



Assemblée générale

Distr.: Limitée
28 juillet 2003

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail III (Droit des transports)
Douzième session
Vienne, 6-17 octobre 2003

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

Proposition des Pays-Bas sur l'application de l'instrument au transport de porte à porte

Note du Secrétariat

Le Gouvernement néerlandais a présenté le texte d'une proposition concernant le champ d'application et la structure du projet d'instrument en vue de la douzième session du Groupe de travail III (Droit des transports), afin que ce dernier l'examine à cette session. On trouvera en annexe à la présente note la traduction de ce texte tel qu'il a été reçu par le Secrétariat.

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
1. Résumé de la position	a)-i)	2
2. Champ d'application général du projet de la CNUDCI	1-3	3
3. Champ d'application des autres conventions relatives au transport	4-9	4
4. L'approche contractuelle peut créer des problèmes d'interprétation	10-15	4
5. Y a-t-il une solution au problème multimodal?	16-29	6
- Le système de réseau	16-17	6
- Le système uniforme	18-21	6
- Le système "unimodal plus"	22-29	7
Annexe 1. Caractéristiques d'autres conventions	30-38	10
Annexe 2. Variante possible des articles 1.1 et 2 de la CMR	39-41	14



Annexe

1. Résumé de la position

a) L'extension du champ d'application du projet de la CNUDCI au transport précédant et/ou suivant un transport maritime est conforme à une pratique actuelle: la majorité des contrats maritimes couvre aujourd'hui le transport de porte à porte. Aussi l'élaboration d'une nouvelle convention maritime régissant uniquement le transport de port à port n'aurait-elle pas beaucoup de sens. Cette convention viendrait simplement s'ajouter aux instruments existants.

b) On constate que la pratique du porte à porte existe également dans d'autres modes de transport. De plus, les conventions régissant ces derniers, en particulier les plus récentes, reposent sur une certaine approche "unimodale plus", à savoir que leur champ d'application ne se limite pas à un unique mode de transport.

c) L'approche "maritime plus" – consistant à ne pas limiter le champ d'application au transport maritime, – qui est proposée dans le projet à l'étude, peut créer des problèmes de conflit de conventions, car les dispositions relatives au champ d'application des conventions non maritimes existantes ne sont en général pas suffisamment claires: ces conventions portent-elles sur un certain type de contrat ou sur un certain mode de transport? Si elles portent sur un certain type de contrat, par exemple le contrat de transport routier, on peut soutenir qu'elles ne s'appliquent pas à l'étape non maritime d'un transport maritime de porte à porte.

Si elles portent sur un certain mode de transport, on peut soutenir qu'elles s'appliquent bien à l'étape non maritime d'un tel transport.

Ce problème se pose en particulier avec la CMR.

d) Les Pays-Bas jugent acceptable la solution retenue dans le projet de la CNUDCI pour éviter les conflits de conventions, à savoir l'insertion des articles 4.2.1 et 4.2.2. Cette solution, qui repose sur un système de réseau limité, permet d'éviter, dans la mesure la plus large possible, les conflits avec d'autres conventions. Toutefois, pour les questions n'ayant pas trait à la responsabilité, un risque de conflit subsiste.

e) Les autres solutions pour le transport multimodal sont i) une convention multimodale reposant sur un système uniforme ou ii) une convention multimodale reposant sur un système de réseau intégral (c'est-à-dire régissant aussi les questions autres que la responsabilité). De l'avis des Pays-Bas, ces deux solutions présentent de gros inconvénients. De plus, si le champ d'application des conventions unimodales existantes n'est pas défini plus clairement, le problème de conflit entre conventions, dans un cas comme dans l'autre, subsistera.

f) Si l'on admet la nécessité d'harmoniser les dispositions relatives au champ d'application des conventions unimodales existantes pour chacune des solutions à long terme proposées ci-dessus pour le transport multimodal, une autre solution, elle aussi à long terme, peut être envisagée: modifier toutes les conventions unimodales existantes en étendant leur champ d'application aux autres modes de transport précédant ou suivant le mode de transport qu'elles régissent et insérer dans chacune des conventions ainsi modifiées une disposition identique relative au conflit de conventions (voir par. 133 à 137 du document WP.29).

g) Cette approche générale “unimodale plus” mérite d’être étudiée plus attentivement, car elle permettra peut-être de sortir de l’impasse où conduisent actuellement les différentes solutions proposées au problème du transport multimodal. Il ressortira sans doute de cette étude qu’un système fondé sur une telle approche cadre parfaitement avec la pratique actuelle des chargeurs et des transporteurs et qu’il peut en outre résoudre le problème du cabotage maritime en Europe.

h) Si cette approche générale “unimodale plus” rallie suffisamment de suffrages, la disposition relative au conflit de conventions devant être insérée dans chacune des conventions pourrait prévoir la possibilité pour les parties commerciales de choisir entre les conventions lorsque plusieurs d’entre elles pourraient être applicables à un transport multimodal unique de porte à porte.

i) Étant donné que l’idée d’un système fondé sur une approche “unimodale plus” comme solution générale au problème du transport multimodal doit être étudiée plus avant, ce système ne peut au stade actuel se substituer aux articles 4.2.1 et 4.2.2. Il n’exclut non plus, selon les Pays-Bas, aucune des propositions mentionnées aux paragraphes 138 à 185 du document WP.29. Dès lors, si l’une de ces propositions est adoptée, le projet de la CNUDCI, dans le cas où il serait finalement souhaitable d’instaurer un système fondé sur une approche générale “unimodale plus”, pourrait être modifié ultérieurement (par exemple par un protocole additionnel) sans que la proposition adoptée ne soit remise en question.

2. Champ d’application général du projet de la CNUDCI

1. Le projet de la CNUDCI s’applique aux “contrats de transport” dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison se situent dans des États différents (voir art. 3.1). Le “contrat de transport” est défini comme “un contrat par lequel un transporteur s’engage ... à transporter des marchandises entièrement ou partiellement par mer” (art. 1.5). Le “transporteur” est défini comme un contractant (voir art. 1.1).

2. On peut donc en conclure que le projet de la CNUDCI suit une approche contractuelle. Il s’applique à un certain type de contrat aux caractéristiques économiques et opérationnelles bien définies, à savoir le contrat de transport maritime, qui dans de nombreux cas, sinon dans la plupart, couvre aujourd’hui un transport de porte à porte. Cela signifie que les marchandises sont transportées non seulement par des navires de mer, mais également par d’autres modes de transport, avant ou après le transport par mer. Il s’agit ici d’un champ d’application non limité au transport maritime (approche “maritime plus”).

3. On notera en outre que le projet de la CNUDCI ne traite pas seulement de la responsabilité, mais aborde également les droits et obligations des parties découlant des “contrats de transport” mentionnés plus haut et déborde donc largement la question de la responsabilité en cas de perte, dommage ou retard subis par les marchandises.

3. Champ d'application des autres conventions relatives au transport¹

4. L'annexe 1 contient une rapide comparaison avec d'autres conventions. On trouvera ci-après, aux paragraphes 5 à 9, un résumé de cette comparaison.

5. Toutes les conventions relatives au transport mentionnées à l'annexe 1 s'appliquent à un certain type de contrat de transport. Tout comme le projet de la CNUDCI, elles se fondent sur une approche contractuelle. Cependant, leurs dispositions concernant le champ d'application risquent de donner lieu, dans la pratique, à des problèmes d'interprétation (voir par. 10).

6. Les conventions unimodales définissent toutes le contrat de transport par référence à un seul mode de transport. Toutefois, à l'exception des conventions régissant les transports maritime et routier, elles peuvent, de façon limitée, s'appliquer également à d'autres modes de transport. Les exemples les plus clairs sont les suivants:

- La Convention de Montréal s'applique aux services d'enlèvement et de livraison (qui, géographiquement, ne sont pas expressément limités) ainsi qu'à certains transports routiers sous certaines conditions, que ceux-ci soient nationaux ou internationaux;
- La COTIF-CIM de 1999 s'applique aux transports par voie maritime et par voie de navigation intérieure effectués sur des lignes "inscrites sur la liste", qu'ils soient nationaux ou internationaux, ainsi qu'aux transports nationaux par route et par voie de navigation intérieure sur des lignes non inscrites.

7. Les Règles de Hambourg autorisent l'application d'autres conventions au transport maritime lorsque celui-ci n'est pas le mode de transport principal. On notera que cette disposition relative au conflit de conventions n'est pas reprise dans d'autres conventions plus récentes.

8. Les conventions régissant les transports routier, ferroviaire et aérien traitent également de questions contractuelles autres que la responsabilité du transporteur en cas de perte, de dommage ou de retard subis par les marchandises.

9. On peut conclure de la comparaison faite à l'annexe 1 que les principales caractéristiques du champ d'application général du projet de la CNUDCI, à savoir l'"approche contractuelle", le système "unimodal plus" et le traitement de questions contractuelles autres que la seule responsabilité du transporteur, figurent déjà, dans une certaine mesure, dans les conventions régissant le transport non maritime.

La principale différence étant que le projet de la CNUDCI va plus loin.

4. L'approche contractuelle peut créer des problèmes d'interprétation

10. Il faut reconnaître que les dispositions relatives au champ d'application des conventions *unimodales* peuvent être interprétées comme si ces conventions s'appliquaient également à un transport international effectué avec un mode de transport régi par elles dans le cadre d'un contrat de transport *multimodal*. Un transport international routier qui précède ou qui suit un transport aérien ou maritime est l'exemple parfait. L'article 1.1 de la CMR peut être interprété de

¹ Les instruments internationaux mentionnés dans le présent document sont les mêmes que ceux qui sont énumérés au paragraphe 5 du document WP.29.

manière que cette convention soit applicable au transport routier en question. Les paragraphes 62 et 63 du document WP.29 mentionnent *in fine* les “solides” arguments en faveur de cette interprétation, reprise aux paragraphes 115 et 116 de ce document, et dont il résulte que plusieurs conventions peuvent être appliquées à un contrat unique de transport multimodal.

11. La question n’est pas de savoir si cette interprétation est correcte ou non. Elle existe et a pour effet un risque de chevauchement entre le champ d’application du projet de la CNUDCI et celui d’autres conventions unimodales. Autrement dit, le problème de conflits entre conventions pourrait se poser. Afin d’éviter de tels conflits (dus au fait que le champ d’application d’autres conventions relatives au transport n’est pas clairement défini), on a inséré dans le projet de la CNUDCI un article 4.2, qui donne préséance aux dispositions sur la responsabilité du transporteur prévues dans les autres conventions relatives au transport.

12. Cet article 4.2 est toutefois délibérément limité aux questions ayant trait à la seule responsabilité du transporteur. Il ne traite pas des conflits éventuels entre les dispositions des différentes conventions à propos d’autres questions. À propos de ces dernières, il est inconcevable que différentes parties d’un transport unique soient régies par des dispositions contradictoires. Par exemple, si un document négociable est émis pour un transport de porte à porte, devient-il non négociable dès que commence l’étape routière du transport? Si tel était le cas, il déconcerterait les acheteurs et les vendeurs dans le cadre d’un contrat de vente internationale. Autre exemple: dans la CMR, le droit de l’expéditeur et du destinataire de donner des instructions est lié à un certain exemplaire du document émis, système qui diffère considérablement des dispositions correspondantes proposées dans le projet de la CNUDCI.

Pour ce qui est des autres questions contractuelles, le projet de la CNUDCI reflète la loi, les coutumes et les pratiques en matière de contrat de transport maritime. Celles-ci peuvent être différentes, et le sont du reste souvent, de celles prises en compte par d’autres conventions unimodales. En fait, chaque convention unimodale reflète les coutumes et pratiques inhérentes au mode de transport qu’elle régit.

13. En conséquence, si l’article 4.2 avait eu une portée plus large et s’il avait donné préséance absolue à *toutes* les dispositions de la convention relative au transport intérieur pour l’étape intérieure d’un transport maritime, il aurait créé beaucoup d’ambiguïté en ce qui concerne les droits et obligations des parties autres que la responsabilité d’un transporteur en cas de perte, dommage ou retard subis par les marchandises. Pour les seules dispositions relatives à la responsabilité du transporteur, un système de réseau est possible. En revanche, pour les dispositions traitant d’autres questions contractuelles, il faut choisir: d’appliquer au contrat multimodal dans l’ensemble, les dispositions soit de l’une, soit de l’autre convention.

14. Parce qu’il traite du contrat de transport maritime et que ses dispositions sur les questions autres que la responsabilité du transporteur reflètent la loi, les coutumes et les pratiques du commerce maritime, le projet de la CNUDCI ne peut que donner préséance à ses propres dispositions régissant ces questions sur les dispositions correspondantes de toute autre convention relative au transport dont on pourrait penser, d’après ses termes, qu’elle pourrait s’appliquer aux activités terrestres du transporteur maritime.

15. Dès lors, constatant que d'après l'interprétation mentionnée aux paragraphes 115 et 116 du document WP.29, un conflit de conventions ne peut être totalement exclu, les Pays-Bas considèrent que ce conflit possible est inévitable et, compte tenu du fait que toute convention relative au transport doit prendre en considération les coutumes et pratiques du mode de transport qu'elle régit pour être suffisamment acceptée dans les milieux commerciaux, qu'il est acceptable. Cela dit, l'objectif politique ultime devrait être de trouver une solution durable pour le contrat de transport multimodal sans risque de conflit entre conventions.

5. Y a-t-il une solution au problème multimodal?

16. Jusqu'ici, la recherche d'une solution au problème multimodal s'est concentrée sur le système de réseau et/ou le système uniforme.

Le principal avantage du système de réseau est qu'en s'adaptant automatiquement aux spécificités du mode de transport considéré, il n'empiète, dit-on, sur aucun des régimes unimodaux existants. Mais il a aussi des inconvénients: i) c'est un système composite et constitue donc une source d'imprévisibilité pour le chargeur; ii) l'attribution de la responsabilité à un mode de transport donné n'est pas toujours possible, si bien qu'un système de responsabilité résiduelle est également nécessaire; et iii) il risque d'y avoir des vides entre les différents modes de transport.

17. Il faut noter que dans le système de réseau, les "autres questions contractuelles" mentionnées plus haut n'ont guère été prises en compte, l'accent ayant toujours été mis sur la responsabilité du transporteur pour les dommages causés aux marchandises. De l'avis des Pays-Bas, deux conditions juridiques (au moins) doivent absolument être remplies pour qu'un système de réseau intégral puisse être appliqué de manière appropriée à un contrat de transport multimodal:

a) les dispositions relatives au champ d'application de chaque convention unimodale doivent être modifiées de manière à indiquer clairement que la convention en question s'applique à un certain mode de transport et non à un certain type de contrat; et

b) des dispositions appropriées relatives au conflit de conventions doivent être insérées dans chaque convention unimodale (ce qui peut être compliqué) afin d'éviter les conflits entre les différentes dispositions des conventions unimodales traitant de questions autres que la responsabilité du transporteur.

18. L'alternative actuelle au système de réseau est le système uniforme. Un tel système est prévu dans la Convention multimodale de 1980. Ses principaux avantages sont sa facilité d'application et la prévisibilité de ses résultats. Toutefois, la Convention multimodale de 1980 n'est pas entrée en vigueur, sans doute parce que ses dispositions s'écartent trop des pratiques suivies par les parties commerciales concernées.

19. Le problème du conflit de conventions se pose aussi avec la Convention multimodale de 1980. L'interprétation des dispositions relatives au champ d'application des conventions unimodales, mentionnée aux paragraphes 115 et 116 du document WP.29, crée également des conflits avec l'approche contractuelle prévue dans la Convention multimodale. Pour que cette dernière coexiste avec les conventions unimodales de façon appropriée, les dispositions en question doivent également être modifiées. Il faut indiquer clairement que ces conventions

s'appliquent uniquement à un contrat pour un certain transport unimodal et non au mode de transport qu'elles régissent lorsque celui-ci est utilisé dans un transport effectué conformément à un contrat de transport multimodal.

20. On peut conclure des paragraphes 17 et 19 que le problème multimodal ne peut être résolu sans une modification globale, et de préférence coordonnée, des dispositions relatives au champ d'application de toutes les conventions unimodales.

21. Une fois admise la nécessité de modifier (de manière coordonnée) les conventions unimodales pour régler le problème multimodal des solutions autres qu'un système de réseau ou un système de responsabilité uniforme peuvent être envisagées.

22. Une de ces solutions est l'approche générale "unimodale plus", mentionnée aux paragraphes 133 à 137 du document WP.29. Cette approche s'inspire, en la développant, de la tendance des conventions relatives au transport les plus récentes à faire entrer dans leur champ d'application les transports complémentaires effectués par d'autres modes (voir par. 6 ci-dessus). Le champ d'application ne devrait pas être étendu seulement au transport national par d'autres modes ou à un transport unimodal remplissant certaines conditions, mais également à tout autre type de transport qui précède ou qui suit le mode de transport régi par la convention considérée.

Par exemple, la CMR devrait pouvoir non seulement s'appliquer au transport international de marchandises par route mais également continuer de s'appliquer lorsque ces marchandises sont ensuite transportées par rail, même si elles franchissent une frontière. Il devrait en être de même pour la COTIF-CIM de 1999: cette convention devrait également s'appliquer au transport international complémentaire par route. Ainsi, deux conventions seraient également applicables au même transport. La question de savoir laquelle devrait effectivement s'appliquer en l'espèce doit être résolue par une règle de conflit qui devra être insérée dans les deux conventions. Cette règle devrait en principe être identique pour les deux conventions.

23. Cette solution au problème multimodal correspond également à la tendance actuelle chez presque tous les transporteurs unimodaux à proposer des destinations qu'ils ne desservent pas avec leurs propres moyens de transport, simplement parce que leurs clients le leur demandent. La plupart de ces transporteurs préfèrent proposer ces destinations aux conditions qu'ils appliquent habituellement et que leurs assureurs et eux-mêmes connaissent bien. Par conséquent, on privilégiera peut-être une disposition relative au conflit de conventions qui laisse le choix aux parties au contrat de transport lorsque plusieurs conventions pourraient s'appliquer. Si les parties commerciales étaient autorisées à choisir, on peut s'attendre que, dans la pratique, ce choix ne soit presque jamais fait explicitement. Par exemple, si l'expéditeur demande un devis à un transporteur ferroviaire européen, il recevra une offre soumise aux conditions auxquelles ce transporteur (et ses assureurs) est habitué, c'est-à-dire conformément à la COTIF-CIM. S'il demande un devis à un transporteur routier européen, il recevra une offre soumise aux conditions que ce transporteur applique habituellement à ses contrats, à savoir les conditions prévues par la CMR. Dans les deux cas, un seul contrat et une seule série de conditions s'appliquent, ce qui est l'objectif ultime de tout système multimodal. De plus, les

transitaires pourraient proposer les deux séries de règles, en théorie même à des prix différents.

24. Cette approche “unimodale plus” combine les avantages du système de réseau et ceux du système uniforme, car elle permet l’application de séries de règles qui sont déjà largement acceptées. De plus, elle évite les inconvénients du système de réseau, à savoir les complications inhérentes à un système composite, la question de la responsabilité résiduelle et les éventuels “vides” entre les différents modes de transport. Elle présente un désavantage: les conventions unimodales existantes doivent être modifiées, de préférence de manière coordonnée. Toutefois, le problème se pose aussi avec le système uniforme et le système de réseau.

25. Il est évident que, si le champ d’application de chacune des conventions unimodales est étendu comme cela est proposé aux paragraphes 22 et 23, chacune d’entre elles devra prévoir une disposition relative au conflit de conventions qui obligerait à respecter le choix des parties. En d’autres termes, chaque convention unimodale devrait prévoir qu’elle ne s’applique pas à un contrat de transport si les parties optent pour une autre convention qui, d’après ses termes, peut être applicable.

26. À titre d’exemple, un projet de disposition relative au conflit de conventions est proposé au paragraphe 40 de l’annexe 2. (À cet égard, on notera que l’article 25-4 des Règles de Hambourg prend déjà en compte une situation dans laquelle une autre convention peut être applicable à l’étape maritime d’un transport multimodal.)

27. Si on autorise le marché, dans certaines limites, à décider du régime conventionnel qui devrait s’appliquer à un transport multimodal donné, on pourrait s’attendre à terme que leur choix se porte:

- pour le transport aérien intercontinental (y compris le transport intérieur qui précède et/ou qui suit), sur la Convention de Montréal;
- pour le transport maritime intercontinental (y compris le transport intérieur qui précède et/ou qui suit), sur le projet de la CNUDCI (lorsqu’il sera entré en vigueur);
- pour le transport en Europe (y compris le cabotage maritime, tel que le transport par des transbordeurs effectuant la traversée de la mer du Nord ou de la mer Baltique, le transport international vers les îles etc.), sur la CMR ou la COTIF-CIM de 1999;
- pour d’autres transports régionaux, sur d’éventuelles conventions régionales qui correspondent aux circonstances particulières de la région concernée.

28. De l’avis des Pays-Bas, l’approche générale “unimodale plus”, telle que décrite ci-dessus, mérite d’être étudiée plus attentivement en tant qu’alternative au problème multimodal.

S’il ressort de cette étude qu’un système fondé sur l’approche “unimodale plus” bénéficie d’un appui suffisant, l’article 4.2 du projet de la CNUDCI devrait par la suite être remplacé par une disposition relative au conflit de conventions prévoyant que d’autres conventions, au choix des parties, peuvent s’appliquer à l’étape maritime d’un transport international.

29. Le processus éventuel de mise en place d'un tel système sera nécessairement long, ce qui peut être incompatible avec le caractère urgent du projet de la CNUDCI. C'est pourquoi une approche générale "unimodale plus" ne semble pas à l'heure actuelle pouvoir se substituer aux articles 4.2.1 et 4.2.2 du projet. Pour les Pays-Bas, toutefois, cette approche n'est pas non plus en contradiction avec les propositions mentionnées aux paragraphes 138 à 185 du document WP.29. Par conséquent, l'adoption de l'une de ces propositions pour le projet de la CNUDCI n'exclut pas qu'un système fondé sur cette approche, une fois qu'il aura recueilli un appui suffisant en tant que solution pour le transport multimodal dans son ensemble, puisse être intégré ultérieurement au projet, au moyen, par exemple, d'un protocole additionnel. Les Pays-Bas estiment que le contenu d'un tel protocole ne devrait pas nécessairement avoir d'incidence sur l'une quelconque des propositions susmentionnées si elle était adoptée.

Annexe 1

Caractéristiques d'autres conventions

30. Convention de Varsovie

En vertu de son article 1.1, cette convention ne s'applique pas à un contrat mais à un mode de transport: "tout transport international de ... marchandises, effectué par aéronef ...". Cependant, dès le paragraphe suivant, (art. 1.2), le transport international est défini comme "tout transport dans lequel, d'après les stipulations des Parties, le point de départ et le point de destination ... sont situés sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes". Et à l'article 5.2, il est dit que "l'absence ... de [lettre de transport aérien] n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention".

Il en résulte que la Convention de Varsovie s'applique aussi aux contrats de transport aérien. En ce qui concerne les aspects multimodaux, les dispositions de la Convention de Varsovie, d'après l'article 31, ne s'appliquent qu'à la partie aérienne d'un transport, mais il est expressément autorisé d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport.

La période de responsabilité du transporteur est celle pendant laquelle les marchandises se trouvent sous sa garde. Cette période est, dans une mesure limitée, expressément étendue au transport terrestre: l'article 18.3 dispose qu'en cas de transport effectué en dehors d'un aéroport en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien. La Convention ne fixe pas de limite géographique à ces "opérations de ramassage et de livraison".

S'agissant des questions autres que celles relatives à la responsabilité, les articles 12 à 14 de la Convention de Varsovie traitent du droit de l'expéditeur et du destinataire de disposer de la marchandise pendant le transport, y compris du droit de livraison.

31. Convention de Montréal

Cette convention ne modifie pas sensiblement le système de la Convention de Varsovie. Il y a, cependant, un élément nouveau, à savoir la fiction juridique qui doit sanctionner la pratique existante selon laquelle, du moins en Europe, de nombreux "transports aériens de marchandises" (dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport aérien) sont en réalité effectués par route. L'article 18.4 prévoit que s'il est fait sans le consentement de l'expéditeur, un tel transport est considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.

En outre, la Convention de Montréal traite de questions contractuelles autres que celles relatives à la responsabilité de manière un peu plus approfondie que la Convention de Varsovie.

32. Règles de La Haye-Visby

Le champ d'application de cette convention se limite aux contrats de transport maritime, et ce, à condition que le contrat soit constaté par un connaissement. Cette convention ne traite que de manière limitée de questions autres que celles relatives à la responsabilité.

33. Règles de Hambourg

Cette convention s'applique aux contrats de transport par mer. Si un contrat prévoit un transport par mer et par d'autres modes de transport, la Convention ne s'applique qu'à l'étape maritime du transport.

Les questions autres que celles relatives à la responsabilité reçoivent un peu plus d'attention que dans les Règles de La Haye-Visby.

Il convient de noter que les Règles de Hambourg contiennent à l'article 25.4 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.”

En d'autres termes, si un contrat auquel s'applique une autre convention de transport comprend une étape maritime et que le transport par mer n'est pas le mode principal de cette convention, l'application de cette dernière à l'étape maritime, à la place des Règles de Hambourg est autorisée.

34. CMR

Cette convention s'applique expressément “à tout contrat de transport de marchandises par route ... au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents ...”.

Si le véhicule routier pour transporter les marchandises qu'il contient n'emprunte pas son infrastructure normale, à savoir la route, mais utilise un autre type d'infrastructure, tel qu'un navire pour traverser une mer ou un train pour franchir un tunnel, la CMR reste applicable. L'article 2 prévoit cependant une règle particulière pour l'étape du transport que le véhicule effectue en empruntant une autre infrastructure.

Pas plus que les Règles de La Haye-Visby la CMR ne fait pas référence à un transport précédant ou suivant l'étape effectuée par le véhicule routier. Au lieu de cela, le Protocole de signature dispose, à propos de l'article 1.4 (qui énonce les types de transport routier exclus de la Convention), que “les soussignés s'engagent à négocier les conventions sur le contrat de ... et le contrat de transport combiné”.

En outre, la CMR contient plusieurs dispositions relatives à des questions contractuelles autres que la responsabilité pour perte, avarie ou retard à la livraison de la marchandise.

35. COTIF-CIM 1980

D'après l'article 1.1 de cette convention, les ‘Règles uniformes’ (c'est-à-dire les dispositions de la CIM) 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 de la CIM, tenue par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). L'existence d'une lettre de voiture,

qui contient toute sorte de détails contractuels, est une condition de l'applicabilité des dispositions de la CIM.

Conformément à l'article 2.2 de la Convention COTIF de 1980, les dispositions de la CIM "peuvent 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", ce qui signifie que les États parties à la COTIF de 1980 peuvent décider que les dispositions de la CIM s'appliquent à d'autres modes de transport qui précèdent ou suivent l'étape ferroviaire du transport de marchandises.

En outre, il ressort des articles 1.2 et 48.1 de la CIM que les États peuvent aussi inscrire les lignes de navigation sur la liste CIM susmentionnée. Ces lignes sont donc elles aussi régies par la convention, mais on peut demander que leur soit appliqué un régime particulier, qui comprend les principales exonérations des Règles de La Haye-Visby. Certaines lignes de navigation ont tiré parti de cette possibilité de s'inscrire sur la liste de la CIM.

On peut en conclure que la COTIF-CIM de 1980 suit une approche strictement contractuelle et prévoit la possibilité d'étendre les dispositions de la CIM à un transport autre que ferroviaire ("rail plus").

En outre, la COTIF-CIM de 1980 contient de nombreuses dispositions autres que celles relatives à la responsabilité du transporteur en cas de perte, d'avarie ou de retard à la livraison de la marchandise.

36. COTIF-CIM 1999

Cette convention présente quelques différences frappantes par rapport à la COTIF-CIM de 1980. Premièrement, elle s'applique aussi expressément aux contrats de transport international ferroviaire, mais son applicabilité n'est plus subordonnée à l'existence d'une lettre de voiture. Si le système de liste est maintenu, il ne l'est plus pour les compagnies ferroviaires, mais uniquement pour les services de transport maritime et de transport par voie de navigation intérieure internationale précédant ou suivant le transport ferroviaire, qui devraient être soumis à ces dispositions de la convention. En ce qui concerne ces services maritimes, de nouveau, un régime spécial peut s'appliquer, mais le nombre d'exonérations pour le transporteur maritime est sensiblement réduit.

La convention, cependant, s'applique directement au transport multimodal. L'article 1.2 dispose: "Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un État membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent."

Cela signifie que la COTIF-CIM de 1999 applique même de façon impérative, le principe "rail plus", mais uniquement pour le transport national par route ou par voie de navigation intérieure. Enfin, la COTIF-CIM de 1999 contient encore de nombreuses dispositions autres que celles relatives à la responsabilité du transporteur.

37. Convention de Budapest (CMNI)

Cette convention s'applique aux contrats de transport international de marchandises en navigation intérieure. Elle ne contient pas de dispositions relatives au transport par d'autres modes.

De par sa nature, le transport doit être effectué à bord d'un bateau, mais la convention s'applique indifféremment aux bateaux destinés à la navigation maritime ou à la navigation intérieure. Cette absence de distinction entre les types de bateaux rend nécessaire une disposition relative au conflit de conventions. L'article 2.2 prévoit que si un transport international de marchandises, sans transbordement d'un bateau destiné à la navigation intérieure à un bateau destiné à la navigation maritime (ou vice-versa), est effectué à la fois sur des voies d'eau intérieures et "sur des eaux soumises à une réglementation maritime", la Convention de Budapest s'applique, sauf si "a) un connaissance maritime a été établi conformément au droit maritime applicable, ou si b) la distance à parcourir sur les eaux soumises à une réglementation maritime est la plus longue".

La convention contient aussi des dispositions traitant d'aspects contractuels autres que la responsabilité du transporteur en cas de perte, d'avarie ou de retard à la livraison de la marchandise.

38. Convention multimodale de 1980

Cette convention s'applique clairement à certains contrats: le transport doit être international et effectué par au moins deux modes de transport différents en vertu d'un contrat multimodal unique. Sont expressément exclus de la définition du transport multimodal, à l'article 1.1, les opérations de ramassage et de livraison des marchandises effectuées en exécution d'un contrat de transport unimodal.

En outre, l'article 30.4 dispose que le transport auquel s'applique l'article 2 de la CMR (véhicule routier transporté par mer ou chemin de fer) ou l'article 2 de la Convention de Berne du 17 février 1970, concernant le transport de marchandises par chemins de fer (à savoir les lignes de transport routier ou par bateau complémentaire d'un transport ferroviaire inscrites sur les listes) n'est pas considéré comme un transport multimodal au sens de la Convention multimodale.

Cette convention ne contient que dans une mesure limitée des dispositions autres que celles relatives à la responsabilité du transporteur.

Annexe 2

Variante possible des articles 1.1 et 2 de la CMR, simplement pour illustrer comment pourrait fonctionner le système “unimodal plus”. Il faudrait modifier de la même façon toute autre convention unimodale pour harmoniser les dispositions relatives au champ d’application et inclure une disposition identique sur le conflit de conventions.

Disposition relative aux définitions

39. Le terme “contrat de transport” désigne un contrat par lequel un transporteur s’engage, contre paiement d’un fret, à transporter des marchandises par [route] [véhicule routier] d’un lieu situé dans un État à un lieu situé dans un autre État et peut comporter un transport par d’autres [modes] [moyens] de transport avant et/ou après l’étape routière du transport. 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, cette partie est considérée comme un transport par [route] [véhicule routier] aux fins de la présente convention”.

Le point essentiel de cette disposition est que l’étape routière du transport (qui peut comporter une étape pendant laquelle le véhicule routier est transporté par un autre mode de transport) est internationale. La partie du transport effectuée avant et/ou après par d’autres moyens de transport peut être nationale ou internationale.

Disposition relative au champ d’application

40. “La présente Convention s’applique à tous les contrats de transport lorsque

- a) le lieu de réception des marchandises spécifié dans le contrat de transport est situé dans un État contractant, ou
- b) [le lieu où commence ou s’achève l’étape routière du transport est situé dans un État contractant, ou]
- c) le lieu de livraison des marchandises spécifié dans le contrat de transport est situé dans un État contractant, [quels que soient le lieu de résidence et la nationalité des parties au contrat de transport.]”

Cette disposition suit la disposition relative au champ d’application que l’on trouve généralement dans les conventions de transport.

Disposition relative au conflit de conventions

41. “Si, en application des dispositions qui précèdent et des dispositions correspondantes d’une autre convention régissant la relation entre les parties à un contrat de transport, plusieurs conventions peuvent être applicables à ce contrat, les parties doivent indiquer dans ce dernier quelle convention s’applique. Elles ne sont pas autorisées à indiquer que plusieurs conventions s’appliquent en totalité ou en partie.

Si les parties ont indiqué dans leur contrat de transport quelle convention s’applique à ce dernier, aucune autre convention qui, selon ses termes, aurait pu s’appliquer, ne s’applique audit contrat.

Si les parties n'indiquent pas dans leur contrat de transport quelle convention s'applique à ce dernier, la convention qui, selon ses termes, s'y applique et qui couvre l'étape du voyage géographiquement la plus longue, s'applique audit contrat. Dans ce cas, cependant, toute disposition d'une telle convention qui limite la responsabilité du transporteur à un certain montant monétaire par kilogramme ou par colis ne s'applique pas et toute clause contractuelle prévoyant une telle limitation est nulle et non avenue."

Si le transport précédent ou suivant est un transport international, il est possible que plusieurs conventions soient, de par leurs termes, applicables. Il appartient alors aux parties de choisir celle qui s'applique. La sanction du transporteur perdant son droit de limiter sa responsabilité est considérée comme une incitation suffisante pour faire un tel choix.

Naturellement, ce système d'acceptation expresse ne fonctionnera que si toutes les conventions unimodales susceptibles d'être applicables contiennent cette disposition.
