article 2 de la Convention de Berne du 7 février 1970 concernant le transport de marchandises par chemin de fer (à savoir les services routiers ou maritimes inscrits sur une liste et complémentaires des services ferroviaires) ne sera pas considéré comme un transport multimodal dans le cadre de la Convention multimodale. Celle-ci ne traite pas de manière approfondie des questions autres que celles relatives à la responsabilité du transporteur.

¹⁵ Voir A/CN.9/WG.III/WP.21, par. 49 à 55, ainsi que la proposition de l'Italie publiée sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.25.

projet d'instrument car elles visent spécifiquement le transport intérieur et non un contrat portant sur un transport par mer. Par exemple, les prescriptions de la CMR relatives à la lettre de voiture pourront s'appliquer entre un transporteur et un soustraitant, mais leur application au contrat de transport principal régi par le projet d'instrument serait incompatible avec le document (ou l'enregistrement électronique) requis par le projet d'instrument pour l'ensemble du parcours.

2. CMR

- 54. L'article premier de la CMR dispose que cette convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant.
- 55. L'article 2.1 prévoit que si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, sans rupture de charge, la Convention s'applique sauf dans la mesure où il est prouvé qu'une perte, une avarie ou un retard à la livraison de la marchandise qui est survenu au cours du transport par l'un des modes de transport autre que la route n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier.

3. COTIF-CIM

- 56. L'article 1.1 de la COTIF-CIM de 1980 dispose que les Règles uniformes s'appliquent à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe établie pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux États et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention. L'article 2.2 dispose que cette convention peut aussi s'appliquer au trafic international en transit qui inclut, en complément du transport ferroviaire, des services par route, par mer et par voie de navigation intérieure. L'article 48 prévoit des règles particulières relatives à la responsabilité en trafic fer-mer.
- 57. L'article 1.1 de la COTIF-CIM de 1999 (qui n'est pas encore entrée en vigueur) dispose que les Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux États membres différents. Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24.1 de la Convention. Une telle liste n'est pas requise pour l'application de la COTIF-CIM de 1999 à un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur prévu dans le contrat de transport en complément du transport international ferroviaire.
- 58. L'émission d'une lettre de voiture n'est plus une condition nécessaire à l'application des Règles uniformes de la COTIF-CIM de 1999. L'article 6.2 dispose expressément que l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat.

4. CMNI

59. L'article premier de la CMNI définit le contrat de transport comme étant un contrat par lequel un transporteur s'engage à transporter des marchandises par voies d'eau intérieures. L'article 2.2 dispose que lorsque le transport par mer et par voies d'eau intérieure est effectué par le même navire, sans transbordement, la CMNI s'applique, sauf si un "connaissement maritime" a été émis ou si la distance à parcourir sur mer est plus grande que celle à parcourir par voie d'eau intérieure.

5. Convention de Varsovie

60. Le paragraphe 1 de l'article premier dispose que la Convention s'applique à tout transport international de personnes, de bagages ou de marchandises effectué par aéronef contre rémunération ainsi qu'aux transports gratuits effectués par une entreprise de transport aérien. Le paragraphe 2 de l'article premier définit ensuite le transport international comme étant tout transport dans lequel le point de départ et le point de destination, "qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement", sont situés sur le territoire de deux hautes parties contractantes. Contrairement à la CMR, le transport par différents modes n'est pas expressément régi par la Convention de Varsovie, dont l'article 31.1 dispose que:

"Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier."

6. Convention de Montréal

61. La Convention de Montréal ne modifie pas de façon substantielle le régime de la Convention de Varsovie: les articles 1.1 et 1.2 sont identiques et l'article 31.1 de la Convention de Varsovie est devenu l'article 38.1 de la Convention de Montréal. Les deux conventions comportent toutefois une nouveauté, à savoir la fiction juridique sanctionnant la pratique actuelle qui consiste, au moins en Europe, à transporter par route une grande partie des marchandises qui, conformément à ce qui a été convenu par les parties, devraient être transportées par voie aérienne. L'article 18.4 dispose qu'un tel transport, effectué sans le consentement de l'expéditeur, est considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.

B. Application possible de conventions concurrentes en cas d'action du chargeur ou du destinataire contre le transporteur de porte à porte

1. CMR

62. On pourrait soutenir qu'un contrat de transport de porte à porte conclu conformément au projet d'instrument ne serait pas soumis à la CMR parce qu'il ne s'agirait pas d'un "contrat de transport de marchandises par route" et parce que le lieu de prise en charge et le lieu de livraison des marchandises ne sont pas liés à un contrat spécifique de transport par route mais au contrat de transport de porte à porte. La prise en charge des marchandises se produit au lieu et au moment où le transporteur (ou un transporteur exécutant) en prend possession. La livraison est effectuée au moment et au lieu où le transporteur (ou un transporteur exécutant)

livre les marchandises au destinataire. S'il y a deux étapes routières, l'une avant et l'autre après l'étape maritime, la prise en charge des marchandises et leur livraison ne sont pas liées à la même étape routière. S'il y a une seule étape routière, par exemple avant l'étape maritime, il n'y a aucun lien entre la livraison et le transport par route. Toutefois, il a aussi été soutenu avec force que l'étape routière d'un contrat de transport de porte à porte serait soumise à la CMR (voir plus loin les paragraphes 115 et 116).

- 63. On peut aussi soutenir que la mention du lieu de prise en charge et du lieu de livraison dans l'article 1.1 de la CMR ne devrait pas être interprétée comme une mention des lieux spécifié dans le contrat pour la prise en charge et la livraison par le transporteur en sa qualité de transporteur routier international. Si le transport routier est suivi par le transport maritime, il n'y a pas livraison à la fin du transport routier car les marchandises restent sous la garde du transporteur jusqu'à leur livraison au destinataire à la destination finale. Par exemple, dans le cas d'un contrat de transport de porte à porte entre Munich et Montréal via Rotterdam, Rotterdam ne peut pas être considérée comme le lieu de livraison prévu par le contrat de transport principal. Elle ne pourra être considérée comme telle qu'en ce qui concerne le contrat de sous-traitance conclu entre le transporteur de porte à porte et le transporteur exécutant qui a effectué le transport par route. Ce contrat de sous-traitance serait donc régi par la CMR, mais le contrat principal de transport de porte à porte ne le serait pas. Toutefois, on a là aussi fait valoir de solides arguments opposés (voir plus loin les paragraphes 115 et 116).
- 64. Si l'avis contraire l'emportait, il serait nécessaire de déterminer si une disposition telle que celle énoncée dans le projet d'article 4.2.1 du projet d'instrument permettrait d'éviter le conflit. On estime que cela ne serait probablement pas le cas parce que:
- a) En cas de perte, dommage ou retard survenant en partie pendant l'étape routière et en partie en mer, bien que la charge de la preuve incombe dans tous les cas au demandeur, la CMR ne l'emporterait pas sur le projet d'instrument;
- b) En cas de perte, dommage ou retard subi par des marchandises transportées par mer sur un véhicule routier, il y aurait conflit entre la CMR et le projet d'instrument. L'article 2.1 de la CMR, prévoit que celle-ci s'applique, sauf si la perte, le dommage ou le retard est survenu au cours du transport par un mode de transport autre que la route et n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier, alors que le projet d'article 4.2.1 du projet d'instrument prévoit que celui-ci s'appliquerait également; et
- c) La CMR contient des dispositions obligatoires autres que celles concernant la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et les délais pour agir en justice qui sont visées par le projet d'article 4.2.1 du projet d'instrument (voir plus loin les paragraphes 74, 80, 86, 96 et 101).

2. COTIF-CIM

65. La version de 1980 de la COTIF-CIM, qui est maintenant en vigueur, s'applique uniquement aux contrats de transport conclus par des compagnies ferroviaires et couverts par une lettre de voiture (article premier). Étant donné qu'aucune lettre de voiture n'est émise au titre du contrat principal de transport de porte à porte, les dispositions de la COTIF-CIM de 1980 ne seraient donc pas

applicables à un contrat de transport de porte à porte régi par le projet d'instrument et, par conséquent, aucun conflit n'est à prévoir.

66. La version de 1999 de la COTIF-CIM prévoit en revanche (article 6.2), comme la CMR (article 4), que l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat, qui reste soumis à la COTIF-CIM. Il est donc nécessaire de déterminer si la version de 1999 de la COTIF-CIM s'appliquerait au contrat principal de transport de porte à porte régi par le projet d'instrument si l'une des étapes de ce transport était effectuée par rail entre des lieux situés dans deux États parties à la COTIF-CIM. La disposition pertinente de la version de 1999 de la COTIF-CIM est l'article 1.4, qui est ainsi libellé:

"Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, paragraphe 1 de la Convention."

- 67. La première condition est donc que le transport maritime soit effectué "en complément" du transport ferroviaire. On considère que cette condition est remplie lorsque le contrat est conclu entre l'expéditeur et une compagnie ferroviaire et que, par conséquent, la COTIF-CIM ne s'applique pas lorsque le transporteur contractant n'est pas une compagnie ferroviaire. Un conflit entre le projet d'instrument et la COTIF-CIM ne serait donc possible que si le "transporteur" de porte à porte, tel que défini par le projet d'article 1.1 du projet d'instrument, était une compagnie ferroviaire.
- 68. Même dans ce cas relativement peu probable, il faudrait que le transport maritime soit effectué sur des lignes inscrites sur la liste prévue à l'article 24.1 de la COTIF-CIM pour que le contrat principal de transport de porte à porte entre dans le champ d'application à la fois du projet d'instrument et de la COTIF-CIM.

3. CMNI

- 69. Le transport par différents modes et plus particulièrement par voie d'eau intérieure et par mer n'est régi par la CMNI que s'il est effectué par le même navire, sans transbordement. L'article 2.2 de la CMNI dispose que celle-ci s'applique en pareil cas sauf si un "connaissement maritime" a été émis ou si la distance à parcourir par mer est plus grande que celle à parcourir par voie d'eau intérieure. Comme en principe ces deux conditions seraient réunies dans le cas d'un transport de porte à porte régi par le projet d'instrument, la CMNI ne s'appliquerait pas d'une manière générale au contrat de transport principal.
- 70. Le cas d'un contrat de transport par mer et par voie d'eau intérieure avec transbordement des marchandises du navire de transport maritime au navire de transport par voie d'eau intérieure ou vice versa n'est pas expressément traité. On considère qu'un tel contrat n'est pas couvert par l'article 1.1 de la CMNI, qui définit le "contrat de transport" comme étant un contrat par lequel un transporteur s'engage à transporter des marchandises par voie d'eau intérieure. Si cette interprétation est correcte, la CMNI ne s'appliquerait là encore qu'au contrat de sous-traitance entre le transporteur de porte à porte et le transporteur qui a effectué le transport par voie d'eau intérieure.

4. Conventions de Varsovie et de Montréal

71. Le transport "combiné" mentionné à l'article 31.1 de la Convention de Varsovie et à l'article 38.1 de la Convention de Montréal doit être un transport effectué par deux modes différents au titre d'un contrat unique. Toutefois, pour ce qui est du transport aérien, la seule exigence est que celui-ci réponde aux conditions de l'article premier, c'est-à-dire que le lieu de départ et le lieu de destination soient situés sur les territoires de deux hautes parties contractantes (ou d'États Parties dans le cas de la Convention de Montréal). Comme il s'agit en l'occurrence des points de départ et de destination du transport aérien, la Convention de Varsovie s'appliquerait à l'étape aérienne d'un contrat principal de transport de porte à porte exécuté par un transporteur maritime (à condition bien sûr que le transport aérien soit effectué entre les territoires de deux hautes parties contractantes). La situation serait la même en application de la nouvelle Convention de Montréal de 1999.

C. Application possible de conventions concurrentes à des questions autres que la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et les délais pour agir en justice

72. Conformément au projet d'article 4.2.1 du projet d'instrument, le système de réseau ne concerne que la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et les délais pour agir en justice. Dans tous les autres domaines régis par le projet d'instrument, les dispositions de celui-ci s'appliquent indépendamment de toute autre disposition différente pouvant exister dans d'autres conventions applicables. On trouvera ci-après un examen non exhaustif des dispositions de ce genre figurant dans d'autres conventions relatives au transport. Sont examinées les dispositions concernant: 1) les obligations et la responsabilité du chargeur pour les dommages causés par les marchandises; 2) les obligations de fournir des informations qui incombent au chargeur; 3) les documents de transport; 4) le fret; 5) le droit de contrôle; 6) la livraison des marchandises; et 7) le transfert de droits. Un tel examen serait bien sûr essentiel si une autre convention relative au transport était considérée comme applicable à un contrat de transport de porte à porte régi par le projet d'instrument.

Obligations et responsabilité du chargeur en cas de dommage causé par les marchandises

- 73. Le projet d'article 7.1 du projet d'instrument dispose que les marchandises remises par le chargeur doivent être prêtes pour le transport et dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu. Le projet d'article 7.6 dispose que le chargeur est responsable envers le transporteur pour tout préjudice matériel ou corporel causé par les marchandises et pour tout manquement à ses obligations en vertu du projet d'article 7.1, à moins qu'il ne prouve que ce préjudice a été causé par des événements ou à la suite de circonstances qu'un chargeur diligent n'aurait pas pu éviter ou dont il n'aurait pas pu empêcher les conséquences.
- 74. La CMR contient deux dispositions distinctes, l'une concernant la défectuosité de l'emballage des marchandises en général (art. 10) et l'autre concernant les marchandises dangereuses lorsque le chargeur a omis de signaler la nature du danger ainsi que les précautions à prendre (art. 22). Le chargeur est responsable si le

transporteur ignore la défectuosité de l'emballage ou la nature dangereuse des marchandises.

- 75. L'article 14 de la COTIF-CIM dispose que l'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages et les frais qui auraient pour origine l'absence ou la défectuosité de l'emballage ou de la marchandise, à moins que cette défectuosité ait été apparente et que le transporteur n'ait pas fait de réserve.
- 76. La CMNI, comme la CMR, impose deux obligations distinctes à l'expéditeur. La première, qui concerne toutes les marchandises, est que, si leur nature l'exige, celles-ci doivent être emballées et marquées de façon appropriée (art. 6.3). La seconde est que, si des marchandises dangereuses ou polluantes doivent être transportées, l'expéditeur doit informer le transporteur du danger ou du risque de pollution inhérent aux marchandises et les précautions à prendre. La CMNI dispose ensuite dans son article 8.1 que l'expéditeur est responsable de plein droit envers le transporteur s'il a omis de lui fournir des informations concernant des marchandises dangereuses. Rien n'est dit au sujet du manquement à l'obligation générale d'emballer et de marquer les marchandises de façon appropriée, mais on considère qu'un tel manquement engagerait de façon similaire la responsabilité de l'expéditeur.
- 77. Les Conventions de Varsovie et de Montréal ne contiennent aucune disposition expresse concernant le dommage causé par l'insuffisance de l'emballage ou du marquage des marchandises.
- 78. En résumé, s'agissant de l'état des marchandises, le chargeur n'assume pas les mêmes obligations et la même responsabilité en vertu du projet d'instrument et des autres conventions relatives au transport, et il ne semble pas qu'il y ait de problème d'application concurrente. Il est toutefois possible que l'on parvienne à une conclusion contraire si, par exemple, on considère que l'analyse de l'application de la CMR présentée aux paragraphes 62 et 63 plus haut est inexacte (voir plus loin les paragraphes 115 et 116).

2. Obligations de fournir des informations incombant au chargeur

- 79. Le projet d'article 7.3 du projet d'instrument fait obligation au chargeur de fournir au transporteur les informations, instructions et documents qui sont raisonnablement nécessaires pour a) la manutention et le transport des marchandises; b) respecter les règles et règlements concernant le transport prévu; et c) la compilation des données du contrat et l'émission des documents de transport. Le projet d'article 7.5 dispose que le chargeur répond de toute perte ou dommage imputable à son manquement aux obligations susmentionnées.
- 80. En vertu de l'article 7.1 de la CMR, l'expéditeur répond de tous frais et dommages que supporterait le transporteur en raison de l'inexactitude des indications fournies par lui conformément à l'article 6. En vertu de l'article 11, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture les documents nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane et autres et est responsable envers le transporteur de tout dommage imputable au fait qu'il a manqué à cette obligation.
- 81. Les dispositions de la COTIF-CIM sont similaires à celles de la CMR. L'article 8.1 dispose que l'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait du caractère incomplet ou inexact des indications fournies par l'expéditeur dans la lettre de voiture ou de l'omission par

celui-ci d'inscriptions prescrites par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses.

- 82. L'article 6.2 de la CMNI fait obligation à l'expéditeur de fournir au transporteur les indications relatives au traitement douanier ou administratif des marchandises ainsi que des informations concernant la nature dangereuse des marchandises. L'article 8 dispose que l'expéditeur est responsable de plein droit de tous les dommages et dépenses qu'un manquement à ses obligations aurait fait subir au transporteur.
- 83. L'article 10.1 des Conventions de Varsovie et de Montréal dispose que l'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant les marchandises inscrites par lui dans la lettre de transport aérien mais, comme dans le cas de la disposition correspondante de la CMR, cela ne lui impose pas l'obligation de fournir ces indications et déclarations. L'article 10.2 dispose que l'expéditeur doit indemniser le transporteur de tout dommage subi par celui-ci ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée en raison du caractère irrégulier, inexact ou incomplet des informations fournies.
- 84. Bien qu'elles ne soient peut-être pas très différentes, les dispositions du projet d'instrument et celles des autres conventions relatives au transport ne sont pas identiques. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner le point de savoir s'il faudrait assurer l'uniformité absolue en ce qui concerne les obligations du chargeur. À cet égard, il pourrait envisager une solution similaire à celle prévue dans le projet d'article 4.2.1 pour la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et les délais pour agir en justice.

3. Documents de transport

- 85. Alors que les documents de transport et les enregistrements électroniques régis par le projet d'instrument couvrent l'ensemble du transport de porte à porte, les documents de transport régis par les conventions relatives à un seul mode de transport examinées ici ne couvrent, en règle générale, que la partie du transport effectuée par ce mode particulier. Par conséquent, il semblerait qu'il ne puisse pas y avoir de conflit étant donné que chaque convention unimodale continuera de régir le document émis par le transporteur auquel est sous-traitée l'exécution d'une étape spécifique non maritime du transport.
- 86. S'agissant de la CMR, le problème ne se poserait pas si, comme on l'a indiqué précédemment (voir plus haut les paragraphes 62 et 63), celle-ci ne s'applique qu'aux contrats de sous-traitance conclus par des transporteurs routiers. Toutefois, même si cela n'était pas le cas et que l'on considérait que la CMR s'appliquait au contrat principal de transport de porte à porte, il n'y aurait toujours pas de problème de conflit de documents. Il est vrai que si le chargeur demandait une lettre de voiture en application de l'article 4 de la CMR, celle-ci pourrait entrer en conflit avec le contrat principal de transport de porte à porte, et que si une telle lettre de voiture était émise au titre du contrat principal pour le transport de porte à porte, elle pourrait priver ce contrat de sa raison d'être. Dans la pratique, toutefois, il est peu probable qu'un chargeur partie à un contrat de transport de porte à porte comportant une étape maritime fasse une telle demande. La lettre de voiture couvrirait uniquement le transport routier précédant ou suivant le transport maritime. À la fin de l'étape routière *précédant* le transport maritime, comme le

chargeur n'a pas le droit de prendre livraison des marchandises ni intérêt à le faire, il ne demanderait pas une lettre de voiture pour cette étape routière particulière. Au début de l'étape routière *suivant* le transport maritime, le chargeur ne peut pas obtenir la délivrance d'une lettre de voiture étant donné qu'il faudrait pour cela qu'il soit en possession des marchandises, ce qui n'est pas le cas. Bien sûr, les dispositions de la CMR, y compris celles relatives aux lettres de voiture, resteraient pleinement applicables au contrat de sous-traitance conclu entre le transporteur de porte à porte et le transporteur routier. Toutefois, il a également été dit que, même si l'analyse ci-dessus correspondait dans une large mesure à la réalité, il était possible d'envisager, par exemple, que dans le cadre d'un contrat de transport de porte à porte de Munich à Montréal via Rotterdam, un transporteur routier puisse délivrer une lettre de voiture.

- 87. Dans le cadre de la COTIF-CIM, la situation est similaire. Le transporteur de porte à porte émettrait un document de transport couvrant l'ensemble du transport de porte à porte et non une lettre de voiture couvrant l'étape ferroviaire, comme le prescrit l'article 6. Là encore, il y a des raisons pratiques à cela. Si l'étape ferroviaire précède l'étape maritime, le transporteur de porte à porte ne s'engage pas à livrer les marchandises à l'expéditeur à la fin de l'étape ferroviaire mais à les transporter jusqu'à leur destination finale. Si l'étape ferroviaire suit le transport maritime, le transporteur ne se fera pas remettre les marchandises par l'expéditeur au début de l'étape ferroviaire. Par conséquent, il n'y aurait aucune raison juridique ni pratique pour que le transporteur de porte à porte délivre une lettre de voiture distincte pour l'étape ferroviaire du transport. Comme dans les cas précédents, une lettre de voiture serait en revanche établie pour le transport ferroviaire sous-traité par le transporteur de porte à porte à la compagnie ferroviaire.
- 88. S'agissant de la CMNI, une distinction doit être faite entre 1) le transport de marchandises sur un navire maritime avec transbordement ultérieur sur un autre navire effectuant le transport par voie d'eau intérieure et 2) le transport des marchandises par mer et par voie d'eau intérieure sans transbordement. En cas de transbordement, les dispositions de la CMNI relatives aux documents de transport s'appliqueront au contrat de sous-traitance entre le transporteur de porte à porte et le transporteur par voie d'eau intérieure, tandis que les dispositions du projet d'instrument s'appliqueront au document de transport ou à l'enregistrement électronique devant être émis par le transporteur de porte à porte pour l'ensemble du transport. S'il n'y a pas de transbordement, seules les dispositions du projet d'instrument s'appliquent. On considère que l'expression "connaissement maritime" figurant à l'article 2.1 a) de la CMNI doit être interprétée comme englobant tout document de transport émis pour les besoins du transport des marchandises par mer.
- 89. Pour les raisons indiquées à propos de la CMR et parce que leurs dispositions régissant l'émission d'un document de transport ne sont pas obligatoires, les Conventions de Varsovie et de Montréal ont pour effet que, en acceptant de conclure un contrat de transport de porte à porte, l'expéditeur renonce implicitement au droit d'obtenir un document distinct pour une étape particulière 16.

¹⁶ En fait, il est indiqué dans l'article 4.1 des deux conventions qu'une lettre de transport aérien doit être délivrée, puis dans l'article 4.2 que tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut être substitué à l'émission de la lettre de transport aérien, mais dans la Convention de Varsovie, cela est subordonné à l'accord de l'expéditeur.

4. Fret

- 90. Aucune disposition concernant le fret ne figure dans la CMR ni dans les Conventions de Varsovie et de Montréal.
- 91. L'article 10.1 de la COTIF-CIM dispose que, sauf convention contraire, les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais) doivent être payés par l'expéditeur. L'article 10.2 dispose que si les frais sont mis à la charge du destinataire et que celui-ci n'a pas retiré la lettre de voiture ni fait valoir ses droits à prendre livraison, l'expéditeur reste tenu de payer le fret. Les dispositions du projet d'instrument ne semblent pas entrer en conflit avec celles de la COTIF-CIM.
- 92. L'article 6.1 de la CMNI dispose que seul l'expéditeur est tenu au paiement des sommes dues en vertu du contrat de transport. Par conséquent, aucun conflit n'est possible.

5. Droit de contrôle

- 93. La question du droit de contrôle sur les marchandises est traitée de façon relativement détaillée dans le chapitre 11 du projet d'instrument. Le "droit de contrôle" est défini comme étant le droit, en vertu du contrat de transport, de donner au transporteur des instructions concernant les marchandises pendant la durée de sa responsabilité. L'article 11.1 indique quelles peuvent être ces instructions. L'article 11.2 énonce ensuite les règles applicables pour l'identification de la partie contrôlante et le transfert du droit de contrôle selon qu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable a été émis ou non. L'article 11.3 contient des dispositions régissant l'obligation qui incombe au transporteur d'exécuter les instructions de la partie contrôlante et les limites à cette obligation. L'article 11.4 traite de l'effet de la livraison des marchandises au lieu indiqué par la partie contrôlante et l'article 11.5 du droit du transporteur d'obtenir des instructions de la partie contrôlante. Enfin, l'article 11.6 signale que certaines des dispositions qui précèdent peuvent être modifiées par convention et indique donc de façon implicite celles qui au contraire sont obligatoires.
- 94. Étant donné que certaines des conventions régissant un seul mode de transport contiennent des dispositions concernant le droit du chargeur ou d'une autre partie contrôlante de donner des instructions au transporteur, il faut se pencher sur la question de savoir si le projet d'instrument et ces conventions pourraient s'appliquer de façon concurrente.
- 95. Afin que la personne habilitée à exercer le droit de contrôle, puisse invoquer les dispositions de l'une quelconque des conventions régissant un seul mode de transport et non celles du projet d'instrument, il lui faudrait démontrer que les conditions nécessaires à l'application de cette convention sont réunies au moment de l'exercice du droit de contrôle et donc apporter la preuve que les marchandises sont sous la garde d'un transporteur routier, ferroviaire ou aérien ou d'un transporteur par voie d'eau intérieure.
- 96. L'article 12.5 a) de la CMR subordonne l'exercice du droit de contrôle, appelé "droit de disposition", à la présentation par l'expéditeur ou le destinataire du premier exemplaire de la lettre de voiture. Comme on l'a vu plus haut au paragraphe 86 à propos du transport de porte à porte dans son ensemble, il est peu probable que l'expéditeur ou le destinataire soit en possession de la lettre de voiture.

Par conséquent, il y a peu de chances pour que les dispositions de la CMR s'appliquent au transport de porte à porte dans son ensemble; elles ne s'appliqueraient probablement qu'au contrat de sous-traitance entre le transporteur de porte à porte et le transporteur routier.

- 97. L'article 19.1 de la COTIF-CIM subordonne l'exercice du "droit de disposition" à la présentation du duplicata de la lettre de voiture. Là encore, on peut faire la même analyse que pour la CMR.
- 98. L'article 14 de la CMNI donne à l'expéditeur le droit de disposer des marchandises et ce droit s'éteint dès que le destinataire a demandé la livraison des marchandises après l'arrivée de celles-ci à destination. En vertu de l'article 15, l'expéditeur ou le destinataire ne peut exercer le droit de disposer des marchandises que s'il a) présente tous les exemplaires originaux du connaissement ou, si aucun connaissement n'a été émis, l'autre document de transport qui a pu l'être; b) rembourse le transporteur de tous les frais et l'indemnise de tous les dommages; et c) paie le fret convenu en cas de déchargement des marchandises avant l'arrivée au lieu de livraison prévu. Là encore, pour les raisons indiquées plus haut dans la section relative aux documents de transport (voir par. 88) à propos de la CMNI, aucun conflit avec le projet d'instrument n'est possible si le transporteur par voie d'eau intérieure est un sous-contractant.
- 99. L'article 12.1 des Conventions de Varsovie et de Montréal accorde à l'expéditeur un droit très étendu de disposer des marchandises, sous réserve de l'obligation de rembourser toute dépense supportée par le transporteur. Toutefois, si le transporteur aérien est un sous-traitant, le transporteur de porte à porte sera considéré comme l'"expéditeur" aux fins de ces conventions. Étant donné que le chargeur initial ne sera pas l'"expéditeur", il ne peut y avoir de conflit entre le projet d'instrument et le contrat principal de transport de porte à porte, et les dispositions des Conventions de Varsovie et de Montréal s'appliqueront au contrat de sous-traitance entre le transporteur de porte à porte et le transporteur aérien.

6. Livraison des marchandises

100. Le projet d'instrument contient des dispositions spécifiques concernant la livraison. Selon le projet d'article 10.1, si le destinataire exerce l'un quelconque de ses droits en vertu du contrat après l'arrivée des marchandises à destination, il est obligé d'en prendre livraison. S'il laisse les marchandises sous la garde du transporteur, celui-ci devient son agent. Le projet d'article 10.2 dispose qu'à la demande du transporteur ou de la partie exécutante qui livre les marchandises, le destinataire confirme la livraison de la manière qui est coutumière au lieu de destination. Le projet d'article 10.3.1, qui régit la livraison lorsque aucun document de transport ou enregistrement électronique négociable n'a été émis, dispose que la partie contrôlante avise le transporteur du nom du destinataire avant ou lors de l'arrivée des marchandises au lieu de destination et que le transporteur livre les marchandises au destinataire sur production d'un document d'identification approprié. L'alinéa a) du projet d'article 10.3.2 régit la livraison lorsqu'un document de transport ou un enregistrement électronique négociable a été émis. Il dispose que la livraison est effectuée contre remise d'un original du document de transport ou, si un enregistrement électronique négociable a été émis, lorsque le porteur de cet instrument démontre qu'il en est effectivement le porteur. Les alinéas b) à e) du projet d'article 10.3.2 régissent le cas où le porteur ne demande pas la livraison des marchandises et les conséquences qui résultent du fait que le transporteur livre les marchandises sur les instructions de la partie contrôlante ou du chargeur, ou qu'il les livre sans que le document de transport négociable ne soit remis ou sans que le porteur du document électronique négociable ne démontre qu'il en est effectivement le porteur. Le projet d'article 10.4.1 énonce les droits du transporteur lorsque les marchandises ne sont pas prises en charge par le destinataire après leur arrivée à destination ou lorsqu'il n'est pas autorisé à les livrer au destinataire. Enfin, des dispositions complémentaires figurent dans les projets d'articles 10.4.2 et 10.4.3.

101. Conformément à l'article 13.1 de la CMR, le destinataire a le droit de prendre livraison des marchandises contre remise du premier exemplaire de la lettre de voiture. Pour les mêmes raisons que celles indiquées plus haut à propos du droit de disposition (voir plus haut par. 96), cet article ne peut pas s'appliquer au transport de porte à porte dans son ensemble. Toutefois, les marchandises peuvent être livrées sans que soit produit le premier exemplaire de la lettre de voiture dans deux cas. L'article 15.1 dispose que, lorsqu'il est dans l'impossibilité de livrer les marchandises après leur arrivée à destination, le transporteur doit demander des instructions à l'expéditeur. Il semblerait donc que l'expéditeur puisse donner des instructions sans être en possession du premier exemplaire de la lettre de voiture. Cet article dispose en outre que, si le destinataire refuse les marchandises, l'expéditeur a le droit d'en disposer sans avoir à produire le premier exemplaire de la lettre de voiture. Toutefois, les dispositions de la CMR et celles du projet d'instrument ne s'appliqueraient pas concurremment au contrat principal de transport de porte à porte parce que, dans le cas de l'étape routière précédant ou suivant le transport par mer, c'est le transporteur de porte à porte faisant appel à un sous-traitant pour l'exécution du transport routier qui est l'expéditeur, et non le destinataire. Le projet d'instrument s'appliquerait donc à l'ensemble du transport de porte à porte et la CMR au contrat de sous-traitance pour l'étape routière. Là encore, on pourrait toutefois parvenir à une conclusion opposée si l'on jugeait erronée l'analyse qui est faite de la CMR dans les paragraphes 62 et 63 (voir plus loin par. 115 et 116).

102. En vertu de l'article 17 de la COTIF-CIM, il semblerait que le destinataire désigné dans la lettre de voiture ait le droit de prendre livraison des marchandises sans remettre le duplicata de la lettre de voiture. Cela ne devrait pas cependant entraîner de risque de conflit avec le projet d'instrument car, s'agissant de l'étape ferroviaire précédant le transport par mer, l'expéditeur sera le transporteur de porte à porte ou son agent et la personne désignée comme destinataire dans la lettre de voiture sera soit le transporteur de porte à porte lui-même, soit son agent à l'arrivée de l'étape ferroviaire. Il en irait de même pour l'étape ferroviaire suivant l'étape maritime. Par conséquent, la COTIF-CIM s'appliquerait au contrat de sous-traitance concernant l'étape ferroviaire tandis que le projet d'instrument s'appliquerait au contrat de transport de porte à porte.

103. Selon l'article 13.2 de la CMNI, si un connaissement a été émis, les marchandises ne doivent être livrées que contre remise de l'exemplaire original de ce connaissement. Par conséquent, chaque fois que le transporteur par voie d'eau intérieure est un sous-traitant, les connaissements qu'il aura émis seront en possession du transporteur de porte à porte, qui sera le chargeur. La situation serait similaire si un document de transport non négociable était émis parce que, conformément à l'article 11.5 b), ce document doit mentionner le nom du

destinataire, qui sera le transporteur de porte à porte ou son agent. Il ne devrait donc pas y avoir de conflit entre les dispositions de la CMNI et celles du projet d'instrument, et ce dernier s'appliquerait au contrat principal de transport de porte à porte.

104. Bien que l'article 13 des Conventions de Varsovie et de Montréal ne le dise pas expressément, le droit du destinataire d'obtenir livraison des marchandises dépend de la production de la lettre de transport aérien. Cela ressort implicitement de l'article 6 de la Convention de Varsovie et de l'article 7 de la Convention de Montréal, selon lesquels l'un des trois exemplaires originaux de la lettre de transport aérien doit porter la mention "pour le destinataire". Si le transporteur aérien est un sous-traitant, les trois exemplaires originaux seront remis au transporteur de porte à porte et, par conséquent, les dispositions des Conventions de Varsovie et de Montréal ne s'appliqueraient pas au chargeur, qui ne serait pas partie au contrat de transport aérien. Là encore, seules les règles relatives à la livraison dans le projet d'instrument s'appliqueront au transport d'ensemble de porte à porte.

7. Transfert de droits

105. Il ne semble pas y avoir de conflit possible entre les dispositions du projet d'instrument figurant au chapitre 12 et celles des autres conventions sur les transports. Les règles énoncées dans le projet d'instrument pour le cas où un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis s'appliquent à un contrat et à des parties différents de ceux auxquels sont applicables les règles pertinentes des autres conventions sur les transports unimodaux. Aucune règle ne figure dans le projet d'instrument pour le cas où aucun document de transport ou aucun enregistrement électronique négociable n'est émis. L'article 12.3 dispose au contraire qu'en pareil cas le transfert de droits s'effectuera conformément aux dispositions de la loi nationale applicable au contrat de transport, et cette loi contient évidemment les règles de toute convention à laquelle il a été donné force de loi.

D. Application éventuelle de conventions concurrentes pour les actions en recours du transporteur de porte à porte contre un transporteur exécutant

106. Il ne pourrait naître de conflit à cet égard que si le contrat de transport entre le transporteur de porte à porte et le transporteur exécutant par un mode autre que par le transport par mer était régi par le projet d'instrument. On estime toutefois que cela n'est pas le cas, car les articles 6.3.1 et 6.3.3 régissent la responsabilité des parties exécutantes vis-à-vis du chargeur et du destinataire uniquement.

107. En tout état de cause, il ne serait pas indiqué de soumettre le contrat entre le transporteur de porte à porte et le transporteur exécutant aux dispositions du projet d'instrument. Il y aurait manifestement un conflit de convention étant donné l'application des conventions sur le transport unimodal à chacune des parties soustraitées. En outre, le transporteur exécutant pourrait ignorer totalement qu'il accepte de fournir des services de transport dans le cadre d'un contrat de transport de porte à porte, qui est soumis à un ensemble particulier de règles uniformes.

E. Application éventuelle de conventions concurrentes pour des réclamations du chargeur ou du destinataire contre le transporteur exécutant

108. Il n'y a pas de lien de droit contractuel entre le chargeur et le destinataire et le transporteur exécutant. De ce fait, le chargeur ou le destinataire contre n'est pas fondé à adresser une réclamation au transporteur exécutant en vertu des conventions existantes sur le transport multimodal sauf si la convention pertinente le prévoit, ou si une action fondée sur la responsabilité civile ou sur une responsabilité pour faute peut être engagée.

109. Cela est probablement le cas pour la COTIF-CIM 1980 (art. 51) et la COTIF-CIM 1999 (art. 41), mais non pour la CMR et la CMNI, car à l'instar des Règles de La Haye-Visby (art. 4 *bis*) et des Règles de Hambourg (art. 7), elles prévoient l'application de leurs dispositions aux seuls préposés et mandataires du transporteur, et non aux entrepreneurs indépendants (art. 28 de la CMR, art. 17.3 et 22 de la CMNI).

110. En ce qui concerne les Conventions de Varsovie et de Montréal, on considère que les articles 24.2 et 29, respectivement, conformément auxquels toute action en réparation introduite en vertu d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que sous réserve des dispositions de la convention, s'appliquent uniquement aux actions exercées contre le transporteur aérien. Ce point de vue est confirmé par le fait que les actions intentées contre les préposés ou mandataires des transporteurs aériens sont régies par les articles 25 et 30, respectivement.

III. Avantages et inconvénients de l'application générale de la formule de porte à porte et du système de réseau du projet d'instrument

111. L'avantage général de toute formule de porte à porte est naturellement qu'elle donnerait aux expéditeurs de marchandises dans le commerce international la faculté de conclure des contrats pour le transport de porte à porte sans à-coups, sans rupture et à un coût prévisible de leurs conteneurs, quel que soit le mode de transport utilisé. Malgré le développement du transport multimodal dans le monde entier, les expéditeurs préfèrent traiter avec une partie seulement dans le cadre d'un contrat unique, au lieu de conclure une série de contrats avec plusieurs transporteurs. Il a été noté plus haut que le commerce des conteneurs, auquel le système de porte à porte convient particulièrement bien, représente une proportion très importante, à la fois en valeur et en volume, du commerce maritime, et qu'en l'absence de règles unifiées régissant les contrats de transport de porte à porte, les professionnels ont comblé le vide en appliquant leurs propres règles. Cela dit, un système unifié et prévisible de règles réduirait grandement l'incertitude et les dépenses en cas de litige devant les tribunaux sur les clauses contractuelles ou conventionnelles s'appliquant à un cas donné.

112. Outre les avantages généraux de tout système de transport de porte à porte esquissé plus haut, il a été indiqué que certaines des conventions existantes sur le transport unimodal comportaient des lacunes que vient combler le projet

d'instrument. Par exemple, la CMR ne s'applique pas si le transporteur routier ne retire pas les marchandises, et la convention ne définit pas les termes "prise en charge ». Il se trouve que le projet d'instrument comble ces lacunes. En outre, la CMR ne prévoit pas la prorogation du délai pour agir, sauf pour dire à l'article 32.3, qu'il doit être régi par la loi de la juridiction saisie. Le projet d'instrument, lui, prévoit une telle prorogation (art. 14.3). On a toutefois indiqué qu'il n'apparaissait pas clairement si la disposition de la CMR était considérée comme impérative, auquel cas il y aurait des dispositions concurrentes applicables à cet aspect du contrat de transport dans son ensemble.

- 113. Dans le même ordre d'idées, on a dit que la question du droit d'agir n'entrait apparemment pas dans le champ d'application de l'article 4.2.1 du projet d'instrument, et qu'aussi bien ce dernier que la CMR prévoyaient un tel droit. Même s'il est possible que les dispositions du projet d'instrument l'emportent, pour certains cela ne semble pas être suffisamment clair.
- 114. On a fait valoir qu'un inconvénient du système de réseau exposé à l'article 4.2.1 du projet d'instrument était qu'il était encore nécessaire de déterminer quand et, naturellement, par quel mode de transport, la perte avait eu lieu, et si l'une quelconque des lois en vigueur régissait la situation de façon impérative. Il convient toutefois de noter que l'un des avantages d'un instrument unique de transport de porte à porte est qu'il fournit une solution pour les dommages survenant progressivement pendant le transport, et il n'est pas nécessaire de détecter la cause des dommages lorsqu'il a été établi que ceux-ci ont été causés pendant la garde. Il est toutefois possible que cette clarté soit quelque peu atténuée lorsqu'il y avait une combinaison de mode de transport comme, par exemple, si une remorque chargée sur un transbordeur était endommagée en percutant une cloison.
- 115. D'autres critiques ont été faites à propos des paramètres incertains déterminant jusqu'où précisément s'appliquait le projet d'instrument et où commencerait l'application d'autres conventions unimodales. Comme on l'a noté plus haut, il a été indiqué que, du fait que la CMR portait uniquement sur un contrat de transport de marchandises par route et non par mer, elle ne s'appliquerait pas au contrat d'ensemble du transport de porte à porte envisagé par le projet d'instrument, même pendant l'étape routière. Toutefois, malgré l'analyse faite aux paragraphes 62 et 63 ci-dessus, il a été soutenu avec force que pour que la CMR régisse un contrat donné de transport, il importait peu qu'une étape terrestre suive ou précède une étape maritime. De même, on a indiqué que l'importance de la distance de l'étape terrestre par rapport aux autres étapes du transport n'entrait pas en ligne de compte lorsqu'il s'agissait de déterminer si la CMR régirait le contrat de transport. On a dit en outre que le champ d'application de la CMR n'était pas limitée aux contrats de transport de marchandises exclusivement ni même principalement par route, conformément aux termes de son article 1.1, elle s'applique à " tout contrat visant le transport de marchandises par route (non souligné dans le texte)" et non à tout contrat de transport de marchandises par route.
- 116. On a également dit que l'argument selon lequel il n'y aurait pas de conflit entre la CMR et le projet d'instrument sur la base du lieu de prise en charge des marchandises n'était pas tout à fait clair non plus. On a fait valoir qu'il reposait sur une interprétation trop littérale des termes "prise en charge" et que dans le contexte de la CMR un transporteur pouvait être tenu responsable même s'il ne prenait pas physiquement en charge les marchandises. En outre, il semble que l'article 1.1 de la

CMR est une règle de conflit unilatérale, et que ce qui compte, dans la "prise en charge", est qu'elle marque le début de l'exécution d'un contrat qui doit commencer dans un pays et se terminer dans un autre.

117. On a dit qu'un autre problème potentiel posé par le système de réseau tenait au fait que la limite de responsabilité différait selon le régime applicable. Elle varie considérablement du contexte maritime au contexte non maritime: elle est de 8,33 DTS par kilogramme dans la CMR, de 17 DTS par kilogramme dans la COTIF-CIM ainsi que dans les Conventions de Montréal et de Varsovie, mais de 2 DTS seulement par kilogramme ou 666,67 DTS par colis dans les Règles de La Have-Visby, et de 2,5 DTS par kilogramme ou 835 DTS par colis dans les Règles de Hambourg. Bien que le chiffre n'ait pas encore été fixé pour le projet d'instrument, et qu'il soit probable que la limite maritime sera augmentée, on ne sait pas encore jusqu'où elle le sera par rapport à la limite traditionnelle de 2 DTS¹⁷. À cet égard, le Groupe de travail souhaitera peut-être noter un autre aspect, à savoir que la limite de responsabilité devrait être augmentée par rapport aux niveaux minimaux établis pour permettre au régime d'être incorporé, éventuellement, dans les contrats de sous-traitance unimodaux. Il peut cependant y avoir un obstacle, tenant au fait que la CMR énonce dans son article 41 que la responsabilité d'un transporteur ne peut être ni accrue ni réduite. Mais en définitive, certains diraient que les limites uniformes pour toutes les étapes du transport dans un régime multimodal sont inappropriées et que les décisions devraient être prises aux niveaux national et régional.

118. Une autre question soulevée à propos de l'approche porte à porte en général est le souci de voir le régime fonctionner en harmonie avec les régimes régissant d'autres contrats internationaux, tels que les contrats de vente. Bien que l'on considère positif le fait que les aspects obligatoires du projet d'instrument soient de palan à palan, car cela correspond au transfert du risque dans le cadre d'un contrat f.o.b., il faut faire preuve de prudence en ce qui concerne l'extension de la couverture au transport de porte à porte. Il est suggéré que toute extension au transport de porte à porte s'accompagne de changements au contrat du régime de vente.

IV. Différences entre les régimes applicables au transport de marchandises par mer et par d'autres modes

119. Une critique générale adressée à l'approche porte à porte a été que l'on pouvait y voir l'application d'un régime maritime à d'autres modes de transport.

120. Une différence importante entre les approches non maritimes et maritimes du transport de marchandises concerne certains aspects de la preuve et les présomptions concernant la responsabilité. Les "risques spéciaux" sont des déclencheurs qui présument la faute de l'expéditeur, et qui sont un trait distinctif et important de la CMR et de la COTIF-CIM. Le projet d'instrument, en revanche,

¹⁷ Il convient de noter toutefois que la limite de responsabilité pour les colis de faible poids et de grande valeur peut être plus élevée lorsqu'elle est calculée par colis que par kilogramme. Par exemple, si les ordinateurs portables sont emballés individuellement dans des conteneurs, une limite de responsabilité fondée sur 8,33 DTS par kilogramme serait certainement inférieure à celle qui serait obtenue sur la base de 666,67 DTS par colis.

peut être considéré comme établissant un régime qui présume la négligence du transporteur.

- 121. En outre, certains aspects du projet d'instrument ne sont manifestement pas destinés à couvrir le transport accessoire de marchandises par d'autres modes. Par exemple, l'exception de responsabilité du transporteur pour les périls de la mer, à l'article 6.1.3 xi), est manifestement inappropriée dans le contexte d'autres moyens de transport. L'exception en cas d'incendie, à l'article 6.1.2 b) du projet d'instrument, n'est pas non plus facile à transposer aux autres modes de transport.
- 122. De même, la responsabilité du transporteur pour l'état des véhicules utilisés varie considérablement suivant le mode de transport. Le projet d'instrument exige une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité (art. 5.4), et le transporteur est excusé pour les vices cachés échappant à une diligence raisonnable (art. 6.1.3 viii)), mais l'obligation sous-jacente n'est encore supérieure que d'un degré à celle de soin raisonnable. En comparaison, la CMR exige que soit exercée la plus grande diligence, tandis que la Convention de Montréal impose au transporteur aérien une obligation stricte comportant moins d'exceptions que celle du transporteur maritime (art. 18.1 et 18.2).
- 123. D'autres questions, plus générales, peuvent se poser du fait des modes de rédaction différents adoptés pour les régimes non maritimes. Par exemple, le projet d'instrument est très détaillé et va davantage dans le sens des Règles de La Haye et de La Haye-Visby que les Règles de Hambourg, plus récentes et moins précises. Il semble que la tendance, pour les régimes non maritimes, soit à donner moins – et non plus - de détails que, par exemple, la Convention de Montréal et la nouvelle COTIF-CIM. En outre, le projet d'instrument énonce actuellement l'obligation familière et très contestée d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité (art. 5.4 a)), ainsi que les périls exclus (art. 6.1.3), qui figurent dans les Règles de La Haye, bien qu'il les présente comme des présomptions d'absence de faute et non comme des exonérations. Cela va à l'encontre des efforts déployés depuis 1950 pour harmoniser les conventions sur le transport de marchandises, qui ont cherché dans une large mesure à ne pas employer de termes ou de phrases tirés du droit national afin d'éviter que les tribunaux nationaux ne soient tentés de les interpréter d'une manière connue et nationale et ne contrarient ce faisant les efforts d'harmonisation.
- 124. Il semblerait ressortir de ce qui précède qu'un inconvénient général d'une formule de transport de porte à porte, y compris du système de réseau exposé dans le projet d'instrument, est qu'une telle formule pourrait, dans certaines circonstances, entraîner l'application d'un instrument maritime à d'autres modes de transport. Le Groupe de travail constatera toutefois peut-être, en analysant les critiques, que la plupart, sinon la totalité, de ces problèmes peuvent être atténués grâce à une rédaction attentive.

V. Solutions proposées

125. Les paragraphes ci-après indiquent un certain nombre d'options à examiner par le Groupe de travail. Certaines sont des suggestions générales concernant l'approche que ce dernier pourrait adopter, tandis que d'autres proposent des solutions très précises sur le plan rédactionnel. Bien qu'elles soient présentées sous

des rubriques distinctes, il ne faut pas en déduire qu'elles s'excluent mutuellement, ni qu'elles sont nécessairement incompatibles entre elles. Le Groupe de travail souhaitera peut-être les examiner séparément ou bien ensemble.

A. Une convention ou des règles types?

126. Il serait possible d'introduire un nouveau régime maritime international par le biais d'une convention, d'une reformulation ou d'un ensemble de règles contractuelles types. Le meilleur moyen d'assurer l'application d'un système unifié serait une convention internationale. Toutefois, cette approche n'a eu qu'un succès limité dans le passé récent, comme en témoignent les résultats auxquels ont abouti la Convention multimodale et les Règles de Hambourg.

127. En outre, on a dit que plus le projet était détaillé et le nombre d'États essayant de s'entendre élevé, plus était faible la probabilité de mener à bonne fin la négociation d'une convention internationale. De plus, on peut considérer que les conventions sont moins souples que d'autres dispositifs, et difficiles à modifier et adapter à l'évolution des circonstances. Certains feraient valoir qu'il serait peut-être plus facile de parvenir à un accord sur un instrument international au niveau régional qu'au niveau mondial. Même si cela est vrai, l'élaboration de régimes dans ce domaine au niveau régional ne fera que contribuer à l'incertitude actuelle, et ne permettra certainement pas d'atteindre l'objectif d'un système unifié et prévisible pour le transport de marchandises par mer dans le monde entier.

128. Les Règles de la CNUCED/CCI sont entrées en vigueur en janvier 1992, et on a dit qu'elles avaient de plus en plus de succès. Elles combinent un système uniforme et un système de réseau. Leurs dispositions concernant la responsabilité sont uniformes et assez semblables en fait à celles des Règles de La Haye-Visby. Pour ce qui est de la limitation de la responsabilité, elles prévoient un système de réseau: les limites de la convention obligatoire ou du droit national applicable par ailleurs s'appliquent. Il serait possible d'adopter une nouvelle convention maritime qui couvrirait le transport de porte à porte de marchandises et de lui adjoindre des règles contractuelles types qui régiraient tous modes de transport accessoires au transport maritime. Il est clair que l'adoption de règles types serait plus rapide que l'adoption et l'entrée en vigueur d'une convention. On peut penser qu'il en serait de même d'une convention combinée avec des règles types par rapport à une convention unique pour le transport de porte à porte. Toutefois, il est clair que des règles contractuelles aurait l'inconvénient évident, par rapport à une convention, de ne pas avoir le statut de loi impérative, et elles auraient donc moins de chances de parvenir à une approche unifiée. En outre, elles pourraient entrer en conflit avec les dispositions impératives de certaines conventions.

129. Les études portant sur les régimes multimodaux se poursuivent. La Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE) a étudié la possibilité de concilier et d'harmoniser les régimes de responsabilité applicables au transport multimodal, et la CNUCED continue d'étudier la faisabilité d'un régime multimodal intégral¹⁸. Il semble que la méthode la plus rationnelle, pour remédier au manque d'harmonie actuel, consisterait à parvenir à un accord sur une

¹⁸ Voir le rapport de la CNUCED, "Transport multimodal: la faisabilité d'un instrument juridique international", supra, note 9.

convention multimodale largement acceptable, mais jusqu'ici les tentatives visant à mettre en place un tel système ont échoué. Une autre possibilité pourrait être alors d'attendre que les études en cours soient achevées et, d'ici là, de laisser le transport international de marchandises par mer être régi par les conventions maritimes existantes et par les Règles de la CNUCED/CCI pour le transport accessoire, ainsi que par les autres régimes contractuels mis en place par les professionnels. Toutefois, cette approche ne permettrait guère de progresser dans le sens de l'harmonisation et de la clarté, et rien n'indique que les travaux vont effectivement commencer sur une nouvelle convention multimodale. Cette option ne semble pas attrayante, car elle ne fait que refléter la situation actuelle dans le secteur, qui exerce une pression croissante pour que soit amélioré sans tarder le régime juridique dans ce domaine.

B. Voie rapide et voie lente

130. L'un des répondants au questionnaire distribué par le secrétariat en 2002 a suggéré une autre approche possible 19. L'idée consistait à aborder la question de la réforme du régime juridique applicable au transport de marchandises en deux temps, à savoir, en prenant, dans un premier temps, une voie rapide pour négocier une nouvelle convention port à port visant uniquement la partie maritime du transport et, dans un deuxième temps, une voie lente, pour traiter des questions qui prêtent davantage à controverse, concernant par exemple la partie terrestre du transport. Il a aussi été suggéré de rendre cette deuxième voie facultative pour les États contractants.

131. L'avantage de cette option est manifestement la plus grande rapidité avec laquelle il serait possible de conclure un instrument limité au transport de port à port. Cela dit, rien ne garantit que l'adoption d'un tel instrument gagnerait beaucoup en rapidité. Qui plus est, le report à une date ultérieure du règlement des questions épineuses pourrait ne pas être le meilleur moyen de régler des problèmes dont la solution est devenue urgente pour le secteur des transports et ne faciliterait pas non plus l'harmonisation recherchée.

C. Options préservant le principe du réseau

132. Si le système de réseau exposé dans le projet d'article 4.2.1 du projet d'instrument peut offrir une solution viable s'agissant d'une convention porte à porte, d'autres versions de la formule proposée dans le projet d'instrument, ainsi que d'autres options, restent encore possibles. On trouvera décrites dans les sections suivantes d'autres options possibles qui participent au principe du réseau.

1. Le principe de la convention non limitée à un unique mode de transport

133. Cette approche a pour ambition d'offrir une solution à long terme au problème multimodal et se conjuguerait avec le système de réseau prévu dans le projet d'article 4.2.1. Pour lever toute incertitude quant au risque de conflit entre le champ d'application du projet d'instrument et les conventions régissant un seul mode de transport, des ajustements pourraient être apportés aux dispositions relatives au

¹⁹ Voir A/CN.9/WG.III/WP.28, p. 27.

champ d'application de chacune des conventions unimodales afin de préciser qu'elles s'appliquent à un certain type de contrat, défini par référence à un ou plusieurs modes de transport.

134. En effet, l'optique dans laquelle est envisagé le projet d'instrument, dont le champ d'application ne serait pas limité au transport maritime et s'étendrait au transport de porte à porte des marchandises transportées en tout ou en partie par mer (voir ci-dessus, par. 8), pourrait être reprise pour d'autres modes de transport. On pourrait concevoir en effet d'étendre la portée de chaque convention régissant un seul mode de transport à tout autre type de transport qui précède ou suit celui qui fait l'objet de la convention considérée. Comme le champ d'application de certaines conventions unimodales se chevaucherait, il faudrait, si l'on retient le principe de convention non limitée au transport unimodal, insérer dans chaque convention régissant un seul mode de transport une disposition similaire sur le conflit de conventions.

135. L'extension du champ d'application des conventions de transport unimodal signifierait qu'un transport multimodal pourrait relever d'une convention parmi d'autres et que les parties auraient à choisir la convention qui s'appliquerait pendant toute la durée du transport. Dans la pratique, ce choix serait réglementé par le marché. Si l'expéditeur demandait un devis de transport multimodal à un transporteur ferroviaire européen, selon toute probabilité, il recevrait une offre dans les conditions auxquelles ce transporteur ferroviaire est habitué, c'est-à-dire conformément à la COTIF-CIM. De même, un transporteur routier européen ferait, selon toute vraisemblance, une offre dans les conditions prévues par la CMR. Pour plus de clarté, chaque convention de transport unimodal devrait aussi comprendre une disposition sur le conflit de conventions.

136. Ce système global aurait l'avantage qu'un seul contrat et une seule série de conditions s'appliqueraient d'un bout à l'autre du transport. De plus, les transitaires pourraient aussi offrir d'autres ensembles de règles applicables au transport intermodal, à des prix différents, permettant ainsi au marché de régir les conditions dans le temps.

137. Par contre, l'inconvénient de ce système global non limité à un mode unique de transport tient à ce qu'il suppose de modifier chacune des conventions de transport unimodal en vigueur. De plus, ces modifications devraient être opérées de concert et devraient consister notamment à insérer dans ces instruments une disposition similaire sur le conflit de conventions, ce qui, inévitablement, prendrait du temps et ralentirait la progression de l'élaboration du projet d'instrument. De ce fait, même si le Groupe de travail devait poursuivre l'idée de conventions non limitées à l'unimodal, il faudrait conserver entre-temps une disposition du style du projet d'article 4.2.1. À un stade ultérieur (par exemple par la voie d'un protocole additionnel), le projet d'article 4.2.1 pourrait être remplacé par une nouvelle disposition relative au conflit de conventions qui tiendrait compte de l'application d'autres conventions à la partie maritime d'un transport international.

2. La proposition canadienne

138. En préparation de la dixième session du Groupe de travail qui devait se tenir en septembre 2002, le Gouvernement canadien a soumis une proposition (A/CN.9/WG.III/WP.23) sur le champ d'application et la structure du projet d'instrument. À la lumière du débat qui a eu lieu à la neuvième session du Groupe

de travail concernant le champ d'application du projet d'instrument, porte à porte ou port à port, le Canada a présenté trois nouvelles variantes.

a) Possibilité 1

139. La première option serait de continuer à travailler sur le projet d'instrument existant, y compris sur le projet d'article 4.2.1, tout en prévoyant une réserve permettant aux États contractants d'adopter ou non cet article et les règles pertinentes régissant le transport de marchandises précédant ou suivant un transport par mer.

140. Cette possibilité aurait pour avantage de contribuer à la réalisation de l'objectif visé, c'est-à-dire de rétablir l'uniformité du droit régissant le transport maritime et de l'appliquer aux modes secondaires de transport. En même temps, les États contractants qui ne recherchent pas de règles uniformes pour le transit de porte à porte pourraient néanmoins souscrire au nouveau régime applicable au transport maritime et auraient la possibilité de retirer ultérieurement leur réserve pour appliquer le projet d'instrument au transport de porte à porte. Un autre avantage serait que, comme la réserve serait formulée au moment de la ratification, il n'y aurait pas de confusion sur le point de savoir quels États contractants appliquent toutes les dispositions de l'instrument et quels sont ceux qui ont formulé une réserve sur l'application de l'instrument au transport intérieur en vertu du projet d'article 4.2.1.

b) Possibilité 2

- 141. La deuxième possibilité présentée était de continuer à travailler sur le projet d'instrument existant, y compris sur le projet d'article 4.2.1, tout en ajoutant dans cette disposition les mots "ou du droit national" après les mots "convention internationale".
- 142. Là encore, cette option a l'avantage d'établir l'uniformité du droit au cours du transport maritime tout en permettant aux États contractants qui le préfèrent de laisser les règles applicables aux modes de transport secondaires du ressort de leur législation nationale. Elle aurait notamment pour inconvénient qu'en l'absence de déclaration enregistrée il pourrait être plus difficile de déterminer la loi applicable dans un État contractant particulier.
- 143. L'idée a aussi été émise que, dans le cadre des possibilités 1 et 2, le projet d'article 4.2.1 pourrait être étoffé sur le plan de la responsabilité pour dommages non localisés.

c) Possibilité 3

- 144. La troisième possibilité évoquée dans cette proposition serait de réviser le projet d'instrument existant de façon à le subdiviser en quatre chapitres distincts. Le chapitre premier traiterait des définitions et de l'ensemble des dispositions communes aux chapitres 2, 3 et 4. Le chapitre 2 contiendrait les dispositions régissant le transport maritime des marchandises (de port à port).
- 145. Le chapitre 3 contiendrait les dispositions régissant le transport maritime des marchandises *et* leur transport par d'autres modes effectué avant et après le transport maritime (de porte à porte). Le premier modèle possible serait un système uniforme établissant un régime unique qui s'appliquerait de façon uniforme à tous

les modes de transport intervenant dans le transport de porte à porte. Le deuxième modèle possible serait un système de réseau, similaire au système uniforme, mais contenant des dispositions qui supplanteraient le système uniforme lorsqu'une convention internationale est applicable à l'étape intérieure d'une opération de transport par mer et qu'il est évident que la perte ou le dommage est survenu uniquement au cours du transport intérieur.

146. Le chapitre 4 contiendrait les clauses et réserves finales, dont une disposition relative aux réserves *expresses* pour le chapitre 2 à l'intention des États contractants qui désirent mettre en œuvre le nouvel instrument pour régir le transport multimodal de marchandises (porte à porte); ou pour le chapitre 3, à l'intention des États contractants qui désirent mettre en œuvre le nouvel instrument pour régir uniquement le transport maritime de marchandises (port à port).

147. Cette troisième possibilité aurait là aussi l'avantage d'harmoniser le droit international du transport des marchandises en tirant parti à la fois de l'approche port à port et de celle porte à porte, traitées respectivement dans les chapitres 2 et 3. Un avantage supplémentaire serait de déterminer clairement quels sont les États contractants qui adhèrent au régime de transport maritime du chapitre 2 et quels sont ceux qui adhèrent au régime de transport multimodal du chapitre 3.

148. Qui plus est, cette option contribuerait à améliorer les perspectives d'une uniformisation à long terme puisque les États contractants adhérant uniquement au chapitre 2 pourraient souscrire au chapitre 3 simplement en retirant leur réserve à celui-ci. Ce pourrait être une amélioration non négligeable par rapport au système présenté au titre de la possibilité 1: cette option offrirait une nouvelle possibilité d'uniformisation dans l'hypothèse où un État contractant retirerait sa réserve, puisque les dispositions du chapitre 3 s'appliqueraient automatiquement. De plus, l'application automatique des dispositions du chapitre 3 éviterait la confusion si l'État contractant qui retire sa réserve était aussi partie à d'autres conventions régionales sur le transport de marchandises.

149. Cette troisième option présenterait un avantage supplémentaire, en ce sens que s'il était décidé d'adopter un système de réseau (par opposition à un système uniforme) dans le chapitre 3, le régime applicable au transport maritime prévu dans ce chapitre pourrait être identique à celui du chapitre 2, grâce à quoi on uniformiserait le droit du transport maritime. Par ailleurs, l'adoption d'un système de réseau dans le chapitre 3 permettrait de simplifier la troisième possibilité comme suit: le chapitre premier contiendrait les définitions et toutes les dispositions communes aux chapitres 2, 3 et 4; le chapitre 2 pourrait contenir les dispositions régissant le transport de marchandises par mer, c'est-à-dire port à port; le chapitre 3 les dispositions régissant le transport de marchandises par des modes de transport secondaires avant ou après le transport par mer, c'est-à-dire de porte à porte; et le chapitre 4 les clauses et les réserves finales, dont une disposition relative aux réserves expresses concernant le chapitre 3, à l'intention des États contractants qui désirent mettre en œuvre le nouvel instrument uniquement pour le transport maritime de marchandises de port à port.

3. La proposition suédoise

150. Dans l'hypothèse où le Groupe de travail déciderait que le projet d'instrument devrait s'appliquer au transport de porte à porte, la proposition suédoise (A/CN.9/WG.III/WP.26) vise à mieux adapter le texte du projet d'instrument aux

conventions internationales en vigueur, ainsi qu'aux régimes obligatoires nationaux de responsabilité, en particulier en ce qui concerne le transport routier et ferroviaire. Selon le Gouvernement suédois, le projet d'instrument, dans son libellé actuel, créerait, s'il était adopté, un conflit avec la CMR et la COTIF-CIM. Il fait observer que dans de nombreux pays européens, le régime de responsabilité tel qu'il est prévu dans le projet d'instrument, entrerait aussi en conflit avec les régimes obligatoires nationaux de responsabilité, adaptés à ceux prévus dans la CMR et la COTIF-CIM.

- 151. Pour résoudre ces problèmes, le Gouvernement suédois a proposé de modifier le texte du projet d'article 3.1 pour préciser que le projet d'instrument ne s'appliquerait que lorsque l'accord de transport est véritablement un contrat de transport par mer et non un contrat de transport routier ou ferroviaire, au titre duquel le camion ou wagon est transporté par transbordeur pendant la partie maritime du transport. Tel qu'il se présente actuellement, tant le projet d'instrument que les régimes prévus dans la CMR ou la COTIF-CIM seraient applicables dans ce dernier cas. Pour le Gouvernement suédois, il y aurait alors conflit de conventions.
- 152. Le Gouvernement suédois propose d'ajouter dans le projet d'article 4.2.1 une exception aux régimes nationaux de responsabilité, pour éviter les conflits entre le projet d'instrument et les régimes obligatoires nationaux de responsabilité. Nombre de pays parties à la CMR et à la COTIF-CIM ont adapté leurs régimes nationaux de responsabilité applicables à ces modes de transport aux conventions internationales correspondantes. Si la règle énoncée dans le projet d'article 4.2.1 était retenue, ces pays pourraient avoir à adopter un troisième régime de responsabilité pour le transport routier ou ferroviaire de marchandises. Or ce nouveau régime s'écarterait de ceux en vigueur qui, contrairement au projet d'instrument, sont fondés sur la responsabilité objective.
- 153. Par ailleurs, de l'avis du Gouvernement suédois, il était important d'adapter le régime de responsabilité du projet d'instrument aux régimes en vigueur pour le transport routier ou ferroviaire de marchandises afin de créer une véritable convention multimodale. C'est pourquoi il a proposé de modifier les dispositions du projet d'instrument concernant le calcul de la réparation, ainsi que d'inclure une disposition sur les dommages non localisés. Afin de protéger le chargeur, il a proposé de prévoir que le transporteur aurait seulement le droit de faire valoir la limite supérieure applicable dans le cadre des régimes obligatoires de responsabilité nationaux ou internationaux qui régissent le transport. La raison pour laquelle il faudrait prévoir une limite plutôt basse dans le transport maritime ne serait pas pertinente en l'espèce et les dommages non localisés ne concernaient généralement que de faibles quantités de marchandises et étaient normalement décelés au lieu de livraison.

D. La proposition italienne

154. Après la dixième session du Groupe de travail en septembre 2002, le Gouvernement italien a soumis une proposition (A/CN.9/WG.III/WP.25). Il estimait que la solution idéale serait d'avoir un ensemble de règles uniformes applicables pendant toute la durée du transport, plutôt qu'un système de réseau, même de portée limitée, car un tel système était générateur d'insécurité. Cependant, le projet d'instrument ne devrait s'appliquer qu'au contrat entre le chargeur et le

transporteur, l'action récursoire éventuelle du transporteur contre le transporteur exécutant devrait continuer à être régie par les règles spécifiques applicables au mode de transport concerné (maritime, routier ou ferroviaire). Il ne devrait pas non plus s'appliquer aux recours du chargeur contre le transporteur exécutant, car cela constituerait également une source d'insécurité, quoique dans un contexte différent: en l'occurrence, l'insécurité pèserait sur le transporteur exécutant qui souvent ne sait même pas quelles règles régissent le contrat entre le transporteur et le chargeur, contrat auquel il n'est pas partie.

155. L'application du projet d'instrument aux recours du chargeur contre le transporteur exécutant pourrait en outre être une source de conflits entre le projet d'instrument et la convention applicable au transport effectué par le transporteur exécutant.

156. Selon cette proposition, il faudrait donc limiter la portée de la définition du terme "partie exécutante" aux personnes autres que les transporteurs exécutants et ajouter une disposition définissant le terme "transporteur exécutant". On pourrait pour ce faire insérer dans la définition actuelle, dans le projet d'article 1.17, après les mots "Le terme 'partie exécutante' désigne une personne autre que le transporteur", les mots "et le ou les transporteurs exécutants", et ajouter la nouvelle définition ci-après:

"Le terme 'transporteur exécutant' désigne une personne qui, à la demande du transporteur, assure la totalité ou une partie du transport des marchandises, soit par mer, soit par [un autre mode de transport] [par chemin de fer ou par route]."

157. Toutefois, afin d'éviter d'éventuelles actions en responsabilité extracontractuelle ne soient intentées par le chargeur contre le transporteur exécutant, il faudrait préciser que l'action intentée par le chargeur contre le transporteur exécutant sera régie par les règles qui s'appliqueraient si cette action était intentée par le transporteur. Si ce principe est accepté, le Groupe de travail voudra peut-être déterminer quelle technique juridique pourra être utilisée pour parvenir à ce résultat: par exemple le chargeur pourrait être légalement subrogé dans les droits du transporteur vis-à-vis du transporteur exécutant.

158. Conformément aux paragraphes 62 à 71 ci-dessus, le Gouvernement italien passe en revue les dispositions d'autres conventions applicables aux transports (CMR, COTIF-CIM et CMNI) afin de déterminer s'il pourrait se produire un conflit avec le projet d'instrument, avant de répondre par la négative.

E. Options envisagées en fonction du traitement réservé aux parties exécutantes

159. L'idée à la base de cette série d'options serait qu'il faudrait concevoir le projet d'instrument comme une convention applicable porte à porte entre les parties au contrat de transport, c'est-à-dire que le "transporteur" (tel qu'il est défini dans le projet d'article 1.1 du projet d'instrument) est responsable envers l'autre partie au contrat de transport conformément aux règles uniformes du projet d'instrument (et non sur la base d'un "réseau") à compter de la réception des marchandises (aux termes du projet d'article 4.1.2) jusqu'à la livraison des marchandises (aux termes du projet d'article 4.1.3) (la "période du porte à porte").

- 160. Bien qu'il ne soit peut-être pas possible pour l'instant de prévoir un régime porte à porte intégral, ces différentes options voudraient que le projet d'instrument s'applique uniformément et porte à porte au moins entre les parties immédiates au contrat de transport. Tel serait particulièrement le cas si la nouvelle convention est censée encourager au maximum l'application porte à porte d'un régime unifié. L'avantage qu'il y a à rendre le transporteur contractant responsable de la réception à la livraison sans que les conditions changent réside dans la sécurité ainsi offerte aux parties contractantes: les chargeurs savent qu'ils auront au minimum un droit d'action en se fondant sur les règles énoncées dans le projet d'instrument contre la partie qui s'est engagée à effectuer le transport et le transporteur contractant connaît par avance les conditions dans lesquelles il sera tenu responsable envers le chargeur.
- 161. On a avancé l'idée que le régime de responsabilité dans le cadre du système de réseau n'était pas censé viser le transporteur contractant, mais plutôt fournir des règles en cas de conflit entre la nouvelle convention et les conventions régissant un seul mode de transport préexistantes, telles celles relatives au transport routier et au transport ferroviaire (CMR et COTIF-CIM). Le risque de conflit est particulièrement préoccupant en ce qui concerne la responsabilité des parties exécutantes (dans l'hypothèse où il s'agirait par exemple de transporteurs routiers ou ferroviaires européens). Cette question est examinée aux paragraphes 166 à 176 et 181 à 185 ci-dessous. Une autre source de conflit peut venir de l'arrangement passé entre le transporteur porte à porte contractant et un transporteur unimodal, encore que cet arrangement semblerait échapper au champ d'application du projet d'instrument, puisque, en l'absence d'étape maritime, il ne s'agirait pas d'un "contrat de transport" à proprement parler.
- 162. Il ne devrait pas y avoir de conflit entre le projet d'instrument et la CMR ou la COTIF-CIM pour ce qui est de la responsabilité du transporteur porte à porte contractant. Bien que l'on fasse valoir que certaines portions d'un transport porte à porte puissent relever du champ d'application de la CMR ou de la COTIF-CIM, voire de l'une et de l'autre, en général, le contrat de transport de porte à porte (qui, par définition, aux termes du projet d'article 1.5, vise le transport maritime) n'obéirait ni à la CMR ni à la COTIF-CIM.
- 163. Qui plus est, l'application du principe du réseau pourrait ne pas être limitée à des conventions de transport unimodal potentiellement en conflit. Certains États contractants peuvent vouloir continuer à appliquer leur propre droit interne au transport terrestre intérieur. Le principe du réseau pourrait alors compliquer davantage encore la question de savoir quelle est la loi applicable aux différentes parties du transport de porte à porte.
- 164. En outre, alors que les limites de responsabilité plus élevées, fondées sur le poids, d'autres régimes de transport des marchandises prévoient en général une réparation supérieure à celle des régimes maritimes traditionnels, rien ne garantit que les législations internes feraient de même. En fait, certaines législations nationales pourraient permettre à un transporteur terrestre d'éviter toute responsabilité par contrat. Dans l'hypothèse et dans la mesure où le projet d'article 4.2.1 protégerait ces législations nationales, le principe du réseau pourrait alors permettre au transporteur contractant d'éviter toute responsabilité pour l'étape terrestre du transport et priver le propriétaire des marchandises de toute réparation.
- 165. Les options suivantes pourraient offrir un moyen de préserver la possibilité d'une réparation supérieure pour l'ayant droit à la cargaison (lorsque la perte ou le

dommage est survenu au cours de la période où d'autres dispositions prévoyant une limite plus élevée s'appliquaient) sans qu'il faille inclure dans le projet d'instrument un système de réseau obligatoire applicable aux parties au contrat de transport.

1. Option 1 – Principes de base

166. Les principes de base de cette option 1 sont les suivants:

- a) Une "partie exécutante" (dont une définition large pourrait être donnée, comme il est suggéré au paragraphe 14 suivant le projet d'article 1.17 définissant la "partie exécutante" dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21) assume les responsabilités et obligations imposées au transporteur en vertu du projet d'instrument et jouit des droits et immunités du transporteur prévus par le projet d'instrument:
 - i) pendant la période où elle a la garde des marchandises; et
 - ii) à tout autre moment dans la mesure où elle participe à l'exécution de l'une quelconque des activités envisagées par le contrat de transport;

à moins que, au moment de la ratification du projet d'instrument, l'État contractant sur le territoire duquel l'événement pertinent se produit a décidé de ne pas couvrir la partie exécutante intéressée.

- b) Un État contractant ne peut pas décider de ne pas couvrir:
- i) Les transporteurs maritimes;
- ii) Les parties exécutantes dans la mesure où elles ont la garde des marchandises pendant la période de port à port d'un transport maritime; ou
- iii) Les parties exécutantes dans la mesure où elles participent à l'exécution de l'une quelconque des activités envisagées dans le contrat de transport pendant la période de port à port d'un transport maritime;
- c) En ce qui concerne:

la période (éventuelle) qui suit la réception des marchandises (en vertu du projet d'article 4.1.2) mais qui précède l'arrivée des marchandises au port de chargement (la "période de porte à port"); et

la période (éventuelle) qui suit l'enlèvement des marchandises du port de déchargement mais qui précède la livraison des marchandises (en vertu du projet d'article 4.1.3) (la "période de port à porte");

un État contractant, pour ce qui est de l'exécution d'un contrat de transport sur son territoire, peut décider de ne pas couvrir:

- i) Les parties exécutantes en général; ou
- ii) Des catégories déterminées de parties exécutantes (par exemple, les transporteurs ferroviaires, les transporteurs routiers, les parties exécutantes qui ne s'acquittent matériellement d'aucune des responsabilités qui incombent au transporteur au titre d'un contrat de transport en matière de transport, de manutention, de garde ou de stockage des marchandises); ou
- iii) Des catégories déterminées de parties exécutantes dans des conditions déterminées (par exemple, les transporteurs routiers si le régime de la CMR

leur est applicable; les transporteurs routiers si une loi nationale déterminée leur est applicable);

d) Le projet d'instrument élimine tout autre droit d'action (que ce soit fondé sur le contrat, pour responsabilité extracontractuelle ou autre) contre i) le transporteur; et ii) toutes les parties exécutantes qui sont soumises au projet d'instrument (c'est-à-dire toutes les parties exécutantes que l'État contractant intéressé n'a pas choisi de ne pas couvrir). Dans la mesure où une partie exécutante ne relève pas du projet d'instrument, sa responsabilité potentielle est régie par la loi qui se serait appliquée en l'absence du projet d'instrument. Le projet d'instrument ne se substitue pas à la loi qui, en son absence, se serait appliquée.

2. Option 1 – Commentaire sur les principes de base

167. En vertu du principe 1 a) énoncé au paragraphe 166 ci-dessus, toutes les parties exécutantes seraient présumées relever de la nouvelle convention et ce, conformément au principe fondamental qui veut que le champ d'application de la convention s'approche le plus possible du "porte à porte". Mais comme ce champ d'application serait trop vaste, le principe 1 a) permettrait à un État contractant de choisir de ne pas couvrir les parties exécutantes du transport intérieur qu'il ne tient pas à soumettre aux règles de la nouvelle convention. Aussi celle-ci s'étendrait-elle au porte à porte exception faite des cas spécifiques où un gouvernement tient vraiment à en restreindre l'application.

168. Les principes 1 b) et 1 c) délimitent l'aptitude d'un État contractant à restreindre le champ d'application de la future convention. D'après le principe 1 b), un État contractant ne pourrait pas décider de soustraire les principaux acteurs maritimes qui interviennent dans la partie de port à port du transport du champ d'application de la convention. En effet, une restriction telle que la convention ne s'appliquerait pas au moins au transport de port à port en ce qui les concerne marquerait une régression par rapport au régime actuel.

169. Sur le plan pratique, le principe 1 b) garantit qu'au moins les transporteurs maritimes et ceux qui opèrent dans la zone portuaire, tels que les stevedores et les exploitants de terminaux, seraient pleinement soumis à la nouvelle convention.

170. Selon le principe 1 c), un État contractant pourrait choisir de ne pas couvrir certaines des parties exécutantes opérant sur son territoire ou ces parties exécutantes en général. Les modalités selon lesquelles cette décision se concrétiserait dépendraient de la raison qui la motive. Par exemple, si un État contractant est parvenu à la conclusion que l'ayant droit à une cargaison n'aurait aucun droit d'action direct contre une partie exécutante en vertu du droit en vigueur et qu'il ne serait pas sage de reconnaître un nouveau droit d'action en vertu de la convention alors qu'il n'en existait pas auparavant, il pourrait décider de ne pas appliquer la convention en vertu du principe 1 c) i). En conséquence, dans cet État, aucune partie exécutante ne serait responsable aux termes de la convention.

171. Mais on peut aussi envisager l'hypothèse où un État contractant est parvenu à la conclusion qu'il ne tenait pas à soumettre une branche particulière du secteur des transports, tel que les chemins de fer, à la convention et choisirait de ne pas l'appliquer en vertu du principe 1 c) ii). En conséquence, dans cet État, le secteur

des transports continuerait de fonctionner comme par le passé et la convention n'aurait aucune incidence sur lui.

- 172. Si un État contractant préférait la définition étroite de "partie exécutante" donnée dans le projet d'article 1.17, il pourrait aussi choisir de ne pas appliquer la convention, en vertu du principe 1 c) ii) et d'en exclure le champ d'application à toutes les parties exécutantes qui ne s'acquittent pas "matériellement de l'une quelconque des obligations du transporteur en vertu d'un contrat de transport prévoyant le transport, la manutention, la garde ou le stockage des marchandises."
- 173. Enfin, les États contractants qui souhaitent préserver l'application de régimes de transport unimodal comme la CMR et la COTIF-CIM et d'autres États qui souhaitent préserver l'application de leur législation interne pourraient choisir de ne pas appliquer la convention en vertu du principe 1 c) iii).
- 174. Le principe 1 d) précise l'effet d'une telle décision: certaines parties exécutantes, soit relèveraient de la convention, soit en seraient exclues. Celles qui relèveraient de la convention seraient visées par le compromis global qui doit être conclu en vertu de ce régime. Elles seraient tenues responsables en vertu de la convention, mais seraient pleinement protégées par les exclusions et limitations prévues et jouiraient notamment de la protection automatique dite "Himalaya"²⁰.
- 175. Les parties exécutantes qui ne seraient pas soumises à la convention ne participeraient pas au compromis et la convention ne les toucherait pas. Elles ne seraient pas tenues responsables en vertu de la convention et ne bénéficieraient pas de sa protection. Leur responsabilité demeurerait telle qu'elle est prévue par le droit en vigueur. Dans la mesure où le droit en vigueur (ou la législation interne) permet à une partie exécutante de demander à bénéficier de la protection offerte par une clause "Himalaya", la convention ne refuserait pas cette protection mais elle n'accorderait pas non plus une protection automatique (comme le fait le projet d'article 6.3.3).
- 176. Cette option aurait l'inconvénient qui peut être relevé dans tout régime dont le champ d'application ne s'étend pas complètement porte à porte: si certaines parties exécutantes sont soustraites au champ d'application de la convention, elles peuvent être alors poursuivies en vertu de la loi applicable en l'absence de convention (à moins que la convention n'interdise purement et simplement les actions contre les parties exécutantes, comme le propose l'option 2). Le résultat pourrait être une superposition inextricable de régimes de responsabilité incompatibles les uns avec les autres et une prolifération de recours.

3. Option 2 – Principe de base

177. L'option 2 propose comme principe de base que toutes les actions intentées par les chargeurs pour dommage aux marchandises soient soumises aux règles énoncées dans le projet d'instrument et ne puissent être engagées que contre le transporteur

²⁰ On entend par "protection automatique 'Himalaya'" le type de protection prévue par le projet d'article 6.3.3 du projet d'instrument, par lequel une partie exécutante bénéficie de la protection habituellement assurée par une clause "Himalaya" proprement dite sans qu'il soit nécessaire d'inclure cette clause dans le connaissement. Insérée dans un connaissement, une clause "Himalaya" étend à des tierces parties déterminées le bénéfice des exemptions, limitations, exonérations et immunités reconnues au transporteur dans le connaissement.

contractant. Elle ne prévoit pas la possibilité d'écarter l'application de la convention.

4. Option 2 – Commentaire sur le principe de base

178. Cette option ferait d'une action en vertu du projet d'instrument le seul recours d'un chargeur contre le transporteur contractant. Elle interdirait aussi au chargeur d'engager une action contre la partie exécutante (qu'elle soit fondée sur le projet d'instrument, sur la responsabilité contractuelle, extracontractuelle ou autre). Il reviendrait alors au transporteur contractant de se retourner contre la partie exécutante, procédure qui pourrait relever ou non du champ d'application de l'instrument.

179. L'approche envisagée dans l'option 2 présente un certain nombre d'avantages. Premièrement, les chargeurs sont des parties commerciales qui peuvent choisir le transporteur contractant qui répond à deux exigences au plan des dommages aux marchandises et les destinataires aussi peuvent prendre les mesures nécessaires à ce sujet dans les accords de vente. Deuxièmement, c'est le transporteur contractant qui offre le service, loue les services de sous-traitants et se trouve le mieux à même de répondre aux recours. Troisièmement, de façon générale, les chargeurs ne connaissent pas de parties exécutantes spécifiques ni ne se reposent sur des parties exécutantes spécifiques. En outre, cette approche détermine à l'avance quel régime de responsabilité s'appliquera de même que la partie qui répondra à un recours et sera responsable du règlement des demandes de façon à ce que toutes les parties puissent prendre leurs dispositions en conséquence. De plus, l'option 2 permettrait d'éviter les litiges compliqués et la multiplication des demandeurs. Enfin, elle serait source de sécurité de sorte que les parties pourraient négocier des conditions de transport en sachant quelles règles s'appliqueront au règlement des différends.

180. L'option 2 a pour inconvénient qu'elle éliminerait les actions (qu'elles soient fondées sur le projet d'instrument, sur la responsabilité extracontractuelle ou autre) contre la partie exécutante qui a effectivement causé le dommage. Si le transporteur contractant est insolvable ou ne peut être traduit que devant une juridiction qui ne convient pas au chargeur, ce dernier peut se retrouver sans voie de recours effective. De plus, elle circonscrirait la réparation du chargeur aux limites de responsabilité prévues dans le projet d'instrument, même si un autre régime juridique qui serait applicable en son absence permettait une réparation supérieure.

5. Option 3 – Principe de base

181. Comme l'option 1, l'option 3 permettrait à un État de soustraire certaines parties exécutantes du champ d'application de la nouvelle convention. Elle propose pour principe de base que les actions intentées en vertu du projet d'instrument soient le recours exclusif du chargeur contre le transporteur en cas de dommage survenu aux marchandises au cours du transport de porte à porte. En outre, aucune action ne pourrait être engagée contre une partie exécutante pour un tel dommage à moins que, au moment de la ratification, l'État intéressé n'ait indiqué qu'il préservait les droits d'action qui s'appliqueraient en l'absence de cet instrument. (Un État pourrait ne pas appliquer l'instrument à certaines parties exécutantes, comme on l'a vu pour l'option 1, voir plus haut par. 166 à 176).

6. Option 3 – Commentaire sur le principe de base

- 182. L'option 3 combine des éléments des options 1 et 2. Elle renverse la présomption générale de l'option 1 et l'étend à la présomption (qui, dans le cas de l'option 2, est une interdiction pure et simple) qu'il est interdit aux chargeurs d'intenter une action contre la partie exécutante.
- 183. L'option 3 a pour objet de faire de l'action intentée contre le transporteur contractant en vertu du projet d'instrument la règle générale. De même, on partirait de l'interdiction faite au chargeur d'intenter une action contre les parties exécutantes. Un pays pourrait décider de ne pas suivre cette interdiction pour autoriser des actions contre toutes les parties exécutantes ou certaines d'entre elles en application du droit interne ou d'accords multilatéraux.
- 184. L'avantage de cette approche, c'est qu'elle favoriserait l'uniformisation maximale du système tout en ménageant une certaine souplesse en faveur des pays qui appliquent d'autres règles aux parties terrestres du transport.
- 185. L'inconvénient de l'option 3 réside dans le fait qu'un pays qui, en règle générale, n'est pas partisan d'éliminer ces droits d'action pourrait ne pas vouloir inscrire dans la convention une présomption en ce sens.

47