

**B. Documents de travail soumis au Groupe de travail des pratiques en matière
de contrats internationaux à sa neuvième session**

**1. Responsabilité des exploitants de terminaux de transport : divers aspects pratiques et juridiques
des opérations effectuées par les exploitants de terminaux de transport : note du secrétariat (A/CN.9/WG.II/WP.55)
[Original : anglais/français]**

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>
INTRODUCTION	1-3
I. LES DIFFÉRENTS TYPES D'EXPLOITANTS TRAITANT DES MARCHANDISES FAISANT L'OBJET D'UN TRANSPORT	4-10
II. TYPES DE MARCHANDISES FAISANT L'OBJET D'UN TRANS- PORT	11-12
III. OPÉRATIONS EFFECTUÉES SUR LES MARCHANDISES FAISANT L'OBJET D'UN TRANSPORT	13-24
A. Chargement et déchargement des marchandises	14-16
B. Entreposage des marchandises	17-18
C. Emballage et déballage des marchandises; empotage et dépotage des conteneurs	19-21
D. Transport de marchandises par l'exploitant	22
E. Préparation ou traitement des marchandises	23
F. Opérations concernant les conteneurs vides	24
IV. QUESTIONS LIÉES AU CHAMP D'APPLICATION DES RÈGLES UNIFORMES	25-49
A. Conservation des marchandises	26-34
1. Garde	8
2. Zone placée sous le contrôle de l'exploitant	29-31
3. Application de la définition à des cas concrets	32-34
B. Lien avec le transport international	35-49
V. DURÉE DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR	50-65
A. Conventions internationales de transport	53-60
1. Transport des marchandises par mer	53-54
2. Transport aérien de marchandises	55
3. Transport des marchandises par route	56-57
4. Transport des marchandises par chemin de fer	58-59
5. Transport multimodal de marchandises	60
B. Résumé	61-65
VI. INSPECTION DES MARCHANDISES PRISES EN CHARGE PAR L'EXPLOITANT	66-72

INTRODUCTION

1. A sa dix-septième session (1984), la Commission a confié à son Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux la tâche d'élaborer des règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport, ci-après dénommés "exploitants"¹. Le Groupe de travail a abordé cette question à sa huitième session, tenue à Vienne du 3 au 13 décembre 1984 (A/CN.9/260). Conformément à la décision prise par la Commission à sa dix-septième session², le Groupe de travail a décidé de baser ses travaux sur le document A/CN.9/252, ainsi que sur l'avant-projet de convention sur les exploitants de terminaux de transport adopté par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) et sur le rapport explicatif y relatif établi par le Secrétariat d'UNIDROIT³.

2. A sa huitième session, le Groupe de travail a commencé d'examiner en détail les questions liées à la responsabilité des exploitants avant de s'efforcer d'élaborer des règles uniformes détaillées (A/CN.9/260, par. 12). Ces délibérations étaient fondées sur deux documents de travail établis par le secrétariat de la CNUDCI (A/CN.9/WG.II/WP.52 et 53). Dans le cadre de son examen du champ d'application des règles uniformes, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une étude sur divers aspects de la question, tenant compte des différentes opérations effectuées par les exploitants, ainsi que des caractéristiques des divers modes de transport. Il a également demandé que l'étude traite des aspects juridiques de la question, sur la base des différentes conventions de transport internationales, notamment du moment où un transporteur devient responsable des marchandises et du moment où il cesse de l'être : en effet, il peut y avoir chevauchement entre la responsabilité du transporteur et celle de l'exploitant, ce qui risque d'avoir des incidences sur les recours du transporteur à l'encontre de l'exploitant (A/CN.9/260, par. 27).

3. Le présent rapport a été établi comme suite aux demandes susmentionnées. Il traite de divers aspects pratiques et juridiques touchant la question du champ d'application des règles uniformes et comporte une section décrivant les pratiques en ce qui concerne l'inspection des marchandises prises en charge par les

exploitants et la documentation établie par eux⁴. Des projets d'articles des règles uniformes tenant compte des questions examinées dans le présent rapport sont présentés dans le document A/CN.9/WG.II/WP.56.

I. Les différents types d'exploitants traitant des marchandises faisant l'objet d'un transport

4. Il existe de très nombreux types d'exploitants qui traitent des marchandises faisant l'objet d'un transport. Les différentes catégories ne sont pas clairement délimitées : en effet, les fonctions se chevauchent dans une large mesure et il existe des disparités considérables : nature de l'exploitant, type de marchandises qu'il traite, opérations qu'il effectue et parties avec lesquelles il entretient des relations contractuelles et auxquelles il fournit ses services. En outre, comme on le verra, la nomenclature traditionnellement utilisée pour décrire les différents types d'exploitants ne permet pas de les distinguer les uns des autres de manière satisfaisante. On trouvera ci-après une présentation systématique de certaines caractéristiques de ces exploitants, qui devrait faciliter l'étude de certaines des questions qui se posent dans le cadre des règles juridiques régissant la responsabilité des exploitants de terminaux de transport.

5. Certains exploitants de terminaux fournissent des services multiples aux transporteurs ou aux chargeurs (c'est-à-dire les expéditeurs et les destinataires) : chargement et déchargement des marchandises, entreposage et différents types d'opérations décrits à la section III ci-dessous, dans des locaux qu'ils occupent, en général en tant que propriétaires ou que locataires. Parmi ces exploitants figurent ceux qui exploitent des aéroports et des terminaux de transport maritimes, fluviaux, ferroviaires et routiers. Ils fournissent très souvent des services liés à plus d'un mode de transport. Par exemple, les terminaux maritimes ou fluviaux sont en général reliés aux réseaux ferroviaire et routier et, souvent, on y charge et décharge non seulement des navires maritimes ou fluviaux, mais aussi des wagons et des camions. Une installation routière ou ferroviaire peut desservir à la fois les transports ferroviaires et routiers. Les aéroports sont également reliés au réseau routier et souvent au réseau ferroviaire, bien que le personnel des aéroports ne charge ou décharge que rarement des marchandises d'un avion dans un autre moyen de transport ou *vice versa*. Parfois, ces exploitants louent des locaux ou des installations de leurs terminaux à d'autres exploitants : c'est le cas lorsqu'un exploitant d'un terminal ferroviaire loue des entrepôts à des transporteurs routiers ou à des transitaires.

⁴Outre les études et recherches qu'il a effectuées pour établir le présent rapport, le secrétariat de la CNUDCI disposait d'un projet de rapport établi par le secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) concernant les droits et obligations des exploitants et usagers des terminaux à conteneur (voir A/CN.9/260, par. 96). La version définitive dudit rapport sera présentée à la douzième session de la Commission des transports maritimes de la CNUCED, qui doit se tenir du 10 au 21 novembre 1986.

¹Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa dix-septième session, *Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-neuvième session, Supplément n° 17* (A/39/17), par. 105 à 113; voir également le rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa seizième session, *Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-huitième session, Supplément n° 17* (A/38/17), par. 109 à 115.

²Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa dix-septième session, *Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-neuvième session, Supplément n° 17* (A/38/17), par. 113.

³L'avant-projet de convention d'UNIDROIT figure à l'annexe II du document A/CN.9/252; le Rapport explicatif figure dans le document A/CN.9/WG.II/WP.52/Add.1.

6. Il existe d'autres types d'exploitants offrant des services plus limités que ceux décrits ci-dessus, mais qui effectuent néanmoins leurs opérations dans des locaux qu'ils occupent. Ces exploitants peuvent limiter leurs services à une opération principale. Il s'agit par exemple d'exploitants de "centres de groupage" qui rassemblent des marchandises pour le transport, par exemple en mettant en conteneurs les marchandises d'un ou plusieurs destinataires, et qui dégroupent des envois en conteneurs ou d'autres envois groupés ayant été transportés internationalement, en vue de leur livraison à un ou plusieurs destinataires. Il peut s'agir également d'exploitants d'entrepôts qui stockent des marchandises avant, pendant ou après le transport. Ces exploitants peuvent assurer un entreposage à court terme directement lié au transport (par exemple en entreposant des marchandises devant être chargées sur un moyen de transport ou être prises par le destinataire après déchargement — cette opération est souvent appelée entreposage de transit), un entreposage à long terme, ou les deux. Les entrepôts de douane ou sous douane entreposent des marchandises en attendant l'achèvement des formalités douanières. Les centres de groupage et entrepôts peuvent être situés à l'intérieur ou près des locaux d'autres exploitants qui chargent ou déchargent les marchandises; cependant, les entrepôts utilisés pour le stockage à long terme sont souvent éloignés du lieu où les marchandises sont chargées ou déchargées.

7. Il existe aussi des exploitants qui effectuent certains types d'opérations liées aux marchandises, mais qui ne disposent pas de locaux leur appartenant pour ce faire. Aussi utilisent-ils soit les locaux d'un autre exploitant, soit le moyen de transport lui-même. Il s'agit par exemple des exploitants qui fournissent de la main-d'œuvre et des équipements utilisés par un second exploitant, un transporteur ou un chargeur pour décharger des marchandises d'un moyen de transport et les déposer dans un terminal appartenant au second exploitant ou pour les charger directement sur un autre moyen de transport, ou encore pour charger des marchandises d'un terminal appartenant au second exploitant sur un moyen de transport. (Dans le transport maritime, ces exploitants sont parfois des entreprises de débarquement ou de manutention.) Parmi ces exploitants figurent également ceux qui sont chargés de l'inspection des marchandises, ou de leur fumigation, et effectuent des opérations similaires dans les locaux d'un autre exploitant, ou sur le moyen de transport lui-même.

8. Comme il a déjà été indiqué, la distinction entre les divers types d'exploitants effectuant des opérations liées aux marchandises faisant l'objet d'un transport n'est pas claire, car les activités et opérations exécutées par un type d'exploitant donné peuvent l'être également par d'autres. Et ce n'est pas en se référant à la nomenclature traditionnelle des entités fournissant des services (autres que le transport) liés au transport international que l'on distinguera mieux entre ces divers types d'exploitants. Par exemple, certains exploitants se dénommant entreprises de manutention peuvent ne pas se limiter à leurs activités traditionnelles de chargement et de déchargement des marchandises. Ils peuvent également disposer de locaux où ils entreposent les marchandises

ou les conservent durant l'exécution de ces opérations. L'entreposage et d'autres types d'activités, y compris le chargement et le déchargement des marchandises, peuvent également être assurés par d'autres exploitants (courtiers ou agents maritimes, agents de docks et agents de débarquement), ainsi que par des transitaires (lorsqu'ils agissent en tant que mandants ou agents du chargeur). Les exploitants d'entrepôts effectuent souvent des opérations autres que l'entreposage. Un terminal intérieur routier/ferroviaire peut faire office de centre d'entreposage et de distribution (voir par. 17 ci-dessous). Les transporteurs exploitent parfois leurs propres terminaux maritimes, routiers ou ferroviaires, où ils entreposent des marchandises et effectuent des opérations de manutention et autres. Certaines entreprises de production disposent de terminaux pour l'importation de matières premières ou l'exportation de leurs produits; ces opérations peuvent également être effectuées dans ces terminaux pour d'autres entreprises. Enfin, un entrepreneur de transport combiné ou multimodal peut assurer le transport et toutes les activités d'entreposage et de manutention et autres, à partir du moment où les marchandises sont retirées des mains de l'expéditeur, jusqu'au moment où elles sont remises au destinataire.

9. Certains exploitants sont des entreprises d'Etat ou des entreprises du secteur public; c'est souvent le cas pour les terminaux ferroviaires et les aéroports, ainsi que pour les entrepôts de douane (bien que les entrepôts sous douane appartiennent souvent au secteur privé). D'autres appartiennent à des entreprises commerciales privées : certains à des entreprises dont la seule activité consiste à entreposer des marchandises faisant l'objet d'un transport ou à effectuer des opérations de terminal liées à ces marchandises, d'autres à des entreprises actives dans d'autres domaines du transport des marchandises (par exemple, transporteurs, transitaires) et d'autres encore à des entreprises de production ou de commerce. Certains sont la propriété d'entités formées d'une combinaison des diverses entreprises mentionnées ci-dessus.

10. Le niveau technique et opérationnel des exploitants varie beaucoup. Chez certains, l'intensité de main-d'œuvre est forte, les équipements et techniques de manutention sont relativement peu complexes. Chez d'autres, les équipements et les méthodes sont très avancés sur le plan technique et mécanique. Ces derniers peuvent en général traiter plus rapidement et plus efficacement les marchandises, souvent à moindre risque de perte ou d'endommagement.

II. Types de marchandises faisant l'objet d'un transport

11. Les marchandises traitées par les exploitants sont de types très différents. Il peut s'agir de charges unitaires (par exemple des marchandises rassemblées dans des conteneurs, des rouliers et des navires porte-barges); de lots de colis; de marchandises en vrac (par exemple, minerai, ciment, céréales; des marchandises de ce type peuvent également être mises en conteneurs ou transportées dans des sacs en tant que lots de colis); et de

marchandises liquides (celles-ci peuvent également être mises en conteneurs). Certains exploitants se spécialisent dans certains types de marchandises (par exemple les marchandises en conteneurs, les marchandises en vrac, les marchandises liquides, le bois, le minerai); d'autres sont plus diversifiés. La spécialisation correspond souvent à un stade relativement avancé de développement dans l'organisation des opérations liées au transport dans un secteur donné. Certains exploitants, tels que ceux des terminaux maritimes, entreposent parfois et répartissent même des conteneurs vides appartenant à un transporteur ou à un fournisseur de conteneurs, ainsi que d'autres équipements liés au transport des marchandises, tels que les châssis squelettes pour le transport routier de conteneurs ou les barges pour le transport sur porte-barges.

12. Vu les caractéristiques et les particularités des divers types de marchandises, les exploitants adoptent souvent des méthodes différentes, notamment dans les domaines suivants :

a) Méthodes de manutention (par exemple, les conteneurs peuvent être manipulés au moyen de grues à portiques, de chariots cavaliers et d'élévateurs à fourche; les marchandises en vrac peuvent être chargées et déchargées au moyen de transporteurs à godets, de courroies transporteuses installées entre le terminal et le moyen de transport, ou de goulottes; les lots de colis peuvent être manipulés au moyen de grues et d'élévateurs à fourche; les marchandises liquides peuvent être chargées et déchargées au moyen de tuyaux et de tubes);

b) Types d'opérations effectuées (par exemple, on peut effectuer pour certains types de marchandises des opérations qui ne sont pas nécessaires pour d'autres; telles que le nettoyage des céréales, le compactage du charbon afin d'éviter une combustion spontanée, la coupe du bois par exemple pour obtenir des piles de même longueur, le lavage et la désinfection des conteneurs : voir la section III ci-dessous;

c) Méthodes d'entreposage (par exemple, les conteneurs, les véhicules rouliers et certaines marchandises en vrac peuvent être entreposés en plein air, alors que d'autres marchandises (par exemple les céréales et les lots de colis) sont entreposées dans des zones couvertes ou abritées; les conteneurs réfrigérés contenant des denrées périssables doivent être reliés au réseau électrique, afin que le mécanisme de réfrigération puisse fonctionner);

d) Transit des marchandises dans les locaux de l'exploitant (par exemple, les conteneurs pleins ne sont en général conservés que peu de temps dans un terminal de conteneurs; ils sont soit transférés directement d'un moyen de transport à l'autre, soit entreposés dans le terminal pour quelques jours au maximum en attendant d'être chargés sur un moyen de transport ou retirés par le destinataire; les lots de colis sont souvent entreposés plus longtemps); et

e) Pratiques en matière d'inspection des marchandises retirées par un exploitant (par exemple, les marchandises placées dans des conteneurs ou véhicules rouliers scellés et certaines marchandises en vrac sont

rarement inspectés, alors que des machines non emballées dans des caisses le sont normalement : voir plus loin le chapitre III).

III. Opérations effectuées sur les marchandises faisant l'objet d'un transport

13. La présentation générale ci-après des divers types d'opérations effectuées sur les marchandises faisant l'objet d'un transport vise à faciliter l'examen du champ d'application des règles uniformes (voir plus loin le chapitre IV).

A. Chargement et déchargement des marchandises

14. Bien que les marchandises soient parfois chargées ou déchargées par les transporteurs ou par les chargeurs, elles le sont en général par les exploitants. Il est important de savoir quelle partie charge et décharge les marchandises et quel régime juridique est applicable à ces opérations, car, statistiquement, c'est à ce stade que les marchandises courent le plus grand risque d'endommagement.

15. Lorsque les marchandises sont déchargées par un exploitant, elles sont retirées du moyen de transport par son personnel au moyen de ses équipements. Diverses possibilités se présentent alors. Par exemple, les marchandises peuvent être chargées directement sur un autre moyen de transport sans même toucher le sol, ou être transportées dans les locaux de l'exploitant et chargées immédiatement sur un autre moyen de transport; elles peuvent être déposées pour un délai très bref, puis chargées sur un autre moyen de transport, ou encore être transportées dans un entrepôt ou zone de transit dans les locaux de l'exploitant avant d'être chargées sur un autre moyen de transport ou d'être retirées par le destinataire; elles peuvent être placées dans un entrepôt de douane ou sous douane en attendant l'achèvement des formalités douanières ou être placées dans une zone d'entreposage de longue durée. Pour ce qui est du chargement des marchandises, les mêmes opérations sont effectuées en sens inverse.

16. Un exploitant peut effectuer diverses opérations accessoires au chargement et au déchargement, alors que les marchandises sont sur un moyen de transport. Il peut s'agir par exemple de l'arrimage (rangement de la cargaison dans la soute), du trimmage (répartition de la charge), du fardage (installation d'un matériau sur ou sous la cargaison afin d'éviter tout dommage durant le transport) et de l'accorage des conteneurs sur un navire. Dans certains cas, par exemple celui d'un navire océanique, ces opérations sont en général effectuées par l'exploitant, sous la supervision du capitaine. Dans d'autres cas, ces opérations peuvent être effectuées sans que le transporteur les supervise, par exemple lorsqu'il s'agit de charger des marchandises dans des wagons sur un embranchement privé, dans les locaux de l'exploitant.

B. *Entreposage des marchandises*

17. Les marchandises peuvent être conservées ou entreposées par un exploitant dans diverses circonstances. Comme il est indiqué ci-dessus, les marchandises en partance peuvent être conservées pendant de brèves périodes dans un hangar ou une zone de transit, ou placées dans un entrepôt pour une période plus ou moins longue avant d'être chargées dans le moyen de transport, alors que les marchandises qui arrivent peuvent également être conservées ou entreposées dans un entrepôt de douane ou sous douane. Parfois, les expéditeurs et les destinataires laissent leurs marchandises chez des exploitants pour une durée indéterminée ou pour une longue période, jusqu'à ce qu'ils en aient besoin. (Il faudrait probablement ne pas considérer ces marchandises comme faisant l'objet d'un transport : voir plus loin le chapitre IV, B.) Dans certains cas, l'exploitant peut faire office pour le chargeur de centre de distribution, les marchandises étant remises à l'exploitant par le transporteur et entreposées dans les locaux de l'exploitant jusqu'à ce que le chargeur donne l'ordre à l'exploitant de livrer les marchandises à un client du chargeur ou de les mettre à sa disposition, ou de les charger sur un moyen de transport afin qu'elles soient acheminées vers le client. En fait, le chargeur se sert d'un tel exploitant pour entreposer ses stocks. Dans de tels cas, l'exploitant peut également prendre livraison des marchandises et les livrer (voir par. 22 ci-dessous).

18. Pendant que les marchandises sont conservées ou entreposées par l'exploitant, diverses autres opérations, par exemple un grand nombre de celles examinées aux paragraphes suivants, peuvent être exécutées par l'exploitant ou par une autre personne.

C. *Emballage et déballage des marchandises; empotage et dépotage des conteneurs*

19. Le client peut ordonner à l'exploitant d'emballer ou de réemballer les marchandises dans un conditionnement adapté au transport. Par exemple, les marchandises reçues par l'exploitant dans des sacs peuvent être placées dans des sacs plus petits. En outre, l'exploitant peut réparer les emballages endommagés, qu'ils aient été reçus endommagés ou qu'ils aient subi des dommages pendant que l'exploitant en avait la garde.

20. Un exploitant peut également être chargé par son client d'emballer des marchandises dans un emballage commercial, par exemple d'embouteiller du vin reçu dans des citernes. De telles opérations sont en général effectuées durant un entreposage de longue durée ou dans des centres de distribution (voir par. 17 ci-dessus).

21. Certains exploitants peuvent également empoter ou dépoter des conteneurs. L'empotage peut consister à grouper plusieurs expéditions dans un seul conteneur (par exemple, un conteneur appartenant au transporteur, à une société de location ou à l'exploitant); les marchandises d'un seul expéditeur peuvent également être chargées dans un conteneur (qui peut également

appartenir au transporteur, à une société de location ou à l'exploitant, ou encore à l'expéditeur). Un exploitant peut également, dans des circonstances similaires, dépoter les conteneurs qu'il reçoit.

D. *Transport de marchandises par l'exploitant*

22. Les exploitants se chargent parfois de transporter des marchandises entre leurs locaux et d'autres lieux. Par exemple, certains prennent livraison des marchandises auprès de l'expéditeur ou les livrent au destinataire. D'autres transportent des marchandises entre un terminal principal et un entrepôt ou un centre de groupage éloigné dudit terminal, qui peut appartenir à l'exploitant du terminal principal ou à un autre exploitant. Les exploitants de centres de distribution prennent parfois livraison des marchandises auprès de leurs clients et les entreposent avant le transport; ils peuvent aussi transporter les marchandises à leur destination finale sur ordre de leur client. Dans le cas d'un navire porte-barges, le navire peut être amarré au large, les barges contenant les marchandises étant déchargées sur l'eau puis remorquées jusqu'au terminal par des remorqueurs appartenant à l'exploitant.

E. *Préparation ou traitement des marchandises*

23. Les exploitants effectuent parfois des opérations de préparation ou de traitement des marchandises. Ces opérations peuvent ou non modifier la nature, la condition ou la qualité des marchandises. Il y a d'autres cas intermédiaires. Ces activités peuvent être les suivantes : nettoyage et fumigation des céréales; murissage des fruits; séchage et délignage du bois; dessalage des peaux; traitement du minerai de fer pour en améliorer les caractéristiques ou l'enrichir (il peut s'agir par exemple de le laver, de le broyer, de le trier, ou d'en faire des boulettes ou des briquettes); mouture des fèves de soja et fabrication de farine et d'huile de soja.

F. *Opérations concernant les conteneurs vides*

24. Certains exploitants stockent les conteneurs pour leurs propriétaires (par exemple des transporteurs ou des sociétés de location). Souvent, ils désodorisent, désinfectent, nettoient et réparent ces conteneurs. En outre, ils peuvent gérer les stocks et assurer la répartition des conteneurs pour les propriétaires.

IV. *Questions liées au champ d'application des règles uniformes*

25. Selon les avis qui ont prévalu lors de la huitième session du Groupe de travail à propos de deux questions liées au champ d'application des règles uniformes, les règles ne devraient s'appliquer que lorsqu'il y a conservation des marchandises et que dans le contexte du transport international (A/CN.9/260, par. 14 et 23). Ces questions sont traitées dans les sous-sections ci-après.

A. Conservation des marchandises

26. Puisque la conservation est un élément essentiel pour la délimitation du champ des règles uniformes, il importe que le Groupe de travail s'entende sur le sens de ce mot. Il serait également utile qu'il soit défini dans les règles uniformes elles-mêmes.

27. Aux fins de la détermination du champ d'application des règles uniformes, la conservation peut être définie comme la garde des marchandises par un exploitant dans un espace placé sous son contrôle. Cette définition comporte deux éléments clefs : la notion de garde et l'idée d'un espace placé sous le contrôle de l'exploitant.

1. Garde

28. La garde suppose la surveillance, la préservation et la sécurité des marchandises. Cette notion laisse entendre que les marchandises sont placées sous le contrôle matériel immédiat de la personne assurant la garde. Elle ne couvre en général pas les cas où une personne exerce une responsabilité juridique générale sur les marchandises ou en est propriétaire, mais n'exerce pas un contrôle matériel immédiat sur ces marchandises. Dans certains cas, la question de savoir s'il y a garde des marchandises par un exploitant peut dépendre des dispositions du contrat entre lui et son client, ou des lois, règlements ou usages applicables au lieu où sont situées les marchandises. Par exemple, lorsqu'un exploitant effectue des opérations de chargement ou de déchargement, ou des opérations sur le moyen de transport, telles que l'arrimage, le fardage, l'accorage ou le trimmage (voir le par. 16 ci-dessus), ces dispositions contractuelles, lois, règlements ou usages peuvent déterminer si et, dans l'affirmative, quand les marchandises sont placées sous la garde de l'exploitant ou ne sont plus sous sa garde. Pour ce qui est des exploitants tels que les entreprises de manutention ou de débardage, qui fournissent simplement la main-d'œuvre et les équipements nécessaires pour charger ou décharger les marchandises et qui n'effectuent leurs opérations que sur le moyen de transport ou dans les locaux d'un autre exploitant, ceux-ci ne seront en général pas considérés comme ayant la garde des marchandises durant les opérations qu'ils effectuent.

2. Zone placée sous le contrôle de l'exploitant

29. La zone placée sous le contrôle de l'exploitant est un espace dont l'exploitant est le seul occupant (en tant que propriétaire ou locataire). L'exploitant est en général seul occupant de l'espace dans les limites du terminal ou d'autres locaux lui appartenant et, dans la plupart des cas, des plans d'eau adjacents au quai où les navires desservis par l'exploitant sont amarrés. Lorsqu'il s'agit de terminaux de chargement et de déchargement situés au large pour les marchandises en vrac ou les marchandises liquides, les navires s'amarrent le long des quais de chargement et de déchargement qui sont liés au terminal à terre par des tuyaux ou d'autres systèmes de transport des marchandises. Le quai au large et ce

système de transport seraient considérés comme faisant partie de la zone placée sous le contrôle de l'exploitant.

30. Cette zone devrait peut-être également inclure les lieux que l'exploitant n'occupe pas exclusivement, mais auxquels il a un droit d'accès et qu'il peut utiliser en commun avec d'autres exploitants ou d'autres entités, par exemple les quais partagés par deux exploitants ou plus. Un tel quai ou un espace comparable pourrait être considéré comme étant placé sous le contrôle de l'exploitant pendant la période où il a un droit d'utilisation exclusive pour charger ou décharger les marchandises ou effectuer d'autres opérations liées à ces marchandises.

31. Le Groupe de travail souhaitera peut-être étudier si la "zone placée sous le contrôle" de l'exploitant, aux fins de la définition de la conservation, ne devrait désigner que les différents types de zones décrits aux paragraphes précédents, ou si l'exploitant devrait être considéré comme exerçant son contrôle sur tout espace qu'il occupe pour effectuer des opérations liées aux marchandises, même ceux qu'il n'occupe pas exclusivement, tels que les zones situées dans les locaux des transporteurs ou d'autres exploitants. Cette dernière solution élargirait considérablement le champ de la "conservation". Seraient alors incluses par exemple les opérations effectuées par des exploitants sur (ou dans) un moyen de transport (par exemple, arrimage, fardage, accorage ou trimmage). Seraient également incluses les opérations effectuées par les entreprises de débardage ou de manutention, si les marchandises sont placées sous la garde de ces exploitants.

3. Application de la définition à des cas concrets

32. Afin de mieux cerner le champ possible de la définition de la conservation proposée ci-dessus, on a présenté dans les paragraphes ci-après des exemples de cas concrets dans lesquels il y a ou non conservation.

33. Les situations ci-après entreraient dans le cadre de la définition de la conservation proposée ci-dessus et les règles uniformes s'appliqueraient, si la condition du transport international était également remplie (voir plus loin la section B) :

a) Les marchandises (y compris celles placées dans des conteneurs et les conteneurs eux-mêmes) sont entreposées pour une durée indéterminée ou pour une longue période dans une zone placée sous le contrôle de l'exploitant;

b) Les marchandises sont conservées par l'exploitant dans un hangar ou une zone de transit sous son contrôle;

c) Pendant certaines phases des opérations de chargement et de déchargement, les marchandises sont placées sous la garde de l'exploitant dans une zone sous son contrôle (voir par. 28 ci-dessus);

d) Les marchandises sont déchargées d'un moyen de transport par l'exploitant, transportées dans une zone placée sous son contrôle et immédiatement chargées sur un autre moyen de transport, que les marchandises soient déposées ou non dans cette zone, ou touchent ou

non le sol. Dans de tels cas, il y aurait conservation durant la période où les marchandises sont sous la garde de l'exploitant dans la zone placée sous son contrôle. On notera le cas des terminaux maritimes traitant les marchandises en vrac ou les conteneurs, lorsque les équipements de l'exploitant vont au-delà de la limite des quais pour décharger les marchandises d'un navire amarré le long d'un quai et les déposer immédiatement dans un autre navire, lui aussi amarré le long du quai, sans que les marchandises passent au-dessus du quai. Dans la plupart des cas, la zone de mouillage adjacente au quai sera incluse dans l'espace appartenant à l'exploitant ou loué par lui ou constituera un espace auquel l'exploitant a un droit d'accès et d'utilisation, en commun avec d'autres; on pourra donc dire qu'il y a conservation durant l'exécution de ces opérations. Dans les autres cas, il n'y aura pas conservation;

e) Les marchandises sont placées sous la garde de l'exploitant dans une zone sous son contrôle et subissent d'autres opérations (par exemple, emballage et remballage, conditionnement, groupage, préparation et traitement : voir plus haut le chapitre III, C et E);

f) Les marchandises sont placées sur un wagon ou un châssis de camion dans une zone placée sous le contrôle de l'exploitant et le wagon ou le châssis sont sous la garde de l'exploitant (par exemple, jusqu'à ce que le transporteur routier ou ferroviaire prenne en charge les châssis ou les wagons);

g) Les marchandises sont placées sur une barge arrimée le long du quai de l'exploitant et la barge est sous la garde de l'exploitant (par exemple, jusqu'à ce qu'elle soit prise en charge par le transporteur de la barge); il faut aussi que le plan d'eau soit placé sous le contrôle de l'exploitant.

34. Dans les cas suivants, il n'y aurait pas conservation en application de la définition proposée :

a) L'exploitant effectue des opérations liées aux marchandises sur un moyen de transport sous le contrôle du transporteur (par exemple, arrimage, fardage, accorage et trimmage). Ces opérations seraient exclues parce qu'elles ne sont pas effectuées dans un espace placé sous le contrôle de l'exploitant conformément à la définition ci-dessus et, dans la plupart des cas, parce que les marchandises ne sont pas sous la garde de l'exploitant (voir par. 28 ci-dessus);

b) Pendant certaines phases du chargement ou du déchargement les marchandises ne sont pas placées sous la garde de l'exploitant ou ne sont pas dans une zone sous son contrôle ;

c) Des opérations sont effectuées par un exploitant alors que les marchandises sont dans une zone placée sous le contrôle d'un autre exploitant (voir par. 7 ci-dessus), par exemple dans le cas d'entreprises de manutention ou de débardage qui déchargent simplement les marchandises d'un moyen de transport situé dans la zone d'un autre opérateur ou le long de cette zone et soit déposent les marchandises dans cette zone, soit la leur font traverser et les chargent sur un autre moyen de transport. Il n'y aurait pas conservation de la part de l'exploitant exécutant ces opérations, mais ce pourrait être le cas pour l'exploitant dans les locaux

duquel les marchandises ont été déposées ou transportées, si l'on peut considérer que l'exploitant en avait la garde;

d) D'autres opérations liées aux marchandises sont effectuées, par exemple une fumigation ou une inspection (voir par. 7 ci-dessus), alors que ces marchandises sont sous la garde d'un autre exploitant ou d'un transporteur et dans une zone placée sous leur contrôle. La conservation incomberait à l'exploitant ayant la garde des marchandises et non à celui effectuant les opérations.

B. Lien avec le transport international

35. Pour ce qui est du lien avec le transport international requis par les règles uniformes, il faut avant tout déterminer sous quel angle on envisagera ce lien. Il y a deux possibilités : a) la conservation et les autres opérations régies par les règles doivent être liées au transport international et b) les marchandises régies par les règles uniformes doivent faire l'objet d'un transport international. La solution a est celle qui a été adoptée dans le projet de convention d'UNIDROIT (art. 2 b). Le fait que l'une ou l'autre solution soit retenue a peu d'influence sur la question de savoir à quel moment les règles uniformes s'appliquent ou cessent de s'appliquer. Cependant, afin de faciliter l'analyse et partant du principe que les règles uniformes ont pour objet de traiter de la responsabilité en cas de perte ou d'endommagement des marchandises alors que l'exploitant en a la garde, plutôt que de l'incapacité de l'exploitant à obtenir certains résultats, on a adopté dans la suite du texte la solution b, sans cependant préjuger des résultats des débats sur cette question. L'analyse ci-après s'appliquerait également aux deux solutions.

36. Afin de déterminer de quelle manière et dans quelle mesure les marchandises doivent faire l'objet d'un transport international, et donc de préciser le champ d'application des règles uniformes, on pourra se fonder sur l'illustration ci-après :

	(trans. nat.)	(trans. nat.)	(trans. int.)	(trans. nat.)	(trans. nat.)	
expéditeur	_____ A _____	_____ B _____	_____ C _____	_____ D _____	_____	destinataire
	[_____ Etat X _____]		[_____ Etat Y _____]			

Dans cette illustration, les marchandises font l'objet d'un transport intérieur jusqu'à l'exploitant A (terminal routier ou ferroviaire) situé dans l'Etat X. Elles sont prises en charge par un autre transporteur national qui les transporte vers l'exploitant B (par exemple un terminal maritime), situé également dans l'Etat X. Chez B, les marchandises sont chargées sur un moyen de transport (par exemple un navire) et font l'objet d'un transport international vers l'exploitant C (par exemple un terminal maritime), situé dans l'Etat Y. Là, elles sont prises en charge par un transporteur national et transportées vers l'exploitant D (par exemple un terminal routier ou ferroviaire), situé dans l'Etat Y. Elles sont alors livrées au destinataire.

37. Le Groupe de travail souhaitera peut-être déterminer si les règles uniformes devraient s'appliquer aux marchandises lorsqu'elles sont sous la garde de tous les exploitants de la chaîne du transport, de l'expéditeur au destinataire (c'est-à-dire A, B, C, et D). Cette solution est peut-être appropriée lorsque les marchandises font l'objet d'un contrat de transport multimodal ou combiné, aux termes duquel l'entrepreneur de transport multimodal (ETM) ou combiné (ETC) s'engage à effectuer ou à assurer le transport des marchandises en tant que mandant de l'expéditeur ou du destinataire. Dans un tel cas, les marchandises seraient considérées d'un point de vue juridique et pratique, comme faisant l'objet d'un transport international à toutes les étapes de la chaîne du transport. En outre, dans le cas d'un ETM soumis à un régime de responsabilité uniforme tel que celui que doit instaurer la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal des marchandises (la "Convention sur le transport multimodal") lorsqu'elle entrera en vigueur, le droit de recours de cet entrepreneur contre chaque exploitant dans la chaîne du transport serait mieux garanti si tous les exploitants étaient soumis aux règles uniformes, puisque le régime de responsabilité applicable à l'exploitant en application des règles uniformes serait similaire à celui applicable à l'ETM en vertu de la Convention sur le transport multimodal. Pour un ETC, la question de la protection de son droit de recours contre un exploitant, grâce à la coordination des régimes de responsabilité applicables à l'ETC et à l'exploitant, serait moins importante dans certains cas. Les contrats de transport combiné stipulent en général que, lorsqu'il peut être prouvé que la perte ou le dommage se sont produits durant une étape particulière du transport, la responsabilité de l'ETC est régie par le régime de responsabilité impératif (c'est-à-dire dont on ne peut s'écarter par contrat) applicable à cette étape en vertu d'une convention internationale ou d'une loi nationale. Aussi, dans de tels cas, le régime régissant la responsabilité de l'ETC serait le même que celui régissant celle d'un exploitant contre lequel il intenterait une action. Cependant, la question du recours est importante pour un ETC s'il peut être prouvé que la perte ou le dommage se sont produits alors que les marchandises étaient sous la garde d'un exploitant donné, mais que le régime de responsabilité applicable en vertu d'une législation nationale peut être modifié par contrat. Dans de tels cas, l'ETC est en général soumis à un régime de responsabilité plus sévère en vertu du contrat qu'il conclut avec son client que le régime régissant la responsabilité de l'exploitant envers l'ETC.

38. Même dans le cas d'un transport fractionné (c'est-à-dire lorsque chaque étape du transport fait l'objet d'un contrat séparé et est régie par un régime de responsabilité distinct), les marchandises peuvent être considérées comme faisant effectivement l'objet d'un transport international pendant qu'elles sont sous la garde de chacun des exploitants de la chaîne du transport. On assurerait une uniformité maximum si les règles uniformes régissaient les marchandises placées sous la garde de tous ces exploitants. On peut se demander cependant s'il est nécessaire d'arriver à une telle uniformité. On notera à ce propos que les exploitants A et D de l'illustration du paragraphe 36

retirent les marchandises auprès d'un transporteur intérieur et les remettent à un autre transporteur intérieur. La responsabilité de ces transporteurs en cas de perte ou d'endommagement des marchandises serait régie par la législation nationale. Les marchandises sous la garde de ces exploitants ne font pas l'objet d'un transport international au sens juridique; et les opérations effectuées par ces exploitants à propos de ces marchandises ne se rattachent pas directement au lien contractuel entre les parties à un contrat de transport international (voir par exemple, par. 67 et 68 ci-dessous). Puisqu'un transporteur international (autre qu'un ETM ou un ETC dont le cas est traité au paragraphe précédent) ne serait pas responsable des marchandises placées sous la garde de ces exploitants, la question de la protection du droit de recours d'un transporteur international ne se pose pas. On pourra donc juger qu'il n'est pas nécessaire d'imposer un régime uniforme international en ce qui concerne la responsabilité de ces exploitants, qu'il s'agisse d'une action intentée directement par le chargeur contre l'exploitant ou d'un recours d'un transporteur contre lui.

39. Pour ce qui est de la manière dont il faudrait énoncer dans les règles uniformes le fait que les marchandises font l'objet d'un transport international, le Groupe de travail s'est prononcé à sa huitième session pour une approche objective (A/CN.9/260, par. 20). Si l'on souhaitait que les règles uniformes s'appliquent aux marchandises sous la garde de tous les exploitants de la chaîne du transport des marchandises d'un Etat vers un lieu situé dans un autre Etat (par exemple sous la garde des exploitants A, B, C, et D dans l'illustration du paragraphe 36), on pourrait stipuler que les règles s'appliquent aux marchandises faisant l'objet d'un transport dans lequel le point de départ et le point de destination sont situés dans deux Etats différents⁵. Cependant une telle formulation pourrait poser des problèmes dans certains cas, par exemple dans le cas suivant : dans l'illustration du paragraphe 36 ci-dessus, l'exploitant A, qui a reçu les marchandises d'un transporteur intérieur, est un centre de distribution (voir par. 17 ci-dessus); lorsque les marchandises sont transportées vers A, l'expéditeur ne les a pas encore vendues et n'a donc pas encore déterminé leur destination finale; il donne l'ordre à A d'entreposer les marchandises en attendant ses ordres; un mois plus tard, l'expéditeur vend les marchandises à un acheteur étranger et donne l'ordre à A de les remettre à un transporteur national qui les transportera vers B et les remettra au transporteur international. Dans un tel cas, on peut se demander si les marchandises ont commencé de faire l'objet d'un transport international lorsqu'elles ont été livrées à A par l'expéditeur ou seulement lorsqu'elles ont été remises par le transporteur intérieur à B. On notera que, dans un tel cas, même lorsqu'il lui est demandé de remettre les marchandises à un transporteur national en vue de leur transport vers B, A peut ne pas savoir que les marchandises seront ensuite transportées vers un autre Etat. Les documents de transport qui seraient remplis par A ou qui passeraient

⁵Il s'agit là pour l'essentiel de l'approche adoptée dans l'avant-projet de convention d'UNIDROIT (article 2 b), qui a été approuvée par le Groupe de travail (voir A/CN.9/260, par. 20 et 21).

entre ses mains n'indiqueraient pas nécessairement que les marchandises doivent faire l'objet d'un transport international (voir par. 46 à 49 ci-dessous).

40. On peut, pour les raisons données au paragraphe 38 ci-dessus, adopter une autre solution consistant à limiter l'application des règles uniformes aux marchandises placées sous la garde d'un exploitant traitant directement avec un transporteur international (par exemple, les marchandises confiées aux exploitants B et C dans l'illustration du paragraphe 36 ci-dessus). Cette solution pourrait être fondée sur le fait que les marchandises font l'objet d'un transport international si l'exploitant en prend livraison auprès d'un transporteur international, c'est-à-dire un transporteur qui transporte les marchandises d'un point de départ dans un Etat à une destination dans un autre Etat, et a pour instructions de les remettre à une personne qui est habilitée à en prendre livraison (par exemple, un autre transporteur ou le destinataire) et si l'exploitant prend livraison des marchandises auprès d'une personne (par exemple l'expéditeur ou un transporteur) et est chargé de les livrer à un transporteur international. Dans ces deux cas, les ordres figureraient dans un document accompagnant les marchandises (par exemple un document de transport ou un manifeste) ou ils pourraient être communiqués à l'exploitant par une partie intéressée (par exemple, un transporteur ou un chargeur) ou son agent. Les raisons pour lesquelles, dans chaque cas, les ordres indiqués doivent être donnés à l'exploitant lorsqu'il prend livraison des marchandises sont les suivantes : lorsque l'expéditeur remet les marchandises à un exploitant sans lui donner l'ordre de les remettre à un transporteur international (par exemple lorsqu'un fournisseur livre des marchandises à un centre de distribution et le charge de les entreposer pendant une période indéterminée jusqu'à ce qu'il les ait vendues et lui indique ensuite à qui il doit les remettre), il ne serait sans doute pas réaliste de considérer que les marchandises font l'objet d'un transport international, du moins tant que l'exploitant ne recevra l'ordre de remettre les marchandises à un transporteur international (voir par. 43 et 44 ci-dessous) ou à moins que ces marchandises ne fassent l'objet d'un contrat de transport combiné ou multimodal (voir par. 42 ci-dessous). De même, lorsqu'un exploitant prend livraison de marchandises auprès d'un transporteur international sans avoir d'instructions quant à leur destination ultérieure, le transport international pourrait être considéré comme s'étant achevé à ce moment-là. On notera que, lorsqu'un exploitant prend en charge des marchandises sans que des instructions lui aient été données pour leur livraison, il s'agit souvent d'entreposer ces marchandises pour une durée indéterminée ou une longue durée (c'est le cas, par exemple, d'un centre de distribution attendant que son client lui indique à qui livrer la marchandise); il se peut aussi que l'exploitant soit le destinataire final des marchandises. S'il est stipulé que, lorsqu'il prend en charge les marchandises, l'exploitant doit recevoir des instructions quant à leur livraison, ces cas seraient exclus du champ des règles uniformes. (Cependant, ces marchandises pourraient être ultérieurement considérées comme faisant l'objet d'un transport international si le client chargeait par la suite l'exploitant de les livrer à un transporteur international : voir par. 43 et 44 ci-dessous.)

Si le Groupe de travail souhaite que les règles uniformes s'appliquent aux cas décrits ci-dessus, dans lesquels l'exploitant prend en charge les marchandises sans instructions quant à leur livraison, il pourrait simplement stipuler que les marchandises sont considérées comme faisant l'objet d'un transport international si l'exploitant les remet à un transporteur international ou les reçoit d'un tel transporteur.

41. S'il est décidé que les règles uniformes doivent s'appliquer à un transporteur international durant une période pendant laquelle il n'est pas responsable des marchandises en vertu d'une convention internationale ou même de la législation nationale régissant le transport (voir par. 50 ci-dessous), les marchandises peuvent alors être considérées comme faisant l'objet d'un transport international lorsque ce transporteur en prend livraison, ainsi que pendant toute période durant laquelle il conserve les marchandises après que sa responsabilité en tant que transporteur a pris fin.

42. Dans certains cas, les marchandises qui font l'objet d'un contrat de transport multimodal ou de transport combiné peuvent être sous la garde d'un exploitant qui n'est ni l'ETM ni l'ETC, dans un contexte autre que ceux décrits plus haut. Par exemple, l'exploitant peut recevoir les marchandises d'un expéditeur ou d'un transporteur national à charge pour lui de les remettre à un transporteur national. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner la question de savoir si ces marchandises doivent aussi être considérées comme faisant l'objet d'un transport international. Premièrement, ces marchandises peuvent être, dans les faits, considérées comme faisant l'objet d'un transport international. Deuxièmement, le fait de considérer ces marchandises comme faisant l'objet d'un transport international et partant la possibilité de leur appliquer les règles uniformes garantirait à l'ETM, et dans nombre de cas à l'ETC, le droit d'engager une action en recours contre l'exploitant (voir plus haut par. 37).

43. Le Groupe de travail voudra peut-être ensuite examiner les cas dans lesquels des marchandises qui ne font pas l'objet d'un transport international peuvent voir leur statut modifié en celui de marchandises faisant l'objet d'un tel transport tout en demeurant sous la garde du même exploitant. Par exemple, les marchandises peuvent être déposées auprès d'un exploitant par son client pour entreposage sans être accompagnées d'instructions relatives à leur livraison et pour une durée indéterminée, le client pouvant décider plus tard de faire transporter ces marchandises internationalement. Ou bien l'exploitant peut recevoir des marchandises d'une personne ou entité qui n'est pas un transporteur international et avoir pour instruction de les remettre à une autre personne ou entité qui n'est pas un transporteur international et le client peut ensuite changer d'avis et donner ordre à l'exploitant de remettre les marchandises à un transporteur international. Dans de tels cas, l'approche retenue pourrait consister à stipuler que les marchandises acquièrent le statut de marchandises faisant l'objet d'un transport international lorsque l'exploitant accepte de les remettre à un transporteur international, ce qui peut se produire, par

exemple, lorsque l'exploitant conclut un nouveau contrat avec son client par lequel il s'oblige à remettre les marchandises à un transporteur international, lorsqu'il accepte l'ordre de son client le priant d'effectuer cette remise ou, si de tels ordres n'ont pas été acceptés préalablement, lorsqu'il commence à les exécuter.

44. Les règles uniformes pourraient également traiter du cas où les marchandises considérées comme faisant l'objet d'un transport international peuvent ne plus l'être, ce qui risque de se produire lorsque l'exploitant retire les marchandises des mains d'une personne qui n'est pas un transporteur international avec ordre de les remettre à un transporteur international, ou retire les marchandises des mains d'un transporteur international avec ordre de les remettre à une personne habilitée à en prendre livraison (qui n'est pas nécessairement un transporteur international) et que soit les ordres de la remise sont rapportés ou modifiés, soit l'exploitant ne peut pas les exécuter (par exemple en raison de l'impossibilité de déterminer la personne ou l'entité habilitée à recevoir les marchandises, ou parce que ladite personne n'a pas retiré les marchandises). Dans de tels cas, la question de savoir si des marchandises font ou ne font pas l'objet d'un transport international peut être résolue des diverses manières exposées ci-après :

a) *L'exploitant a retiré les marchandises des mains d'une personne qui n'est pas un transporteur international avec ordre de les remettre à un transporteur international.* Si les ordres sont rapportés ou modifiés de manière à exiger la remise des marchandises à une entité qui n'est pas un transporteur international ou si l'exploitant ne peut pas en effectuer la remise au transporteur international, l'une des approches possibles consisterait à stipuler que les marchandises ne sont pas considérées comme ayant fait l'objet d'un transport international à partir du moment où l'exploitant les a retirées. Cette approche s'appuie sur la constatation que les marchandises n'ont pas effectivement fait l'objet d'un transport international. On peut aussi choisir l'approche suivante : en cas d'annulation ou de modification des ordres, stipuler que les marchandises ne font plus l'objet d'un transport international à partir du moment où les ordres sont rapportés ou modifiés; en cas d'impossibilité pour l'exploitant de remettre les marchandises au transporteur international, stipuler que les marchandises cessent de faire l'objet d'un transport international soit à expiration d'un délai raisonnable après que l'exploitant a mis les marchandises à la disposition du transporteur international, soit à un moment convenu par l'exploitant et son client. Dans tous les cas, si l'exploitant accepte par la suite de remettre les marchandises à un transporteur international (par exemple en acceptant des ordres à cette fin) ou qu'il se trouve en mesure de remettre les marchandises à un transporteur international, lesdites marchandises peuvent être considérées comme faisant l'objet d'un transport international à partir du moment où un accord est conclu ou lorsque l'exploitant commence à effectuer la remise des marchandises, selon le cas. L'exploitant peut être considéré comme commençant à remettre les marchandises lorsque, par exemple, il les prépare pour le transport ou qu'il les transfère d'une installation d'entreposage à long terme à une zone de transit;

b) *L'exploitant a retiré les marchandises des mains d'un transporteur international avec ordre de les remettre à une personne habilitée à en prendre livraison.* L'une des approches possibles consisterait à stipuler que les marchandises ne font plus l'objet d'un transport international lorsque les ordres initiaux concernant la remise sont rapportés ou que la personne à laquelle l'exploitant devait remettre les marchandises ne peut pas être trouvée ou que l'exploitant ne peut pas pour d'autres raisons effectuer cette remise soit à expiration d'un délai raisonnable après que l'exploitant a mis les marchandises à la disposition de cette personne, soit à un moment convenu entre l'exploitant et son client⁶. On peut se poser la question de savoir si le transport international devrait être considéré comme ayant pris définitivement fin lorsque se produisent de tels faits ou si les marchandises peuvent de nouveau être considérées comme faisant l'objet d'un transport international si l'exploitant accepte ultérieurement de les remettre à un transporteur international ou qu'il commence à en effectuer la remise au transporteur international initial, selon le cas.

45. Dans les approches examinées ci-dessus, il pourrait se révéler difficile dans certains cas de déterminer si la perte ou l'endommagement des marchandises s'est produit pendant qu'elles faisaient l'objet d'un transport international, ou bien avant ou après. Afin de traiter de tels cas, les règles uniformes pourraient prévoir une présomption simple selon laquelle la perte ou le dommage s'est produit alors que les marchandises faisaient l'objet d'un transport international.

46. Dans le cadre de la définition du lien requis entre les marchandises et le transport international, le Groupe de travail voudra peut-être aussi étudier la possibilité d'appliquer une formule particulière susceptible de donner satisfaction dans la pratique. Il est possible d'aborder cette question selon deux optiques — celle où l'exploitant et son assureur sont en mesure de déterminer si les marchandises font l'objet d'un transport international au moment où l'exploitant retire les marchandises ou avant ce moment (par exemple en raison de l'assurance-responsabilité de l'exploitant et du prix que celui-ci demande pour ses services) et l'optique dans laquelle l'exploitant et son assureur et un tribunal ou un tribunal arbitral sont en mesure de trancher cette question après qu'un problème ou un litige a surgi. Il peut en outre être important pour l'exploitant de savoir au moment où il retire les marchandises si elles font l'objet d'un transport international au cas où les obligations en matière de documentation que lui imposent les règles uniformes seraient différentes de celles qui lui incomberaient en vertu de la législation applicable par ailleurs.

⁶Par exemple, on trouve dans les conditions générales d'un exploitant les dispositions suivantes : "L'entreposage temporaire que [l'exploitant] effectue dans le cadre de ses services de manutention dure jusqu'à 14 jours après que les marchandises ont été déchargées du véhicule, à moins qu'une période plus courte ou plus longue n'ait été convenue. Ce délai expiré, le client doit soit retirer les marchandises, soit conclure un accord sur l'entreposage public des marchandises, conformément aux présentes conditions générales".

47. L'exploitant ou son assureur n'ont pas nécessairement à déterminer avec certitude au moment de la prise en charge des marchandises si tel lot de marchandises fait ou non l'objet d'un transport international et partant s'il est soumis au régime de responsabilité des règles uniformes. En ce qui concerne l'assurance-responsabilité, par exemple, l'exploitant peut contracter une police en bloc, en vertu de laquelle l'assureur couvrirait la responsabilité de l'exploitant pour toutes les marchandises sous sa garde, que cette responsabilité soit prévue ou non dans le régime juridique des règles uniformes. La prime correspondant à cette couverture serait calculée sur la base d'une estimation en vertu de laquelle un certain pourcentage des marchandises placées sous la garde de l'exploitant serait soumis au régime de responsabilité appliqué au titre des règles uniformes et que le reste serait soumis à un autre régime de responsabilité. Le coût total serait inclus par l'exploitant dans son barème général des prix. En ce qui concerne la documentation que l'exploitant est tenu d'émettre, ce dernier ne serait pas tenu d'avoir connaissance du statut des marchandises lorsqu'il les prend en charge si le document qu'il émet satisfait aux critères tant des règles uniformes que des règles juridiques applicables par ailleurs (par exemple s'il émet systématiquement un document contenant au moins les indications qu'il serait tenu de fournir si les marchandises étaient couvertes par les règles uniformes). Le document qu'il émet habituellement pourrait plus facilement satisfaire aux critères des règles uniformes si ces critères étaient réduits au minimum.

48. Dans l'approche décrite au paragraphe 39 (c'est-à-dire lorsque les règles uniformes s'appliquent aux marchandises faisant l'objet d'un transport dans lequel le point de départ et le point de destination se trouvent dans deux Etats différents), l'exploitant, dans la plupart des cas, pourrait déterminer lorsqu'il prend en charge les marchandises si elles font ou non l'objet d'un transport international. Par exemple, les marchandises peuvent être accompagnées d'un document de transport ou d'un autre document indiquant que le lieu de départ et le lieu de destination se trouvent dans deux Etats différents. En outre, dans l'exemple donné au paragraphe 36, les exploitants B et C (qui remettent les marchandises au transporteur international et les prennent des mains de ce transporteur) savent que les marchandises font l'objet d'un transport international. Dans l'approche décrite plus haut aux paragraphes 40 à 42 (qui vise à restreindre le champ d'application des règles uniformes aux marchandises qui sont sous la garde d'un exploitant traitant directement avec un transporteur international), il est encore plus vraisemblable que les exploitants qui seraient soumis aux règles uniformes sauraient que les marchandises font l'objet d'un transport international.

49. Même si l'exploitant ne doit pas nécessairement être en mesure de déterminer avec certitude au moment où il retire les marchandises si celles-ci font l'objet d'un transport international lorsqu'elles subissent une perte ou un dommage alors qu'elles sont sous la garde de l'exploitant, il faudra en dernière analyse déterminer si la responsabilité de l'exploitant était ou non régie par les règles uniformes (par exemple dans le cadre de

négociations entre l'exploitant et son assureur ou entre l'exploitant ou son assureur et le demandeur ou, si nécessaire, dans une procédure de règlement des litiges). L'une quelconque des approches visant à définir le lien requis avec le transport international examinées ci-dessus (par exemple celles examinées au par. 39 et aux par. 40 à 42) pourrait être appliquée relativement facilement au cours de négociations ou par des organismes de règlement des litiges afin de déterminer si les marchandises faisaient ou non l'objet d'un transport international.

V. Durée de la responsabilité du transporteur

50. Le débat qui suit porte sur la durée de la responsabilité des transporteurs⁷ dont l'activité englobe divers modes de transport de marchandises régis par des conventions internationales de transport⁸. Le moment où commence et le moment où finit cette responsabilité sont importants à deux titres. Premièrement, dans certains cas, le transporteur à qui les marchandises sont confiées peut n'être responsable de ces marchandises en vertu d'une convention que pendant une partie de la période durant laquelle les marchandises sont sous sa garde et peut être responsable des marchandises en tant que dépositaire pour la période restante. Une certaine uniformité a été obtenue grâce aux conventions internationales de transport en ce qui concerne la responsabilité des transporteurs pour perte ou endommagement des marchandises pendant la période de transport régie par les conventions; cependant, la responsabilité des transporteurs pour perte ou endommagement des marchandises dont ils ont la garde en dehors de ces périodes reste soumise à des règles disparates figurant dans les contrats conclus entre les transporteurs et les chargeurs, ainsi qu'à la législation nationale. Le Groupe de travail voudra peut-être promouvoir une plus grande uniformité en ce qui concerne la responsabilité des exploitants pour perte ou endommagement se produisant pendant ces périodes en étendant les règles uniformes relatives à la responsabilité à la conservation des marchandises par les transporteurs pendant ces périodes. L'examen par le Groupe de travail des problèmes susceptibles de se poser dans ce domaine pourrait se révéler utile à l'étude de cette question.

51. Deuxièmement, pendant la période durant laquelle les marchandises sont sous la garde d'un exploitant, le transporteur peut aussi être responsable des marchandises soit en tant que transporteur dont les activités sont régies par une convention internationale de transport, soit en tant que dépositaire. Dans un tel cas, si les marchandises subissaient des pertes ou des dommages au cours de cette période, le transporteur serait responsable vis-à-vis du chargeur et pourrait se

⁷Le mot "transporteur" tel qu'il est utilisé ici s'applique aussi à l'entrepreneur de transport multimodal dans le cadre de la Convention sur le transport multimodal.

⁸Il convient de noter que les questions examinées dans la présente section se posent aussi lorsque aucune convention internationale n'est applicable au transport international et lorsque le transport est régi par la législation nationale.

retourner contre l'exploitant. La possibilité pour le transporteur d'exercer pleinement son droit de recours dépendrait de la mesure dans laquelle les règles régissant la responsabilité de l'exploitant coïncident avec les règles régissant la responsabilité du transporteur.

52. Les conventions internationales de transport varient en ce qui concerne le moment où la responsabilité du transporteur vis-à-vis des marchandises en tant que transporteur soumis aux conventions commence et prend fin. Les dispositions pertinentes de ces conventions sont exposées dans les paragraphes suivants.

A. Conventions internationales de transport

1. Transport des marchandises par mer

53. *Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (1924)* [original : français]. La responsabilité du transporteur pour les marchandises en tant que transporteur couvre le temps écoulé "depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire" (art. 1 e). La Convention stipule que le transporteur ou le chargeur peut "insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer" (art. 7).

54. *Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Hambourg)* ("Règles de Hambourg"). L'article 4 stipule que :

"1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

"2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur :

"a) A partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :

- i) Du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou
- ii) D'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;

"b) Jusqu'au moment où il en effectue la livraison :

- i) En remettant les marchandises au destinataire; ou
- ii) Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destina-

taire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement; ou

- iii) En remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement;

"3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires respectifs."

2. Transport aérien de marchandises

55. *Convention pour l'unification de certains règles relatives au transport aérien international (1929)* ("Convention de Varsovie") [original : français]. La période pendant laquelle le transporteur est responsable est la période de "transport aérien", c'est-à-dire la "période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport" (art. 18.2). Si un transport terrestre, maritime ou fluvial en dehors d'un aéroport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, "tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien" (art. 18.3).

3. Transport des marchandises par route

56. *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) (1956)*. Le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie subie par les marchandises "qui se produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison . . ." (art. 17.1)

57. Lorsque le transport ne peut pas être effectué conformément aux conditions de la lettre de voiture, ou lorsque le transporteur ne peut pas livrer les marchandises lorsqu'elles sont arrivées à destination, "le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise pour le compte de l'ayant droit; après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce tiers" (art. 16.2).

4. Transport de marchandises par chemin de fer

58. *Convention sur les transports internationaux par chemin de fer (SMGS) (1966)* [original : français].

"Le chemin de fer est responsable ... à partir de l'acceptation au transport, jusqu'à la livraison de la

marchandise à la gare destinataire, ou, en cas de réexpédition de la marchandise à destination de pays dont les chemins de fer ne participent pas au présent Accord, jusqu'à l'expédition de la marchandise avec une lettre de voiture conforme à celle que prévoit l'autre accord international" (art. 22.1).

59. *Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) (1980).*

"Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison . . ." (art. 36.1).

"L'acceptation est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture et, le cas échéant, sur chaque feuille complémentaire, du timbre de la gare expéditrice ou de l'indication de la machine comptable, portant la date de l'acceptation" (art. 11.1). Ce traitement "doit avoir lieu immédiatement après la remise au transport de la totalité de la marchandise faisant l'objet de la lettre de voiture" et après le paiement des frais ou le dépôt d'une garantie. "Ledit traitement doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si celui-ci le demande" (art. 11.2). "Les opérations de remise au transport de la marchandise sont régies par les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice" (art. 20.1).

"Le chargement incombe soit au chemin de fer, soit à l'expéditeur, selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, à moins que les Règles uniformes ne contiennent d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne une convention spéciale entre l'expéditeur et le chemin de fer" (art. 20.2). "L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui . . . la preuve du chargement défectueux incombe au chemin de fer" (art. 20.3).

"Sont assimilés à la livraison au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur à la gare destinataire :

"a) La remise de la marchandise aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du chemin de fer;

"b) L'entreposage auprès du chemin de fer de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire expéditeur ou dans un entrepôt public" (art. 28.2).

"Les prescriptions en vigueur à la gare destinataire ou les conventions avec le destinataire déterminent si le destinataire a le droit ou l'obligation de lui remettre la marchandise ailleurs qu'à la gare destinataire soit sur embranchement particulier, soit à son domicile, soit dans un dépôt du chemin de fer. Si celui-ci remet ou fait remettre la marchandise sur un embranchement particulier, à domicile ou dans un dépôt, la livraison est réputée effectuée au moment de cette remise. Sauf convention contraire entre le chemin de fer et l'utilisateur d'un embranchement particulier, les opérations effectuées par le chemin de fer, pour le compte et sous la direction de cet utilisateur, ne sont pas couvertes par le contrat de transport" (art. 28.3).

5. *Transport multimodal de marchandises*

60. *Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (1980).*

"Dans la présente Convention, la responsabilité de l'entrepreneur de transport multilatéral en ce qui concerne les marchandises couvre la période allant du moment de la prise en charge des marchandises jusqu'au moment de leur livraison" (art. 14.1). (La définition de cette période est comparable à la définition de la période pendant laquelle le transporteur est responsable des marchandises dans les Règles de Hambourg [voir plus haut par. 54].)

B. *Résumé*

61. La définition du moment précis où la responsabilité du transporteur au titre d'une convention internationale de transport commence et prend fin (par exemple lorsque les marchandises sont réputées avoir été chargées ou déchargées, lorsque le transporteur est réputé avoir pris en charge les marchandises ou lorsqu'il est réputé les avoir livrées) est extrêmement complexe et sujette à des interprétations divergentes⁹ et elle dépend souvent de faits propres à l'espèce, notamment les dispositions du contrat conclu par les parties. Les observations de caractère général qui suivent ont néanmoins été formulées afin d'aider le Groupe de travail dans sa tâche.

62. Dans toutes les conventions internationales de transport, le transporteur est responsable des marchandises en tant que transporteur pendant la période de transport effectif et il n'est pas considéré comme un exploitant au cours de cette période. Aussi la question de savoir si les règles uniformes sur la responsabilité des exploitants doivent s'appliquer pendant cette période ne se pose-t-elle pas. En outre, aucun exploitant tiers n'étant concerné par cette période, la question du recours ne se pose pas non plus.

63. La situation est plus complexe en ce qui concerne les périodes antérieures au chargement des marchandises

⁹Par exemple, dans certains systèmes juridiques, en application de la Convention de Varsovie, le transporteur cesse d'avoir "la garde" des marchandises dans un aéroport lorsque les marchandises sont remises au destinataire ou lorsqu'elles ont été mises à la disposition du destinataire. Dans d'autres systèmes juridiques, le transporteur cesse d'avoir la garde des marchandises lorsqu'il ne peut plus exercer le contrôle et la surveillance des marchandises, par exemple lorsqu'il se conforme à l'obligation de remettre les marchandises aux autorités douanières dans un aéroport. Dans d'autres systèmes juridiques encore, la responsabilité du transporteur en vertu du contrat de transport ne prend fin que lorsqu'il cesse d'avoir juridiquement (et non pas dans les faits) la garde des marchandises et il ne cesse d'avoir juridiquement la garde de ces marchandises que lorsqu'elles sont acceptées par le destinataire ou son agent. Cela peut se produire avant, pendant ou après la remise effective des marchandises au destinataire ou à son agent. Dans certains systèmes juridiques appliquant cette dernière approche le transporteur a été tenu pour responsable en tant que transporteur même lorsque les marchandises étaient dans un entrepôt de douane. Parallèlement, des questions peuvent se poser en ce qui concerne le moment où les marchandises sont "chargées" ou "déchargées" dans le cadre des Règles de La Haye ou, lorsque les marchandises sont "mises à la disposition" du destinataire dans les Règles de Hambourg et dans la Convention sur le transport multimodal.

sur les moyens de transport et les périodes postérieures au déchargement. Par exemple, certaines compagnies de navigation disposent d'installations où les marchandises sont entreposées et manutentionnées avant ou après leur transport par ces compagnies et il en va de même pour les chemins de fer, les transporteurs routiers et les entrepreneurs de transport combiné et de transport multimodal. Avant le chargement, les marchandises peuvent être remises par l'expéditeur directement au transporteur. La responsabilité du transporteur telle qu'elle est régie par certaines conventions relatives au transport est engagée au moment où il prend en charge les marchandises¹⁰ (par exemple, dans les Règles de Hambourg, la Convention de Varsovie, la CMR, la SMGS et la Convention sur le transport multimodal). D'après les Règles de La Haye, toutefois, le transporteur n'est assujéti au régime obligatoire de responsabilité que lorsque les marchandises sont chargées. S'il a la garde des marchandises avant ce moment, il peut éventuellement être considéré comme dépositaire. En vertu des Règles de La Haye, le transporteur peut conclure tout accord ou toute convention portant sur ses obligations et sa responsabilité en ce qui concerne les marchandises pendant cette période, ainsi que pendant la période qui suit le déchargement s'il conserve la garde des marchandises. Un tel accord pourrait, par exemple, étendre le régime de responsabilité des Règles de La Haye aux périodes antérieures au chargement ou postérieures au déchargement, ou il pourrait limiter ou exclure la responsabilité pour la perte ou l'endommagement des marchandises pendant ces périodes.

64. Dans les autres cas qui se présentent avant le chargement, l'expéditeur peut remettre les marchandises à un exploitant pour qu'il les garde ou les entrepose et les charge ultérieurement sur le moyen de transport utilisé. L'exploitant peut agir soit pour l'expéditeur, soit pour le transporteur; en outre, l'exploitant peut être une entité à laquelle les marchandises doivent être remises en application de la loi (par exemple les services douaniers) avant le chargement pour l'exportation. Si l'exploitant agit au nom de l'expéditeur, le transporteur n'est généralement pas responsable des marchandises. Si l'exploitant agit au nom du transporteur, le transporteur peut être responsable des marchandises avant le chargement en tant que transporteur assujéti à une convention internationale de transport, ou en tant que dépositaire, selon le moment où, en vertu de la convention, sa responsabilité en tant que transporteur commence à jouer (par exemple, au moment de la prise en charge des marchandises ou au moment du chargement). Dans les deux cas, si le transporteur est tenu pour responsable de la perte ou du dommage se produisant alors que les marchandises sont sous la garde de l'exploitant, il pourra se retourner contre ce dernier. Dans le cas de la remise des marchandises par l'expéditeur aux services douaniers ou à entité similaire, des questions peuvent se poser en ce qui concerne le

moment où les marchandises ont été remises par le chargeur ou prises en charge par le transporteur.

65. La situation qui se présente à la fin du transport est comparable à la situation que l'on observe avant le début du transport. Après le déchargement, les marchandises peuvent être conservées par le transporteur ou peuvent être déposées auprès d'un exploitant engagé par le transporteur ou par le destinataire ou encore déposées auprès des services douaniers. Le moment où prend fin la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises en vertu d'une convention internationale de transport varie selon les régimes applicables. Par exemple, cette responsabilité peut prendre fin lorsque les marchandises sont déchargées (d'après les Règles de La Haye), lorsque les marchandises sont remises au destinataire ou à son agent (comme dans certains cas en application des Règles de Hambourg, de la COTIF et de la Convention sur le transport multimodal), lorsque les marchandises sont déposées pour entreposage (comme dans certains cas prévus par la COTIF), lorsque les marchandises sont remises aux services douaniers (comme dans certains cas prévus dans les Règles de Hambourg, de la COTIF et la Convention sur le transport multimodal), lorsque les marchandises sont mises à la disposition du destinataire (comme dans certains cas dans les Règles de Hambourg et dans la Convention sur le transport multimodal) ou lorsque les marchandises cessent d'être "sous la garde" du transporteur (comme dans la Convention de Varsovie). Dans certains de ces cas, les marchandises peuvent demeurer sous la garde du transporteur ou de l'exploitant recruté après que sa responsabilité en tant que transporteur assujéti en vertu d'une convention internationale de transport a pris fin (par exemple après que les marchandises ont été déchargées ou après qu'elles ont été mises à la disposition du destinataire). Les effets, en ce qui concerne le statut du transporteur après que sa responsabilité en tant que tel en vertu d'une convention internationale de transport a pris fin et en ce qui concerne le chevauchement de la responsabilité du transporteur et de celle de l'exploitant et ses incidences sur les voies de recours, sont analogues à ceux qui se produisent dans la période antérieure au transport et qui sont examinés au paragraphe précédent.

VI. Inspection des marchandises prises en charge par l'exploitant

66. Pendant le transport, lorsque les marchandises sont remises par une partie à une autre partie qui les prend en charge, elles sont souvent inspectées pour vérification de leur état apparent ou observable et vérification de la quantité (c'est-à-dire poids, nombre, volume ou dimensions). Les résultats de l'inspection peuvent être consignés dans un document émis par la partie qui prend en charge les marchandises. Un tel document peut servir de preuve de l'état ou de la quantité des marchandises lorsqu'elles sont prises en charge par les divers transporteurs et intermédiaires qui interviennent tout au long du transport et permet par conséquent d'établir à

¹⁰Parfois, la responsabilité commence lorsque les marchandises sont situées dans des endroits donnés, par exemple en vertu de l'article 4-1 des Règles de Hambourg, dans un port. Toutefois, cela pose la question de savoir si une aire d'entreposage de conteneurs exploitée en liaison avec un port mais n'étant pas contiguë aux postes d'accostage fait bien partie du port en application de ce texte.

quel moment toute perte ou tout endommagement des marchandises a pu se produire. Cela pourrait être utile dans une action intentée par un chargeur contre un transporteur ou un exploitant, ou par un transporteur contre un exploitant dans une action en recours. Le dernier maillon de la chaîne de transport — le destinataire — doit généralement, dans un bref délai après la prise en charge des marchandises, les inspecter et notifier aux parties intéressées toute perte ou tout dommage. S'il ne le fait pas, il peut perdre tout droit de présenter une réclamation pour cette perte ou ce dommage.

67. Lorsqu'une inspection des marchandises prises en charge par l'exploitant est effectuée, ses résultats ne s'appliquent immédiatement, dans certains cas, qu'au lien contractuel établi entre l'exploitant et son client. Ainsi, lorsqu'un exploitant agissant pour un expéditeur prend en charge les marchandises des mains de ce dernier, ou lorsqu'un exploitant agissant pour un transporteur prend en charge les marchandises des mains du transporteur, une inspection établissant l'état ou la quantité des marchandises lorsque l'exploitant les a prises en charge ne s'appliquera immédiatement qu'à une action engagée par l'expéditeur contre l'exploitant, ou à une action engagée par le transporteur contre l'exploitant, selon le cas.

68. Dans de nombreux cas, toutefois, une inspection des marchandises prises en charge par un exploitant s'appliquera immédiatement au lien établi entre les parties à un contrat de transport. Par exemple, si un transporteur assujéti à une convention internationale de transport devient responsable de marchandises en tant que transporteur au moment où il les prend en charge et qu'un exploitant agit en son nom en prenant en charge les marchandises des mains d'un expéditeur ou d'un autre transporteur, une inspection intervenant au moment de la prise en charge des marchandises par l'exploitant certifierait l'état des marchandises au moment où le transporteur en est devenu responsable en tant que tel et pourrait être utilisée dans une action engagée par le chargeur contre le transporteur dans le cadre du contrat de transport. Cette inspection vaudrait aussi dans une action en recours intentée par le transporteur contre l'exploitant, et dans une action non contractuelle engagée par le chargeur contre l'exploitant.

69. De la même manière, si, à la fin du transport, les marchandises sont prises en charge des mains d'un transporteur par un exploitant agissant pour le destinataire, les résultats de l'inspection pourront s'appliquer à une action engagée par le chargeur contre le transporteur ainsi qu'à une action engagée contre l'exploitant. En outre, dans de tels cas, l'exploitant peut être tenu par la loi ou par le contrat qu'il a conclu avec le destinataire de protéger les droits du destinataire vis-à-vis du transporteur, en notifiant en bonne et due forme au transporteur toute perte ou tout dommage subi par les marchandises découvertes au moment de leur prise en charge.

70. Les pratiques actuelles en ce qui concerne l'inspection des marchandises prises en charge par les

exploitants sont très diverses. La décision de procéder ou non à une inspection et, dans l'affirmative, l'étendue de cette inspection, dépendent de facteurs comme la nature des marchandises, l'équipement dont disposent les parties, le temps et les dépenses qu'elle entraînerait, la nature et la durée des opérations que devra effectuer l'exploitant, le fait que l'inspection a ou n'a pas d'incidence sur les droits de son client dans le cadre d'un contrat de transport (voir plus haut par. 67 et 68) et l'étendue de l'inspection prescrite par la législation régissant le transport. Lorsque les marchandises sont transférées par l'exploitant directement d'un moyen de transport à un autre, elles sont rarement inspectées à moins que le client de l'exploitant n'exige une inspection. L'inspection est parfois jugée inutile lorsque l'entreposage prévu n'est qu'à très court terme. Lorsqu'une inspection est effectuée, on ne procède généralement qu'à la vérification de certains éléments touchant aux marchandises. Par exemple, l'inspection des marchandises en conteneurs est généralement limitée à la vérification de l'état apparent du conteneur et au comptage des conteneurs chargés ou déchargés. Parfois les conteneurs peuvent être pesés (lorsque l'on a des doutes légitimes sur le poids indiqué sur un document de transport). On renonce parfois à vérifier l'état des marchandises lorsque le risque de dommages à celles-ci est minime (par exemple dans le cas de minerai de fer). Ces marchandises sont pesées dans de nombreux cas, mais pas systématiquement. Le pesage des marchandises peut dans certains cas être trop long ou trop onéreux, lorsqu'il s'agit par exemple de grandes quantités de marchandises en vrac dont la valeur spécifique est faible. Le comptage d'une cargaison constituée d'un grand nombre d'articles peut dans certains cas être difficilement réalisable et peut être remplacé par le pesage ou la vérification du volume. Dans certains cas, l'exploitant peut prendre des échantillons des marchandises pour analyse mais il ne le fait généralement qu'à la demande de son client.

71. Lorsque l'on procède à l'inspection de marchandises prises en charge par un exploitant des mains d'un transporteur et aussi lorsque l'exploitant remet les marchandises à un transporteur, cette inspection est souvent, mais pas toujours, effectuée en la présence de représentants de l'exploitant et du transporteur. Dans certains cas, un représentant du chargeur peut aussi être présent.

72. En ce qui concerne la documentation émise par les exploitants, là encore les pratiques sont diverses. Dans certains cas, aucun document n'est émis (par exemple dans les cas où les marchandises ne sont sous la garde de l'exploitant que pour une courte période comme lors du transfert direct des marchandises d'un moyen de transport à un autre). En outre, parfois, l'exploitant qui prend en charge les marchandises émet certains documents portant sur le transport des marchandises (par exemple, un exploitant d'aéroport peut émettre un manifeste de fret ou, au nom du transporteur, une lettre de transport aérien) et n'émet pas un titre de dépôt distinct. Dans d'autres cas, le titre de dépôt n'est émis qu'à la demande du client; parfois, il est émis systématiquement. Le contenu du document et sa date

d'émission dépendent en partie de l'étendue de l'inspection et du moment où elle a lieu. Dans certains cas, l'exploitant n'émet qu'un simple reçu pour les marchandises. Il peut s'agir d'un document séparé ou d'un simple timbre apposé sur un document existant, tel un document de transport. Dans d'autres cas, un document est émis qui contient des indications relatives à l'état ou à la quantité des marchandises lorsqu'elles ont été prises en charge. Même lorsque le document contient

des renseignements sur l'état ou la quantité des marchandises, il peut contenir une réserve telle que "renseignements fournis par le client" ou "dit contenir" qui dans la pratique revient à se décharger de toute responsabilité pour l'exactitude des renseignements donnés. Ces réserves sont introduites dans les documents dans les cas où l'inspection a été effectuée lorsque l'exploitant prend en charge les marchandises, ainsi que dans les cas où il n'y a pas eu inspection.

2. Responsabilité des exploitants de terminaux de transport : projets d'articles des règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport et observations : note du secrétariat (A/CN.9/WG.II/WP.56) [Original : anglais]

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
NOTE D'INTRODUCTION	217
Article premier : DÉFINITIONS	218
Article 2 : CHAMP D'APPLICATION	219
Article 3 : DURÉE DE LA RESPONSABILITÉ	221
Article 4 : ÉMISSION D'UN DOCUMENT	221
Article 5 : FONDEMENT DE LA RESPONSABILITÉ	223
Article 6 : LIMITES DE LA RESPONSABILITÉ	224
Article 7 : APPLICATION AUX RECOURS NON CONTRACTUELS	225
Article 8 : DÉCHÉANCE DU DROIT DE LIMITER LA RESPONSABILITÉ	226
Article 9 : RÈGLES SPÉCIALES CONCERNANT LES MARCHANDISES DANGEREUSES	226
Article 10 : SURETÉS PORTANT SUR LES MARCHANDISES	227
Article 11 : AVIS DE PERTE OU DE DOMMAGE [OU DE RETARD]	228
Article 12 : PRESCRIPTION DES ACTIONS	229
Article 13 : CLAUSES CONTRACTUELLES	229
Article 14 : INTERPRÉTATION DE LA LOI	230
Article 15 : CONVENTIONS INTERNATIONALES DE TRANSPORT	230

NOTE D'INTRODUCTION

1. Le présent document contient le texte des projets d'articles des règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport, accompagné d'observations; il servira de base aux délibérations du Groupe de travail lors de la rédaction de ces règles. Aucune décision n'a encore été prise quant à la forme

définitive des règles. Cependant, à sa huitième session, le Groupe de travail est convenu que les discussions seraient fondées sur l'hypothèse que les règles uniformes revêtiraient un caractère normatif (par exemple, convention ou loi type), plutôt que contractuel (par exemple, conditions contractuelles générales) [A/CN.9/260, par. 13]. Pour plus de facilité, le présent texte a été rédigé sous la forme d'une loi type. Les projets d'articles