



Assemblée générale

Distr.: Limitée
13 décembre 2002

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]

Proposition de l'Italie

Note du secrétariat

En préparation de la onzième session du Groupe de travail III (Droit des transports), au cours de laquelle il est prévu que celui-ci poursuive l'examen du projet d'instrument contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21, le Gouvernement italien a présenté le 25 octobre 2002, pour examen par le Groupe de travail, le texte d'une proposition concernant le champ d'application et la structure du projet d'instrument. Ce texte est reproduit en annexe de la présente note.



Annexe

Proposition de l'Italie sur l'application du projet d'instrument au transport de porte à porte

1. La première question qu'il convient d'examiner est celle de savoir s'il est justifié d'aborder le problème du choix entre un instrument applicable au transport de porte à porte et un instrument applicable au transport de port à port comme s'il existait véritablement deux options. Cela serait le cas si un instrument applicable au transport de port à port avait aussi des chances d'être appuyé par l'industrie du transport. On pense toutefois que cela n'est pas sûr et qu'il se peut que certains groupes professionnels (par exemple les armateurs, les P&I clubs et les assureurs) n'acceptent de renoncer à la sécurité offerte par un système archaïque mais éprouvé tel que celui mis en place par les règles de La Haye-Visby, que si le nouvel instrument répond vraiment aux besoins réels du transport moderne et donc du transport de conteneurs de porte à porte.

Il est nécessaire d'adopter un ensemble de règles applicables aux relations entre le chargeur et le transporteur pendant toute la durée du transport de porte à porte afin qu'il n'y ait pas de doute sur les règles qui régissent le contrat.

De telles règles sont nécessaires pour le transport par mer de conteneurs lorsque ce transport est précédé et/ou suivi par un transport routier et/ou ferroviaire, c'est-à-dire depuis la porte du chargeur jusqu'à celle du destinataire. Ce type de transport constitue donc une catégorie spéciale de transport multimodal.

L'idéal 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 est générateur d'insécurité. Cependant, l'instrument ne devrait s'appliquer qu'au contrat entre le chargeur et le transporteur, l'action récursoire éventuelle du transporteur contre le transporteur exécutant devant 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.

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

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, 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].

Toutefois, afin d’éviter que 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, il faudra bien sûr 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.

2. Pour savoir si cela est possible, il est toutefois nécessaire de déterminer si les dispositions des conventions applicables aux modes de transport autres que le transport maritime s’appliqueraient directement à l’opération de transport de porte à porte considérée, ce qui entraînerait l’application de l’article 30 de la Convention de Vienne sur le droit des traités. Ce problème se pose principalement, sinon exclusivement, en Europe, où il existe déjà des conventions applicables au transport par route (CMR¹), par chemin de fer (COTIF-CIM²) et par voie de navigation intérieure (CMNI³).

2.1 CMR

L’article premier de la CMR dispose que celle-ci 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.

On considère donc qu’un contrat de transport de porte à porte tel que celui qui est visé dans l’article 4.2.1 du projet d’instrument ne serait pas soumis à la CMR, premièrement parce qu’il ne s’agit pas d’un “contrat de transport de marchandises par route” et, deuxièmement, parce que le lieu de la prise en charge et le lieu de la livraison des marchandises ne dépendent pas d’un contrat de transport routier spécifique mais du contrat de transport de porte à porte: les marchandises sont prises en charge au lieu et au moment où le transporteur (ou un transporteur exécutant) les reçoit et elles sont livrées au moment et au lieu où le transporteur (ou un transporteur exécutant) les remet au destinataire. S’il y a deux étapes routières, l’une avant et l’autre après une étape maritime, la prise en charge et la livraison ne concernent pas la même étape routière et s’il n’y a qu’une seule étape routière, par exemple avant l’étape maritime, la livraison est entièrement indépendante du transport par route.

La mention du lieu de prise en charge et du lieu de livraison qui est faite dans l’article 1-1 de la CMR ne peut pas non plus être interprétée comme une mention

¹ Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (1956), telle qu’amendée par le Protocole.

² Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises, Appendice à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, telle que modifiée par le Protocole de 1999.

³ Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, 2001.

des lieux spécifiés dans le contrat pour la prise en charge et la livraison par le transporteur en sa qualité de transporteur routier international. En fait, le transport routier est suivi par le transport maritime, et il n'y a pas de livraison à la fin du transport routier étant donné que les marchandises restent sous la garde du transporteur jusqu'à leur livraison au destinataire à la destination finale. Dans le cas d'un contrat de transport de porte à porte entre Zurich et New York via Gênes, Gênes ne peut pas être considérée comme le lieu de livraison prévu par le contrat. Elle ne pourra être considérée comme telle qu'en ce qui concerne le contrat entre le transporteur et le transporteur exécutant qui y a acheminé les marchandises par route. Ce contrat serait donc régi par la CMR, mais le contrat de transport de porte à porte ne le serait pas.

Par conséquent, la CMR s'appliquerait au contrat de transport par route conclu entre le transporteur et le transporteur exécutant si les conditions requises par l'article premier étaient réunies. Elle s'appliquerait également en cas de recours du chargeur ou du destinataire contre le transporteur routier.

2.2 CIM

Alors que la CMR s'applique à toute personne qui s'engage à transporter des marchandises par route, qu'une lettre de voiture ait été délivrée ou non, la version de 1980 de la CIM, qui est maintenant en vigueur, s'applique uniquement aux contrats de transport conclus par des transporteurs ferroviaires et couverts par une lettre de voiture (article premier). Elle ne s'applique pas au contrat de transport visé par le projet d'instrument et aucun conflit n'est donc possible. Bien sûr, le recours du transporteur contre le transporteur ferroviaire en cas de perte, de dommage ou retard intervenu lors du transport ferroviaire serait régi par les dispositions de la CIM.

En revanche, la version de 1999 de la CIM dispose (par. 2 de l'article 6), comme la CMR (art. 4, que l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui reste soumis à la CIM. Il est donc nécessaire de déterminer si la CIM, dans sa version de 1999, s'appliquerait à un contrat de transport de porte à porte couvert par le projet d'instrument lorsque l'une des étapes du transport est effectuée par chemin de fer entre des lieux situés dans deux États parties à la COTIF. La disposition pertinente de la CIM est le paragraphe 4 de l'article premier, 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.

Comme on l'a indiqué précédemment, la première condition est donc que le transport par mer soit effectué à titre de "complément" au transport ferroviaire. On estime que cette condition est remplie lorsque le contrat est conclu entre l'expéditeur et le transporteur ferroviaire et que, par conséquent, la CIM ne s'applique pas lorsque le transporteur contractant n'est pas un transporteur ferroviaire. Un conflit entre le projet d'instrument et la CIM ne serait donc possible

que si le “transporteur”, tel que défini au paragraphe 1 de l’article premier du projet, était un transporteur ferroviaire.

En tout état de cause, même dans un cas aussi peu probable, il faudrait que le transport par mer soit effectué sur une ligne inscrite sur la liste des lignes prévues au paragraphe 1 de l’article 24 de la COTIF.

2.3 CMNI

Le transport effectué par différents modes et plus particulièrement par voie de navigation intérieure et par mer n’est régi par la CMNI que lorsqu’il est effectué par le même navire, sans transbordement. L’article 2-2 dispose que la CMNI s’applique, en pareil cas, sauf si “un connaissance maritime” a été établi ou si la distance à parcourir par voie maritime est plus grande que celle à parcourir par voie de navigation intérieure. Par conséquent, étant donné qu’en principe ces deux conditions seront réunies, la CMNI ne s’appliquerait pas. Le cas d’un contrat prévoyant un transport par mer et par voie de navigation intérieure avec transbordement des marchandises du navire océanique au navire de navigation intérieure ou vice versa n’a pas été envisagé. 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 de navigation intérieure. Si cette interprétation est correcte, la CMNI ne s’appliquerait qu’à la relation entre la personne qui a passé le contrat de transport de porte à porte et le transporteur qui a effectué le transport par voie de navigation intérieure.

On voit donc que si les différentes étapes du transport de porte à porte sont régies par la convention internationale ou la législation applicable à chacune d’entre elles, l’application du futur instrument au transport de porte à porte dans son ensemble ne donnerait lieu à aucun conflit.

3. L’article 4.2.1 deviendrait donc inutile et, bien sûr, le texte du projet d’instrument devrait être revu pour tenir compte de son application à différents modes de transport, afin de déterminer les dispositions applicables à l’ensemble des modes de transport et celles applicables uniquement au transport par mer.

L’article 6.3.3 pourrait être remplacé par les dispositions suivantes:

6.3.3-A. L’action en recours du transporteur contre le transporteur exécutant, ainsi que toute action intentée contre un transporteur exécutant par la personne fondée à faire valoir des droits en cas de perte, d’endommagement ou de retard de livraison des marchandises, est régie par la convention internationale ou par la loi nationale applicable au contrat entre le transporteur et le transporteur exécutant.

6.3.3-B. Si une action est intentée contre les préposés ou les agents du transporteur ou d’un transporteur exécutant, ces préposés ou agents peuvent se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité dont peut se prévaloir le transporteur en vertu du présent instrument s’ils prouvent qu’ils ont agi dans l’exercice de leurs fonctions en tant que sous-traitants, employés ou agents.

6.3.3-C. Si une action est intentée contre les préposés ou les agents d’un transporteur exécutant, ces préposés ou agents peuvent se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité dont peut se prévaloir le transporteur exécutant en vertu de la convention internationale ou de la loi nationale applicable s’ils

prouvent qu'ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions en tant que sous-traitants, employés ou agents.

L'article 6.3.4 pourrait être modifié de manière à se lire comme suit:

6.3.4. Si plusieurs personnes sont responsables de la perte, de l'endommagement ou du retard de livraison des marchandises, elles assument une responsabilité conjointe et solidaire, mais le montant total de leur responsabilité ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans le présent instrument ou par la convention internationale ou le droit national applicable, le montant le plus élevé étant pris en considération.
