



Assemblée générale

Distr.: Limitée
21 septembre 2006

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail III (Droit des transports)
Dix-huitième session
Vienne, 6-17 novembre 2006

Droit des transports: Élaboration d'un projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]

Relation avec d'autres conventions

Note du secrétariat*

Table des matières

| | <i>Paragraphes</i> | <i>Page</i> |
|---|--------------------|-------------|
| I. Introduction | 1-2 | 2 |
| II. Relation entre le projet de convention et les autres instruments juridiques internationaux régissant le transport international de marchandises par mer | 3-7 | 2 |
| III. Relation entre le projet de convention et les instruments régissant le transport international non maritime de marchandises | 8-53 | 3 |
| A. Système de réseau limité régissant la responsabilité du transporteur dans le transport de porte à porte | 14-19 | 5 |
| B. Portée du système de réseau dans le projet d'article 27 | 20-31 | 6 |
| C. Régime applicable à la perte ou au dommage non localisés | 32-36 | 11 |
| D. Autres cas de dérogation éventuelle aux régimes impératifs des conventions de transport non maritime | 37-41 | 12 |
| E. Relation entre les projets d'articles 89 et 90 | 42-53 | 13 |
| IV. Relation entre le projet de convention et d'autres instruments juridiques internationaux | 54-55 | 16 |

* Le présent document est soumis tardivement en raison de la charge de travail importante qu'a représentée pour le secrétariat l'établissement de la documentation de la présente session.



I. Introduction

1. En vue de la dix-huitième session du Groupe de travail III (Droit des transports) et afin de faciliter l'examen du chapitre 21 contenant les clauses finales du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer], le secrétariat a établi une note sur la relation entre le projet de convention et d'autres instruments juridiques internationaux, prenant également en compte diverses vues et observations formulées sur ce thème, et en particulier sur l'application du projet de convention au transport de porte à porte. La présente note fournit des informations sur la relation entre le projet de convention et les autres instruments régissant le transport international de marchandises par mer; la relation entre le projet de convention et les instruments régissant le transport international non maritime de marchandises; et la relation entre le projet de convention et les instruments juridiques internationaux ne régissant pas le transport des marchandises.

2. Le Groupe de travail souhaitera peut-être noter que les questions liées au transport de porte à porte, ainsi que les éventuels conflits entre le projet de convention et les autres instruments juridiques internationaux régissant le transport de marchandises par d'autres modes que le transport par mer ont déjà été examinés dans le document A/CN.9/WG.III/WP.29. Il souhaitera peut-être examiner ce document en même temps que la présente note, en gardant toutefois à l'esprit que l'analyse qui y est présentée date de l'époque où le projet de convention ne limitait pas explicitement les actions directes au titre du projet de convention aux actions entre les parties au contrat de transport maritime d'ensemble, ce qui, en soi, limite les possibilités de conflits avec d'autres conventions, contrairement à la situation envisagée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.29.

II. Relation entre le projet de convention et les autres instruments juridiques internationaux régissant le transport international de marchandises par mer

3. Le projet de convention porte sur l'ensemble des questions régies par la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Règles de La Haye) de 1924¹, le Protocole de 1968 portant modification de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924 (communément appelé "Règles de La Haye-Visby", en relation avec l'instrument précédent)², et la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Règles de Hambourg) de 1978³.

4. Les sujets traités étant les mêmes, l'application, entre les parties, du projet de convention est incompatible avec l'application, entre les mêmes parties, d'autres traités préexistants régissant le transport international de marchandises par mer, il a donc été jugé utile d'insérer dans les clauses finales du projet de convention une disposition exigeant que tout État qui envisage de devenir partie au projet de convention dénonce certains des traités cités régissant le transport international de marchandises par mer, auxquels il pourrait être partie. En conséquence, aux termes de l'article 102 du projet de convention, tout État qui souhaite devenir partie au projet de convention doit dénoncer les Règles de La Haye, les Règles de La Haye-

Visby ou les Règles de Hambourg. Le texte de cet article est inspiré des paragraphes 3 et 6 de l'article 99 de la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises (la "Convention des Nations Unies sur les ventes")⁴ et de l'article 31 des Règles de Hambourg.

5. L'approche suivie dans le projet d'article 102 a l'avantage d'établir avec le maximum de certitude quel est le droit applicable car, une fois dénoncé, un traité n'aura plus force de loi dans l'État dénonciateur. Il a toutefois été estimé que cette approche pouvait présenter un inconvénient étant donné que la dénonciation des Règles de La Haye, de La Haye-Visby ou de Hambourg empêcherait les transporteurs et les chargeurs de l'État dénonciateur de jouir d'un régime juridique uniforme avec un certain nombre de parties contractantes dans les États qui n'étaient pas encore parties au projet de convention, mais étaient parties à un autre instrument régissant le transport international de marchandises par mer.

6. À ce propos, le secrétariat a appelé l'attention du Groupe de travail sur l'approche adoptée à l'article 55 de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international de 1999 (la "Convention de Montréal")⁵ (voir A/CN.9/WG.III/WP.56, note 302). Cette approche, qui s'inspire de l'article 30 de la Convention de Vienne sur le droit des traités⁶, n'exige pas de dénonciation formelle des autres conventions, mais considère que la Convention de Montréal prévaut dans les relations entre les États qui sont également parties aux autres conventions. Ainsi, l'État devenant partie au projet de convention appliquerait le nouveau régime au transport en provenance ou à destination des États déjà parties audit projet, conformément au projet d'article 8. Par contre, il appliquerait le régime antérieur aux contrats de transport auxquels les conventions antérieures seraient expressément applicables si les facteurs déterminant leur application étaient liés à d'autres États toujours parties à ces conventions. Le nouveau régime remplacerait progressivement les anciens, à mesure que les différents États deviendraient parties au projet de convention.

7. Il convient cependant de noter que cette approche pourrait donner naissance, dans un État partie au projet de convention, à un régime juridique uniforme double, qui correspondrait au nouvel instrument et aux anciens. L'approche suivie dans la Convention de Montréal pourrait en outre créer des difficultés dans les pays où le droit constitutionnel prévoit l'application directe des traités et des conventions internationaux dès leur ratification et leur promulgation. Dans ces pays, le nouveau traité serait automatiquement incorporé dans le système juridique national et remplacerait le régime antérieur.

III. Relation entre le projet de convention et les instruments régissant le transport international non maritime de marchandises

8. La relation entre le projet de convention et les autres instruments régissant le transport international de marchandises par d'autres modes que le transport par mer a été examinée de façon approfondie par le Groupe de travail, en particulier pour ce qui est du champ d'application envisagé du projet de convention au regard du transport de porte à porte (voir A/CN.9/510, par. 26 à 32; A/CN.9/526, par. 219 à 267; et A/CN.9/544, par. 20 à 50).

9. À sa neuvième session (New York, 15-26 avril 2002), le Groupe de travail a examiné s'il était souhaitable et possible que le projet d'instrument s'applique également au transport de porte à porte (voir A/CN.9/510, par. 26 à 32). Il a été dit que l'inclusion des opérations de transport de porte à porte répondrait mieux aux attentes des milieux commerciaux du fait que la plupart des contrats de transport par mer, en particulier le transport régulier de marchandises conteneurisées, comprenaient également une étape non maritime (voir A/CN.9/510, par. 30). Il a cependant été ajouté que, si l'on adoptait l'approche visant à inclure les opérations de transport de porte à porte, il faudrait veiller à ce que le projet d'instrument ne se substitue pas aux conventions obligatoires sur le transport non maritime telles que la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)⁷ de 1956 et la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)⁸ de 1980, ainsi que ses révisions ultérieures (voir A/CN.9/510, par. 30). En outre, s'il était souhaitable que le projet de convention vise à résoudre les conflits avec les traités obligatoires relatifs au transport non maritime, il ne devait pas créer un régime multimodal complet (voir A/CN.9/510, par. 28).

10. Après un échange de vues exhaustif, le Groupe de travail a estimé que, compte tenu des besoins du commerce international et des exigences actuelles du transport international de conteneurs, il serait utile qu'il poursuive ses délibérations sur le projet d'instrument en partant de l'hypothèse de travail provisoire que celui-ci porterait sur les opérations de transport de porte à porte et il a demandé à la Commission d'approuver cette démarche (voir A/CN.9/510, par. 30).

11. Pour répondre à cette demande, la Commission a, à sa trente-cinquième session (New York, 17-28 juin 2002), 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 porte⁹.

12. La raison invoquée à l'appui de cette décision était qu'il était particulièrement important d'inclure les opérations de porte à porte dans le champ d'application du nouvel instrument, car ce dernier, qui était destiné à être appliqué à l'échelle mondiale, devait prendre en compte les besoins du commerce international et les exigences actuelles du transport international de conteneurs. Il a été reconnu que de nos jours, le transport de marchandises supposait souvent le recours à deux moyens de transport ou plus et incluait également des modes de transport avant et après l'étape maritime. La plupart des conventions relatives au transport intérieur unimodal, notamment la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), avaient en fait déjà reconnu la nécessité de trouver un moyen ou un autre d'intégrer cette réalité commerciale. Outre l'article 2 de la CMR, on peut citer les articles 1^{er} (par. 3 et 4) et 38 des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (CIM-COTIF), telle que modifiée par le Protocole de modification de 1999; l'article 2 de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), 2000¹⁰; les articles 18 (par. 5) et 31 de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international de 1929, telle que modifiée par le Protocole signé à La Haye le 28 septembre 1955 et par le

Protocole n° 4 signé à Montréal le 25 septembre 1975 (la Convention de Varsovie)¹¹; et les articles 18 (par. 4) et 38 de la Convention de Montréal.

13. En optant pour l'hypothèse de travail incluant le transport de porte à porte, le Groupe de travail s'est éloigné de l'approche retenue dans les Règles de Hambourg, qui se limitent au transport de port à port. Mais par ailleurs, il est convenu que le projet de convention ne devrait pas aller jusqu'à tenter de remplacer tous les régimes de transport unimodal par un système multimodal unique. Ainsi, le champ d'application élargi du projet de convention ne compromet pas le principe général qui consiste à maintenir l'application des conventions existantes régissant les contrats de transport portant essentiellement sur un mode de transport autre que le transport par mer, comme indiqué au paragraphe 5 de l'article 25 des Règles de Hambourg.

A. Système de réseau limité régissant la responsabilité du transporteur dans le transport de porte à porte

14. À sa onzième session (New York, 24 mars-4 avril 2003), le Groupe de travail a examiné quelle était la meilleure manière de traiter la question du transport de porte à porte (voir A/CN.9/526, par. 219 à 239; voir également A/CN.9/WG.III/WP.29). Il a été dit qu'en principe, ce type de contrat de transport pouvait être régi par un système uniforme, par un système de réseau, ou une combinaison des deux. Il a encore été précisé que, dans le cadre d'un système uniforme, les mêmes règles seraient applicables au transport, quel qu'en soit l'étape ou le mode, au moment d'une perte, d'un dommage ou d'un retard. Il a été ajouté que, dans un système de réseau, différentes règles régissant le transport unimodal pourraient être applicables en fonction des étapes ou modes de transport au moment d'une perte, d'un dommage ou d'un retard, tandis qu'un ensemble de règles uniformes s'appliquerait en cas de perte ou de dommage non localisé.

15. Il a été suggéré que l'adoption d'un système de réseau répondrait mieux aux besoins du secteur du transport, étant donné l'importance des étapes non maritimes dans les opérations de transport de porte à porte, en particulier pour le transport de marchandises conteneurisées, comme en témoigne le fait que le secteur du transport maritime a déjà incorporé dans des contrats le système de réseau limité en adoptant largement les Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal de 1992¹², et les connaissements de transport combiné (COMBICONBILL) adoptés par le Conseil maritime baltique et international (BIMCO) en 1995¹³ (voir A/CN.9/526, par. 232 et 234).

16. Toutefois, l'adoption d'un système de responsabilité uniforme a également été appuyée pour les opérations de transport de porte à porte. Il a été dit qu'un tel système serait le mieux à même de répondre aux besoins spécifiques de ce type de transport et que c'était effectivement l'approche qui avait été retenue dans la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (Convention multimodale) de 1980¹⁴. Il a été ajouté que l'adoption d'un système de responsabilité uniforme serait conforme au souhait de la branche d'étendre au transport maritime la tendance en faveur de l'élargissement du champ d'application des conventions unimodales aux autres modes de transport utilisés avant ou après l'étape maritime (voir A/CN.9/526, par. 223).

17. Le Groupe de travail a examiné dans le détail les avantages et les inconvénients des systèmes de réseau et de responsabilité uniforme pour traiter les opérations de transport de porte à porte. Le consensus qui s'est finalement dégagé à sa douzième session (Vienne, 6-17 octobre 2003) donnait la préférence à l'adoption d'un système de réseau limité, comme il apparaît dans le projet d'article 27 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 (ancien projet d'article 8 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32; initialement projet d'article 4.2.1 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21) (voir A/CN.9/544, par. 20 à 27). En vertu du projet d'article 27, lorsque la perte, le dommage ou le retard à l'origine de la demande survient pendant le transport précédant ou suivant un transport par mer, les dispositions d'une convention internationale qui prévoient la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et le délai pour agir devraient l'emporter sur les dispositions du projet de convention dans la mesure où cette autre convention se déclare applicable et où ses dispositions sur la responsabilité sont impératives.

18. Le système de réseau dont il est question au paragraphe 1 du projet d'article 27 est limité de deux façons. Premièrement, il ne concerne que la responsabilité du transporteur. Dans tous les domaines autres que la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et les délais pour agir en justice régis par le projet de convention, les dispositions de celui-ci s'appliqueraient indépendamment de toutes dispositions différentes pouvant exister dans d'autres conventions applicables (A/CN.9/WG.III/WP.29, par. 72; voir aussi les paragraphes 73 à 105 pour une analyse de l'application possible de conventions concurrentes pour les questions autres que la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et le délai pour agir). Deuxièmement, le système de réseau limité n'entre en jeu que dans les cas où, en raison d'une interprétation élargie du champ d'application d'une convention donnée régissant le transport unimodal, il pourrait y avoir un conflit entre les dispositions sur la responsabilité du projet de convention et celles de la convention concernée régissant le transport unimodal.

19. Le principe fondamental d'un tel système de réseau limité est donc que, au cas où les deux conventions sont considérées comme applicables à un contrat de transport et où le dommage est survenu lors d'une étape de transport autre que par mer, les dispositions pertinentes obligatoirement applicables visant à déterminer la responsabilité du transporteur terrestre s'appliquent directement à la relation contractuelle entre le transporteur, d'une part, et le chargeur ou le destinataire, d'autre part (A/CN.9/WG.III/WP.29, par. 52). Ainsi, en ce qui concerne cette relation, les dispositions du projet d'instrument viennent 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) (A/CN.9/WG.III/WP.29, par. 52).

B. Portée du système de réseau dans le projet d'article 27

20. Le système de réseau limité envisagé dans le projet d'article 27 a suscité des critiques de la part d'autres organisations et de spécialistes. Dans une lettre adressée au Secrétariat, l'Union internationale des transports routiers (IRU) a exprimé l'avis

qu'en adoptant un système limité le projet de convention serait en conflit avec d'autres conventions internationales et enfreindrait le droit général des traités¹⁵. L'Union soutient, entre autres, que le projet d'article 27 serait contraire au paragraphe 5 de l'article premier de la Convention CMR, qui interdit toutes modifications à cette dernière autres que celles qu'elle autorise, et au paragraphe 1 de l'article 41 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, qui, sauf dans certaines circonstances, interdit de modifier un traité multilatéral par un accord conclu entre quelques-unes seulement des parties à ce traité. Une objection similaire avait déjà été émise contre le système de réseau à la onzième session du Groupe de travail, lorsqu'il avait été dit que le paragraphe 1 de l'actuel projet d'article 27 "ne résolvait pas le problème du conflit de conventions, car il ne privilégiait que certaines dispositions des conventions unimodales applicables" (voir A/CN.9/526, par. 246).

21. Une autre critique formulée porte sur l'application pratique du système de réseau restreint. Il a été avancé que le projet d'article 27 risquait d'avoir l'effet indésirable de déroger aux traités sur le transport intérieur dont les règles auraient été plus à même de réglementer le transport non maritime de marchandises que celles contenues dans le projet de convention. De plus, étant donné que le projet d'article 27 ne se soumet à d'autres règles impératives que pour la "la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et le délai pour agir", il a été soutenu que les règles à appliquer consisteraient en une combinaison de certaines dispositions du régime unimodal applicable, telles qu'interprétées par les juridictions étatiques ou arbitrales compétentes, avec le reste du projet de convention¹⁶. Il a été dit qu'il en résulterait "une combinaison complexe de régimes différents qui ne sont pas censés se compléter entre eux", ce qui introduirait des éléments d'incertitude quant à la loi applicable au contrat de transport¹⁷. Il a été dit aussi qu'il n'était pas toujours possible d'opérer une distinction claire et nette entre les règles qui "prévoient expressément la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et le délai pour agir" et les autres règles impératives dans une convention internationale ou dans le droit interne régissant le transport de marchandises par un mode particulier. Au vu des divergences d'interprétation qui existent déjà à propos de certaines conventions existantes sur le transport unimodal, il a été dit que, par exemple, les dispositions sur la compétence figurant dans d'autres conventions avaient dans les faits un impact important sur la position du demandeur et donc sur la responsabilité du transporteur¹⁸.

22. Dans son examen du premier niveau de critiques, la présente note laissera de côté la question théorique de savoir si, et dans quelle mesure, une disposition postérieure d'un traité portant sur un sujet qui n'est pas expressément abordé dans un traité antérieur relatif à un autre rapport de droit peut être considérée, en droit international public, comme modifiant le traité antérieur. Étant donné que le type de contrat visé dans le projet de convention est différent de celui visé, par exemple, dans la CMR, le paragraphe 1 de l'article 27 devrait être compris comme une disposition qui harmonise l'application du régime de responsabilité prévu dans le projet de convention avec le régime de responsabilité prévu dans d'autres conventions, comme la CMR, et non comme une modification de ces dernières.

23. Les champs d'application du projet de convention et des conventions de transport unimodal existantes devraient normalement s'exclure mutuellement (voir A/CN.9/WG.III/WP.29, par. 54 à 71). En conséquence, le paragraphe 1 du projet

d'article 27 ne devrait s'appliquer qu'aux situations dans lesquelles certaines de ces autres conventions seraient, "selon leurs termes", interprétées comme s'appliquant à un contrat de transport dans lequel une partie du transport se fait par un mode autre que celui régi à titre principal par la convention en question. Sauf dans les cas où une telle interprétation extensive de la portée d'une convention de transport unimodal particulière pourrait conduire à la rendre applicable à un transport de porte à porte incluant un parcours maritime auquel le projet de convention, en vertu de son article 8, s'appliquerait également, aucun conflit entre le projet et des conventions de transport unimodal existantes ne devrait se produire.

24. De plus, l'article 27 devrait être lu en parallèle avec les autres dispositions qui définissent le champ d'application du projet de convention. Le paragraphe 1 du projet d'article 19 prévoit que le transporteur répond, envers le chargeur et le destinataire, des actes et omissions de toute partie exécutante et de toute autre personne qui s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations qui lui incombe en vertu du contrat de transport, conformément aux règles de responsabilité du projet de convention. Toutefois, le Groupe de travail a adopté lors de ses délibérations une proposition selon laquelle le projet d'instrument ne s'appliquera qu'aux parties exécutantes maritimes, autrement dit celles qui auraient été visées par un instrument régissant le transport de port à port, et qui exclut les parties exécutantes non maritimes du régime de responsabilité prévu dans le projet, même si le transporteur demeure responsable de leurs actes envers le chargeur et le destinataire (voir A/CN.9/544, par. 23).

25. Le projet de convention ne peut donc pas donner lieu à un conflit de conventions en cas d'action récursoire du transporteur de porte à porte contre une partie exécutante non maritime (c'est-à-dire du transporteur contre le transporteur par voie d'eau intérieure sous-contractant), qui est soumise à un droit applicable autre que le projet de convention. Cet élément représente à lui seul une garantie importante pour limiter les éventuels risques de conflit entre le projet de convention et d'autres conventions internationales ou le droit interne s'appliquant de manière impérative à la responsabilité du transporteur pour d'autres modes de transport. Le Groupe de travail est convenu de préciser ce point et de modifier le champ d'application du projet de convention (voir A/CN.9/544, par. 20 à 27). La notion de "partie exécutante maritime" a par conséquent été introduite dans le projet afin de limiter le droit d'assignation directe aux actions entre les parties à un contrat de transport maritime et aux actions contre la partie exécutante maritime (voir A/CN.9/544, par. 28 à 42).

26. En ce qui concerne la critique formulée sur l'application pratique du système de réseau limité prévu au paragraphe 1 du projet d'article 27, il convient de noter que l'approche adoptée dans cette disposition n'est pas nouvelle. En effet, le COMBICONBILL du BIMCO, qui est très largement utilisé, prévoit dans sa partie pertinente:

“9. Responsabilité fondamentale

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 [...].”

“11. Dispositions spéciales sur la responsabilité et l’indemnisation

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 [...] les Règles de La Haye-Visby. Ces dernières détermineront également la responsabilité du transporteur en matière de transport par voie navigable intérieure comme s’il s’agissait d’un transport par mer [...].”

27. Contrairement au paragraphe 1 de l’article 27, le COMBICONBILL ne précise pas quelles dispositions impératives de la “convention internationale” ou de la “loi nationale” pertinente s’appliqueraient à la place des Règles de La Haye-Visby. Néanmoins, la phrase “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” montre clairement que le “système de réseau” envisagé par le COMBICONBILL est limité aux dispositions ayant un lien direct avec la détermination de la responsabilité du transporteur. Par conséquent, bien que le libellé du paragraphe 1 du projet d’article 27 s’écarte des dispositions pertinentes du COMBICONBILL, l’application pratique du système de réseau limité prévu dans le projet d’article est conforme à cette règle de la branche.

28. Le fait que le paragraphe 1 du projet d’article 27 adopte un système de réseau limité pour la responsabilité du transporteur ne crée pas de conflit avec le système de responsabilité des conventions unimodales existantes ou à venir. Au contraire, on peut dire qu’un tel système permettrait, dans le contexte du type de transport couvert par le projet de convention, d’éviter un conflit qui surviendrait probablement en l’absence d’une telle disposition sans laquelle un juge ou un arbitre serait dépourvu d’indication quant aux règles à appliquer pour établir la responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages localisés. Le choix opéré au paragraphe 1 du projet d’article 27 donne plein effet aux dispositions des autres conventions qui prévoient de manière spécifique la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et le délai pour agir. La référence aux dispositions qui “prévoient expressément la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et le délai pour agir” est le corollaire logique du cadre

dans lequel la disposition s'inscrit, à savoir la détermination de la responsabilité du transporteur. Les dispositions qui, dans un cas concret, n'auraient aucune incidence sur la détermination de cette responsabilité ne devraient pas se substituer aux dispositions pertinentes du projet de convention. Il semble que, sous son libellé actuel, la disposition soit suffisamment générale pour laisser à l'appréciation avisée des juridictions étatiques et arbitrales le soin de décider quelles dispositions impératives des autres conventions "prévoient expressément" la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et le délai pour agir, et devraient par conséquent prévaloir sur le projet de convention.

29. Toutefois, si le Groupe de travail estimait que, pour écarter tout doute, il serait malgré tout souhaitable d'apporter des précisions supplémentaires à cet égard, il voudra peut-être considérer qu'il serait indiqué de bien préciser un des éléments fondamentaux du compromis auquel il est parvenu à sa douzième session, à savoir que lorsque les dispositions du projet de convention concernent "les obligations et la responsabilité des parties exécutantes [elles] devraient viser seulement les parties exécutantes maritimes", et qu'il faudrait remanier le projet pour "créer un droit d'action direct contre les parties exécutantes maritimes seulement" (voir A/CN.9/544, par. 21). Dans ce cas, le Groupe de travail pourrait envisager d'insérer, à un endroit approprié, une disposition qui pourrait être libellée comme suit:

"La présente Convention ne crée pas de droit d'action direct au profit du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne à l'encontre [d'une personne autre qu'un transporteur ou une partie exécutante maritime] [d'une partie exécutante non maritime]."

30. Il est estimé que l'ajout d'une disposition qui, dans le projet de convention, limite expressément les assignations directes aux actions entre les parties au contrat de transport maritime et aux actions contre la partie exécutante maritime (préservant ainsi l'application d'une autre loi impérative éventuelle aux relations entre le transporteur et les parties exécutantes non maritimes) répondrait peut-être aux préoccupations qui subsistent au sujet des risques de conflit avec d'autres conventions identifiés précédemment (voir A/CN.9/WG.III/WP.29, par. 72 à 110).

31. Si, malgré les considérations précédentes, le Groupe de travail n'était pas convaincu que ces mesures suffiraient à empêcher les conflits avec le régime de responsabilité prévu dans d'autres conventions, deux autres possibilités pourraient être envisagées. L'une serait d'étendre la portée du paragraphe 1 du projet d'article 27 à d'autres questions comme, par exemple, les obligations du chargeur, comme cela a déjà été suggéré (voir, par exemple, A/CN.9/WG.III/WP.29, par. 84). L'autre possibilité serait que le Groupe de travail fasse du système de réseau limité du projet d'article 27 un système "illimité", ce qui permettrait l'application de toutes les dispositions impératives pertinentes des conventions de transport unimodal lorsque ces dernières seraient applicables. Mais il faudrait alors revoir l'orientation générale adoptée précédemment par le Groupe de travail en faveur d'un système de réseau limité, qui, selon lui, contribuerait à une plus grande uniformité qu'un réseau illimité (voir A/CN.9/544, par. 23, 24 et 47).

C. Régime applicable à la perte ou au dommage non localisés

32. Le projet de convention complète le système de réseau limité pour le dommage localisé par un système uniforme pour la perte ou le dommage non localisés. En effet, le paragraphe 2 du projet d'article 27 fait référence au paragraphe 2 du projet d'article 64, qui dispose qu'en cas de perte ou de dommage non localisés, la limite de responsabilité la plus élevée prévue dans les différents instruments internationaux qui pourraient régir les différentes parties du transport devrait s'appliquer.

33. Le paragraphe 2 du projet d'article 64 a été inséré à la suite d'une demande formulée à la onzième session du Groupe de travail, au cours de laquelle on avait émis l'avis que les limites fixées dans les Règles de La Haye-Visby n'étaient pas assez élevées pour être acceptables par défaut dans le cas de dommages non localisés, et que des limites de responsabilité plus élevées devraient alors s'appliquer. On avait également suggéré de modifier le projet d'instrument en posant comme principe que, si le transporteur souhaitait éviter la limite de responsabilité plus élevée, il lui incombait de prouver pendant quelle partie du transport le dommage était survenu (voir A/CN.9/526, par. 264). Le Groupe de travail a débattu du paragraphe 2 du projet d'article 64 à sa douzième session et décidé de conserver la disposition entre crochets jusqu'à ce qu'il ait pris une décision en ce qui concerne la limite de responsabilité visée au paragraphe 1 du projet d'article 64 (voir A/CN.9/544, par. 43 à 50).

34. Lorsque le paragraphe 2 du projet d'article 64 a été proposé, on avait demandé pourquoi le projet d'instrument devait appliquer une règle par défaut en cas de "dommages non localisés". En réponse, il avait été réitéré que l'essentiel sur ce point était de faire en sorte que le régime de responsabilité applicable à ces dommages soit prévisible et sûr (voir A/CN.9/526, par. 262). Cette conclusion découle logiquement du libellé même du projet d'article 27, qui a été conçu comme une exception au régime d'ensemble du projet de convention. Il ressort implicitement du système de responsabilité établi par le projet de convention que, lorsqu'il ne peut être établi que la perte, le dommage ou le retard subi par les marchandises sont intervenus "avant leur chargement sur le navire" ou "après leur déchargement du navire jusqu'au moment de leur livraison au destinataire" (c'est-à-dire si le dommage n'est pas "localisé"), le régime du projet s'appliquera.

35. Le Groupe de travail souhaitera peut-être noter que, dans un système uniforme pour les dommages non localisés, il pourrait en théorie y avoir un conflit avec les conventions de transport unimodal impératives si a) l'une de ces conventions devait être interprétée comme s'appliquant à un contrat couvrant un transport par des modes autres que le mode régi à titre principal par la convention; et si b) l'on peut soutenir que les dispositions sur la responsabilité d'une telle convention peuvent s'appliquer même s'il n'a pas été prouvé que les dommages sont survenus pendant le transport par le mode spécifiquement visé par la convention en question (dommages non localisés). En cas de désaccord entre les règles de responsabilité du projet de convention et celles d'une telle convention unimodale concurrente, des actions engagées sur la base de l'un ou l'autre texte pourraient connaître des issues différentes. Dans la pratique, un tel conflit paraît toutefois improbable car le projet de convention limite concrètement les assignations directes aux actions entre parties au contrat de transport maritime et aux actions contre la partie exécutante maritime.

Puisque le chargeur, le destinataire ou une autre partie intéressée ne seraient pas parties à un contrat de sous-traitance pour un transport non maritime qui pourrait être soumis à d'autres conventions, ils ne seraient normalement pas en droit d'attaquer directement le transporteur sous-contractant en vertu du projet de convention.

36. En tout état de cause, le Groupe de travail pourra juger souhaitable d'harmoniser plus clairement les régimes juridiques régissant, d'une part, les dommages localisés en vertu du paragraphe 1 de l'article 27 et, d'autre part, les dommages non localisés en vertu du paragraphe 2 de l'article 64, comme cela avait été suggéré précédemment (voir A/CN.9/526, par. 266). Une telle clarification pourrait s'avérer utile, même si le paragraphe 2 du projet d'article 64 n'était pas conservé dans le projet de convention, car elle préciserait le caractère exceptionnel du système de réseau limité de l'article 27 et indiquerait clairement que le projet de convention introduirait un système de responsabilité uniforme pour le transport de porte à porte, dont même les opposants au système de réseau limité ont reconnu que c'était l'un des principaux apports du projet de convention¹⁹. Une telle disposition explicative pourrait être formulée de la manière suivante:

“Sauf disposition contraire [au paragraphe 1 de l'article 27 et au paragraphe 2 de l'article 64], la responsabilité du transporteur et de la partie exécutante maritime pour la perte, le dommage ou le retard subi par les marchandises sera uniquement régie par les dispositions de la présente Convention.”

D. Autres cas de dérogation éventuelle aux régimes impératifs des conventions de transport non maritime

37. L'effet combiné du paragraphe 1 du projet d'article 27 et du système uniforme implicite de responsabilité du transporteur pour les dommages non localisés est que, tout au moins en ce qui concerne la détermination de cette responsabilité, les règles applicables sont dans l'ensemble claires: si le dommage est localisé, les dispositions des autres conventions impératives qui prévoient spécifiquement la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et le délai pour agir s'appliquent; si le dommage n'est pas localisé, c'est le projet de convention qui s'applique. De toute évidence, la question de savoir combien il faut préserver de l'autre convention pour régir la responsabilité du transporteur en cas de dommage localisé doit être examinée de manière plus avant par le Groupe de travail. En principe toutefois, les règles offrent une solution pratique pour déterminer la responsabilité du transporteur. Combinées avec la limitation des assignations aux seules actions contre le transporteur et la partie exécutante maritime dans le projet de convention, les caractéristiques générales de ce système peuvent éviter des conflits entre régimes de responsabilité. À ce titre, il est estimé que le projet de convention offre déjà un moyen réaliste de traiter ce qui, dans la pratique, sera probablement la principale source de conflits privés découlant d'un contrat de transport en vertu du projet de convention (la responsabilité du transporteur pour la perte, le dommage ou le retard subi par les marchandises).

38. Toutefois, comme il a déjà été indiqué (voir, ci-dessus, par. 18), le projet de convention ne prévoit pas actuellement de système pour éviter les conflits avec d'autres conventions dans des domaines qu'elles peuvent régir et qui ne

ressortissent pas à la responsabilité du transporteur. Les domaines dans lesquels les dispositions du projet de convention risquent de différer de celles d'autres conventions s'appliquant au transport par d'autres modes ont été identifiés antérieurement et comprennent certains aspects de questions telles que les obligations et la responsabilité du chargeur en cas de dommage causé par les marchandises; les obligations de fournir des informations incombant au chargeur; les documents de transport; le droit de contrôle; la livraison des marchandises et le transfert de droits (voir A/CN.9/WG.III/WP.29, par. 72 à 105).

39. Il est supposé que la manière dont le projet de convention circonscrit son champ d'application réduit déjà les risques de conflit. Ainsi qu'il est dit dans la réponse du secrétariat de la CNUDCI à la lettre de l'IRU (voir ci-dessus, par. 20), le projet de convention et la CMR sont, de par les termes mêmes de leur champ d'application, destinés à s'appliquer à des contrats de transport différents:

“... le projet de convention limite avec soin son application au contrat-cadre de transport maritime en vertu duquel le transporteur s'engage à transporter des marchandises d'un endroit à un autre et qui *doit* prévoir un transport international par mer, alors que la CMR s'applique aux contrats internationaux de transport routier, y compris à tout contrat de sous-traitance pour le transport international par route qui peut exister dans le cadre du contrat-cadre maritime. Ces deux instruments sont donc censés s'exclure mutuellement dans leur application.”

40. Ces considérations peuvent s'appliquer, *mutatis mutandis*, au transport par d'autres modes. Toutefois, comme il a été indiqué antérieurement (voir A/CN.9/WG.III/WP.29, par. 115 et 116), cette conclusion présuppose que le champ d'application des conventions traitant du transport de marchandises par d'autres modes ne soit pas interprété d'une manière qui entraînerait l'application de ces textes au type de transport que le projet de convention est destiné à couvrir.

41. Il n'est bien sûr pas possible que le projet de convention dicte comment il faut comprendre le champ d'application des autres conventions. Bien que la possibilité d'un certain chevauchement entre le projet de convention et d'autres conventions ne puisse être complètement exclue, il est estimé que la probabilité de conflits résiduels a déjà été fortement réduite par l'effet combiné des dispositions sur la coordination des régimes de responsabilité pour les dommages localisés et non localisés et par la définition du champ d'application du projet de convention (projet d'article 1, alinéa a), en parallèle avec le projet d'article 8).

E. Relation entre les projets d'articles 89 et 90

42. À la onzième session du Groupe de travail, le Secrétariat a été prié d'établir une disposition sur les conflits de conventions à insérer éventuellement dans le projet de convention s'il était nécessaire en plus du projet d'article 27 de résoudre les conflits avec d'autres conventions sur les transports (voir A/CN.9/526, par. 250). Cette demande faisait suite à la crainte, exprimée au Groupe de travail que le paragraphe 1 du projet d'article 27 actuel ne permette pas de résoudre le problème du conflit de conventions, car il ne privilégiait que certaines dispositions des conventions unimodales applicables. Il a également été dit alors que certains États ne pourraient pas signer plus d'une convention multimodale et que si le projet

d'instrument était un projet multimodal, en le ratifiant, ces États pourraient se trouver dans l'impossibilité de ratifier les conventions multimodales plus larges. On s'est aussi inquiété du fait que les États parties à d'autres instruments comportant des aspects multimodaux, tels que la Convention de Montréal et COTIF, pourraient se trouver dans l'obligation de dénoncer ces conventions en faveur du projet d'instrument (A/CN.9/526, par. 246). À la suite de cette demande, le projet d'article 89, qui s'inspire du paragraphe 5 de l'article 25 des Règles de Hambourg, a été inséré à titre provisoire dans le projet de convention pour indiquer que ce dernier ne se substituerait pas à l'application d'autres instruments internationaux déjà en vigueur à la date de sa conclusion et qui s'appliqueraient à titre obligatoire à des contrats de transport de marchandises effectué par un mode de transport autre que le transport par mer.

43. À la même session, le Secrétariat a également été prié, à l'occasion de l'examen de ce qui était alors le projet d'article 16.1 (dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21) et est actuellement le projet d'article 91 (dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56), de préciser la préséance du projet de convention sur les traités de transport antérieurs avec lesquels il serait incompatible (voir A/CN.9/526, par. 196). C'est la raison pour laquelle a été inséré le projet d'article 90, qui énonce la préséance du projet de convention sur d'autres traités auxquels les parties au projet de convention pourraient également être parties. Il a été précisé également que, conformément au paragraphe 4 de l'article 30 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, la disposition ne concernerait pas les États qui ne seraient pas devenus parties au projet de convention (voir A/CN.9/WG.III/WP.32, note 232).

44. Extraits de leur contexte d'origine, les projets d'articles 89 et 90 semblent refléter deux approches à l'égard du conflit de conventions, de sorte que, sous leur libellé actuel, leur application conjointe apparaît impossible.

45. Le projet d'article 89 préserve l'application des conventions de transport unimodal impératives. Cette disposition peut être vue comme complémentaire de l'adoption dans le projet de convention (et, en particulier, au paragraphe 1 de son projet d'article 27) d'un système de réseau limité pour traiter de la responsabilité dans le transport de porte à porte. On peut lire le projet d'article 89 comme signifiant que la préséance limitée accordée par le paragraphe 1 du projet d'article 27 aux dispositions impératives sur la responsabilité d'autres conventions de transport dans les relations entre le transporteur et le chargeur ou le destinataire n'a pas d'incidence sur l'application d'une autre convention de transport qui pourrait s'appliquer impérativement aux relations entre le transporteur et une partie exécutante non maritime. Mais on peut aussi le lire comme signifiant qu'il contredit l'article 1 du projet d'article 27, en accordant à d'autres conventions de transport une préséance générale sur le projet de convention dans les domaines autres que la responsabilité (à laquelle le paragraphe 1 du projet d'article 27 fait déjà référence), même dans les relations entre le transporteur et le chargeur ou le destinataire, et pas uniquement dans les relations entre le transporteur et le sous-contractant dont les activités relèveraient normalement d'une autre convention de transport.

46. Le projet d'article 90, quant à lui, prévoit que le projet de convention l'emportera sur toutes les autres conventions incompatibles avec ses dispositions, y compris celles relatives au transport non maritime de marchandises. Il semble que ce projet d'article vise à faciliter l'adoption globale d'un système uniforme pour traiter de la responsabilité dans le transport de porte à porte. Dans sa formulation

actuelle, et lu sans tenir compte du reste du texte, le projet d'article peut cependant être interprété aussi comme une clause générale de préséance du projet de convention sur tous les traités susceptibles de contenir des dispositions incompatibles avec lui.

47. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe de travail souhaitera peut-être réexaminer les articles 89 et 90 à la lumière des dispositions et des orientations générales auxquelles ils sont logiquement liés.

48. Il y a une certaine similitude entre les raisons qui ont incité à insérer le projet d'article 89 et les arguments qui avaient été avancés en faveur de l'inclusion du paragraphe 5 de l'article 25 des Règles de Hambourg lors de la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Hambourg, 6-31 mars 1978). Le paragraphe 5 de l'article 25 a été ajouté après adoption de la définition définitive du "contrat de transport par mer" au paragraphe 6 de l'article premier des Règles de Hambourg, à savoir "un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer." Il avait été dit alors que cette conception légèrement élargie du "contrat de transport" rendait nécessaire l'inclusion d'une disposition préservant l'application d'autres conventions susceptibles de s'appliquer au transport par différents modes, car les Règles de Hambourg ne pouvaient pas résoudre "le problème général de la réglementation internationale des transports multimodaux" du fait qu'elles ne contenaient pas de "dispositions particulières pour les cas dans lesquels le lieu où le dommage s'est produit est inconnu" ni de "règles uniformes pour résoudre certaines questions de procédure"²⁰. Il apparaît en effet que la plupart des partisans de l'inclusion du paragraphe 5 de l'article 25 étaient préoccupés par le fait de faire entrer un transport réalisé essentiellement par des moyens autres que maritimes dans le champ d'application d'une convention qui ne s'appliquait qu'à la partie maritime du transport multimodal²¹.

49. Le Groupe de travail voudra peut-être noter les différences de fond entre les Règles de Hambourg, dans lesquelles la responsabilité du transporteur ne couvre que la période "pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement", et le projet de convention qui pourrait s'appliquer de "porte à porte". De plus, contrairement aux Règles de Hambourg, le projet de convention prévoit expressément le régime juridique qui devrait régir la responsabilité du transporteur en cas de dommages localisés dans un transport multimodal et étend par ailleurs son propre régime de responsabilité à tous les cas où les dommages n'ont pas été localisés. Dans le contexte des Règles de Hambourg, le paragraphe 5 de l'article 25 était destiné à dissiper la crainte éventuelle que l'étape intérieure d'un transport multimodal, dans un contrat de transport auquel les Règles s'appliquaient, soit laissée dans un vide juridique. Le Groupe de travail voudra peut-être considérer que le contexte du projet de convention est très différent de celui des Règles de Hambourg et qu'une règle analogue au projet d'article 89 ne s'impose donc peut-être pas de la même manière, du moins sous une formulation identique.

50. En outre, si le Groupe de travail devait conclure que le but recherché du projet d'article 89 est de compléter le système de réseau limité du paragraphe 1 du projet d'article 27, il voudra peut-être considérer que la disposition, qui a été proposée avant les modifications apportées au traitement des parties exécutantes (voir,

ci-dessus, par. 24 et 25), est peut-être inutile. En effet, le projet de convention a un système de responsabilité qui est à présent, dans sa totalité, limité au transporteur et à la partie exécutante maritime et ne s'intéresse pas au régime juridique des contrats de sous-traitance qui ont pu être conclus par le transporteur pour un transport autre que par mer. Le Groupe de travail considérera peut-être que le projet de convention, qui définit clairement son propre champ d'application, n'a pas vocation à déterminer, selon ses propres termes, la loi qui devrait s'appliquer aux relations entre le transporteur et une partie exécutante non maritime. En tout état de cause, si le Groupe de travail devait adopter le projet d'article 89, il semblerait souhaitable de clarifier la relation entre ce dernier et le paragraphe 1 du projet d'article 27.

51. D'un autre côté, si le Groupe de travail devait conclure que le but recherché du projet d'article 89 est de donner une préséance générale à d'autres conventions de transport, même dans des domaines autres que la responsabilité (pour laquelle il y a une règle spécifique au paragraphe 1 du projet d'article 27), il voudra peut-être considérer que ce projet d'article est incompatible avec le caractère limité du système de réseau prévu au paragraphe 1 du projet d'article 27.

52. De même, en ce qui concerne le projet d'article 90, si le Groupe de travail devait conclure que la raison d'être de cette disposition était initialement d'offrir une solution complémentaire en cas de conflit entre des régimes de responsabilité divergents dans différentes conventions internationales, il souhaitera peut-être considérer que cette disposition est, elle aussi, inutile et entrerait, en tout état de cause, en conflit avec le projet d'article 89, si elle était retenue. En effet, le projet d'article 90 a été inséré alors que le projet de convention ne limitait pas explicitement les assignations directes aux actions entre parties au contrat-cadre de transport maritime, et il est possible qu'il soit devenu obsolète, car les types de conflits qu'il était censé régler ont peut-être été évités depuis grâce à l'affinement du champ d'application du projet de convention à la suite du soutien presque unanime du Groupe de travail en faveur de l'exclusion des parties exécutantes non maritimes du régime de responsabilité du projet d'instrument (voir A/CN.9/544, par. 20 à 27).

53. En revanche, si le Groupe de travail considérait le projet d'article 90 comme une règle générale destinée à résoudre les éventuels conflits résiduels avec d'autres conventions dans des domaines autres que la responsabilité du transporteur (voir, ci-dessus, par. 38), il souhaitera peut-être tout de même se demander si le nombre des situations de conflit possibles que ce projet d'article viserait à résoudre justifierait l'inclusion d'une disposition d'une telle portée. Le Groupe de travail souhaitera peut-être noter que les clauses de préséance générale ne sont pas usuelles dans les conventions de droit commercial international. Elles sont plus fréquentes dans d'autres instruments, en particulier ceux qui portent création d'organisations internationales intergouvernementales (voir, par exemple, l'article 103 de la Charte des Nations Unies).

IV. Relation entre le projet de convention et d'autres instruments juridiques internationaux

54. L'article 16 du projet de convention qui figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21 contenait une disposition sur la relation entre le projet de

convention et les conventions relatives: à la limitation de la responsabilité liée à l'exploitation de navires; au transport par mer des passagers et de leurs bagages; et au dommage causé par un accident nucléaire. Ces dispositions, dont le contenu est inspiré des paragraphes 1, 3 et 4 de l'article 25 des Règles de Hambourg, forment actuellement les projets d'articles 91, 92 et 93 du projet de convention.

55. Le Groupe de travail voudra peut-être considérer que ces dispositions, en affirmant que ces autres conventions continuent de s'appliquer, évitent de manière satisfaisante les éventuels conflits entre ces dernières et le projet de convention.

Notes

- ¹ Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXX, p. 155.
- ² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1412, n° 23643.
- ³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1695, n° 29215.
- ⁴ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1489, n° 25567.
- ⁵ Nations, *Recueil des Traités*, vol. 2242, n° 39917.
- ⁶ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1155, n° 18232. Le paragraphe 3 de l'article 30 de la Convention de Vienne sur le droit des traités prévoit que, lorsque toutes les parties au traité antérieur sont également parties au traité postérieur portant sur la même matière, "le traité antérieur ne s'applique que dans la mesure où ses dispositions sont compatibles avec celles du traité postérieur". Aux termes du paragraphe 4 du même article, la même règle s'applique dans les relations entre les États parties aux deux traités lorsque les parties au traité antérieur ne sont pas toutes parties au traité postérieur.
- ⁷ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, n° 5742.
- ⁸ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1397, n° 23353.
- ⁹ *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-sixième session, Supplément n° 17, (A/56/17)*, par. 224.
- ¹⁰ CMNI/CONF(99)2/FINAL-ECE/TRANS/CMNI/CONF/2/FINAL (non encore en vigueur).
- ¹¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2145, n° 6943.
- ¹² Publication de la CCI, n° 481 (CCI, Paris, 1992).
- ¹³ *BIMCO Bulletin*, vol. 91, 1996.
- ¹⁴ TD/MT/CONF/16 (non encore en vigueur).
- ¹⁵ Le texte de la lettre de l'IRU, ainsi que la réponse envoyée par le secrétariat de la CNUDCI, ont été mis à la disposition des Parties contractantes de la CMR par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1cmr.html>.
- ¹⁶ Voir, par exemple, Mahin Faghfour, "International regulation of liability for multimodal transport – in search of uniformity", *WMU journal of maritime affairs*, vol. 5, n° 1, 2006, p. 95 à 114.
- ¹⁷ Commentaires de la CNUCED sur le projet de convention (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, annexe II, par. 44).
- ¹⁸ Voir, par exemple, Krijn Haak et Marian Hoeks, "Intermodal transport under unimodal arrangements. Conflicting conventions: the UNCITRAL/CMI draft instrument and the CMR on the subject of intermodal contracts", *Transportrecht*, vol. 28, n° 3, 2005, p. 89 à 102.
- ¹⁹ "Toutefois, si le système de réseau du projet devait être étendu comme il est proposé, le projet d'instrument pourrait être une très bonne chose dans le domaine du transport intermodal. Il

créerait plus d'uniformité en matière de droit du transport maritime international et comblerait certaines lacunes concernant, par exemple, la responsabilité en cas de perte non localisée dans les contrats multimodaux grâce à un effet de complémentarité avec les conventions unimodales existantes" (Krijn Haak et Marian Hoeks, *op. cit.*, p. 102).

²⁰ *Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, Hambourg, 6-31 mars 1978* (publication des Nations Unies, numéro de vente: F.80.VIII.1), deuxième partie, comptes rendus analytiques des séances de la deuxième Commission, 7^e séance (A/CONF.89/C.2/SR.7), par. 50; voir également *ibid.*, 9^e séance (A/CONF.89/C.2/SR.9), par. 9.

²¹ *Ibid.*, 7^e séance (A/CONF.89/C.2/SR.7), par. 39 à 62; 8^e séance (A/CONF.89/C.2/SR.8), par. 4 à 30; 9^e séance (A/CONF.89/C.2/SR.9), par. 2 à 34.