



## Assemblée générale

Distr.: Limitée  
31 janvier 2003

Français  
Original: Anglais/Espagnol/Français

---

### **Commission des Nations Unies pour le droit commercial international**

Groupe de travail III (Droit des transports)

Onzième session

New York, 24 mars-4 avril 2003

### **Élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [par mer]**

**Compilation des réponses à un questionnaire relatif à la  
réglementation du transport de porte à porte et commentaires  
additionnels des États et des organisations internationales sur le  
champ d'application du projet d'instrument**

Note du secrétariat



## Table des matières

	<i>Page</i>
Introduction	3
I. Réponses d'organisations non gouvernementales au questionnaire	3
A. Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA)	3
B. Institute of Chartered Shipbrokers (CICS)	6
C. Chambre internationale de la marine marchande	10
II. Observations soumises par une organisation intergouvernementale en réponse au questionnaire	12
A. Communauté andine (Bolivie, Équateur, Colombie et Venezuela)	12
B. Communauté andine (Pérou)	26
III. Déclarations et contributions supplémentaires concernant l'élaboration du projet d'instrument	29
A. Émanant d'États	29
Malaisie	29
B. Reçues d'organisations intergouvernementales	29
Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)	29
C. Reçues d'organisations non gouvernementales invitées par le secrétariat	35
1. Association of American Railroads (AAR)	35
2. Chambre de commerce internationale (CCI)	38
3. International Group of Protection and Indemnity Clubs	39
4. Union internationale des transports routiers (IRU)	45
Annexe	
Questionnaire	48

## Introduction

1. Dans le contexte de l'élaboration d'un projet d'instrument international sur le transport international de marchandises [par mer], l'une des questions importantes dont le Groupe de travail doit discuter est le champ d'application de ce projet. Engagé à la neuvième session du Groupe de travail (A/CN.9/510, par. 26 à 34), le débat sur ce point s'est poursuivi à la dixième session (A/CN.9/525, par. 25 à 28) et devrait être mené plus avant à la onzième session. Pour préparer la poursuite du débat, le secrétariat a, en août 2002, distribué aux organisations non gouvernementales intéressées un court questionnaire dans le but de recueillir des renseignements sur la pratique en matière de transport conteneurisé et l'utilisation, par les transporteurs, de contrats de transport de porte à porte. Afin de déterminer précisément les besoins et les souhaits du secteur des transports maritimes internationaux en matière de transport conteneurisé de porte à porte, ce questionnaire s'adressait essentiellement aux représentants de la profession concernés par les étapes maritimes et terrestres du transport de porte à porte. Il a également été distribué aux États et aux organisations intergouvernementales compétentes, à titre d'information. Il est reproduit en annexe à la présente note.

2. On trouvera reproduites dans la section I ci-dessous les réponses reçues des organisations non gouvernementales.

3. Une organisation intergouvernementale a communiqué au secrétariat des commentaires sur le questionnaire, lesquels sont reproduits dans la section II ci-dessous.

4. D'autres déclarations et contributions ont été communiquées au secrétariat par des États, ainsi que par des organisations intergouvernementales et non gouvernementales dans le cadre de l'élaboration du projet d'instrument. Elles sont reproduites dans la section III ci-dessous.

5. Les réponses, commentaires, déclarations et contributions visés aux paragraphes 2 à 4 ci-dessus sont reproduits tels qu'ils ont été reçus par le secrétariat.

## I. Réponses d'organisations non gouvernementales au questionnaire

### A. Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA)

[Original: anglais]

1. Pensez-vous qu'il serait utile de disposer d'un régime unique de responsabilité applicable aux transports de porte à porte comprenant une étape maritime?

*S'il peut être souhaitable, à première vue, de disposer d'un régime unique de responsabilité applicable au transport de porte à porte, ceci ne semble être ni faisable, ni réaliste.*

2. Si tel est le cas, pourquoi?

*Un régime unique de responsabilité applicable au transport de porte à porte entrerait en conflit avec les instruments internationaux et le droit national en vigueur en matière de transport unimodal, notamment la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) pour ce qui est du transport terrestre. L'application de la CMR est impérative lorsque le lieu de chargement et/ou le lieu de déchargement se trouvent dans un État contractant. De plus, ces deux conventions renferment des dispositions relatives au transport terrestre et maritime qui aggraveraient la situation pour ce qui est de savoir quel régime s'appliquerait à une opération de transport comportant à la fois des étapes maritimes et terrestres.*

*Le secteur des chargeurs et des transporteurs a mis au point, il y a une dizaine d'années, les Règles CNUCED/CCI, qui visent la responsabilité centrale du transport et prévoient un système de responsabilité en réseau qui s'impose lorsque la perte ou le dommage peut être attribué à une étape particulière du transport. Le système établi par les Règles répond à la réalité de la pratique commerciale lorsque plus d'un mode de transport intervient. Le principe absolu de la responsabilité en réseau s'est avéré utile et devrait être conservé.*

*Tout régime unique de responsabilité applicable au transport de porte à porte conduirait à porter atteinte à l'harmonie du droit international des transports, au lieu de favoriser l'unification. Un régime international de responsabilité applicable au transport par mer ne devrait donc viser que le transport de porte à porte par mer et préserver l'intégrité du système de responsabilité en réseau qui tient compte du droit international et national des transports.*

3. Les mêmes règles juridiques devraient-elles s'appliquer à l'ensemble du transport de marchandises, tant terrestre que maritime?

*Les caractéristiques du transport maritime sont trop différentes de celles des différentes formes de transport terrestre pour être régies par les mêmes règles.*

4. Tous ceux qui interviennent dans le transport de marchandises de porte à porte, y compris les entreprises de manutention, les exploitants de terminaux, les transporteurs routiers et ferroviaires et les exploitants d'entrepôts, devraient-ils être soumis au même régime de responsabilité que le transporteur maritime?

*Non, et ce pour la raison donnée en réponse à la question 3.*

5. Les intéressés à la cargaison ou leurs assureurs devraient-ils avoir le droit, en cas de dommages causés par un intervenant particulier dans le transport de porte à porte, tel qu'une entreprise de manutention, un exploitant de terminal, un transporteur routier ou ferroviaire ou un exploitant d'entrepôts, d'adresser directement une réclamation audit intervenant dans le cadre d'un régime multimodal unique?

*Si nous ne préconisons pas un régime multimodal unique, nous estimons que les réclamations devraient être adressées exclusivement à la partie contractante ayant conclu un contrat de transport ou d'autres types de contrats avec le chargeur (voir aussi les observations formulées en réponse à la question 9).*

6. Lorsque des conventions existantes telles que la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), sont applicables au transport terrestre, ces conventions devraient-elles continuer de régir la responsabilité du transporteur terrestre participant à un transport de marchandises maritime et terrestre, ou celui-ci pourrait-il, dans certaines circonstances, être soumis au même régime de responsabilité que le transporteur maritime?

*L'intervention d'un transporteur terrestre dans un transport maritime n'est concevable que si le transporteur terrestre qui agit en qualité de transporteur a conclu le contrat de transport avec le chargeur pour un transport comportant une partie effectuée par mer (art. 2 de la CMR). À ce titre, le transporteur terrestre est, en principe, assujéti au régime applicable à la partie du transport au cours de laquelle sont intervenus les pertes ou les dommages. Pour les entrepreneurs de transport terrestre assujéti à la CIM (compagnies ferroviaires effectuant des transports transfrontaliers), le régime de responsabilité prévu par la CIM s'appliquera, de manière analogue, à la partie du transport effectuée par mer.*

9. Pensez-vous qu'il serait bon pour l'industrie des transports que les intéressés à la cargaison ou leurs assureurs aient la possibilité, en cas de dommage ou de perte survenus pendant que les marchandises étaient sous la garde d'un sous-traitant du transporteur qui a émis le connaissement, de se retourner directement contre ce sous-traitant?

*Il peut arriver qu'un chargeur traite avec un transporteur impécunieux qui sous-traite avec d'autres parties aux fins de l'exécution du contrat de transport. Toutefois, compte tenu du principe de la liberté contractuelle à cet égard, tout chargeur a la responsabilité, envers son organisation, de veiller à ce que la partie contractante soit financièrement viable. L'objet d'une convention n'est pas de protéger un chargeur qui n'est pas disposé à se protéger lui-même.*

10. Veuillez indiquer si vous avez d'autres observations ou commentaires à formuler sur le texte actuel du projet d'instrument élaboré par la CNUDCI.

*L'instrument de la CNUDCI devrait se présenter sous la forme d'une convention internationale dans le cadre de laquelle, toutefois, seules les dispositions fondamentales visant le transport maritime, y compris la responsabilité du transporteur s'agissant des pertes et des dommages en rapport avec le transport maritime de port à port, devraient être contraignantes. Qui plus est, il faut éviter que cet instrument aille à l'encontre d'autres conventions internationales ou de la législation nationale. Si l'instrument de la CNUDCI devait se présenter sous la forme d'une convention internationale qui l'emporterait sur ces règles de droit, le nombre des États contractants potentiels risquerait de s'en trouver amenuisé. Cet instrument ne manquerait pas d'être voué à l'échec, à l'instar de la Convention multimodale de 1980.*

*Pour ce qui est de la proposition du Canada reproduite sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.23, la FIATA est d'avis que les possibilités 1 et 3 contribueraient à déstabiliser le droit international des transports, dans la mesure où chaque État aurait la possibilité de souscrire à un régime de portée différente. La réserve émise à propos de la possibilité 2, selon laquelle elle rendrait plus difficile la détermination des dispositions légales qui s'appliquent, n'est, à notre avis, pas fondée, car cette question serait réglée en fonction des circonstances. La CMR s'appliquera au transport international par route, la CIM au transport international*

*par voie ferrée, où, le cas échéant, ce sera la loi nationale pertinente qui s'appliquera.*

## **Commentaires additionnels de la FIATA**

[Original: anglais]

À la suite du débat qui a récemment eu lieu lors de notre Congrès mondial, et comme notre position concernant sur tel ou tel aspect de ces questions n'est peut-être pas aussi claire que nous l'aurions souhaité, nous aimerions insister sur les points suivants.

En ce qui concerne la question 5, il est bien entendu que, tout en reconnaissant la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal aux termes du contrat de transport qu'il a conclu, nous sommes bien évidemment en faveur du droit des intéressés à la cargaison et de leurs assureurs d'adresser directement, s'ils le souhaitent, une réclamation à tout intervenant dans le transport de porte à porte.

Pour ce qui est de la question 9, nous tenons à ajouter que l'avantage évident d'une telle procédure est celui que l'on constate à l'heure actuelle, à savoir qu'elle limite le nombre de parties inutilement impliquées dans une procédure judiciaire lorsqu'il ne fait aucun doute quant à la partie responsable, c'est-à-dire celle qui avait la charge et la garde de la marchandise au moment où le dommage est survenu et, par conséquent, qu'elle réduit les frais de justice et, vraisemblablement, fait gagner du temps.

## **B. Institute of Chartered Shipbrokers (CICS)**

[Original: anglais]

L'Institute of Chartered Shipbrokers remercie la CNUDCI de lui fournir l'occasion de faire des commentaires sur le questionnaire que celle-ci lui a adressé concernant le projet préliminaire d'instrument sur le transport de marchandises par mer, et a le plaisir de lui faire savoir ce qui suit:

1. Oui, il serait utile de disposer d'un régime unique de responsabilité applicable au transport de porte à porte comprenant une étape terrestre.
2. L'élaboration d'un nouvel instrument visant la responsabilité applicable au transport de marchandises par mer doit avoir pour objet de rétablir l'uniformité perdue au plan international au cours des soixante-dix années écoulées depuis la définition des Règles de La Haye. Les règles avaient été conçues à l'origine pour s'appliquer à la totalité des marchandises expédiées sous connaissement et visaient de fait tout transport non couvert par une charte-partie privée et en particulier le trafic de ligne de tout type. Il est un fait qu'aujourd'hui l'essentiel du trafic de ligne qui s'effectue dans le cadre des échanges mondiaux classiques se fait sous connaissement de transport combiné. Il semblerait donc incohérent, si l'on recherche l'uniformité, d'exclure de cet instrument les aspects du transport sans rupture de charge ou multimodal.

3. Il n'y a aucune raison d'appliquer les mêmes règles juridiques à l'ensemble du transport de marchandises lorsqu'il est possible de déterminer en quel point du transport combiné est intervenu la perte, le dommage ou le retard. Pour l'instant, ce principe fonctionne parfaitement bien dans la plupart des régimes applicables au transport combiné. Toutefois, lorsqu'il n'est pas possible de déterminer en quel point du transport combiné la perte est intervenue, c'est le régime de responsabilité applicable au transport maritime qui devrait s'imposer.

4. Non, car cela complique bien trop les choses. Le transport de porte à porte repose sur l'idée qu'un transporteur passe un contrat avec le propriétaire de la cargaison pour assumer la responsabilité de l'ensemble du transport de porte à porte. La question du régime de responsabilité applicable entre ce transporteur et les sous-traitants dont il s'assure les services ne concerne en rien le propriétaire de la cargaison.

Nombre de ces sous-traitants – qu'il s'agisse des transporteurs ferroviaires, des exploitants de terminaux et des transporteurs routiers – sont des opérateurs nationaux qui se contentent de passer des contrats de services intérieurs. Il leur est indifférent que le transport, par exemple d'un port vers une usine, fasse partie d'un transport international sans rupture de charge. Quant à d'autres sous-traitants, tels que les exploitants de terminaux portuaires, ils peuvent se voir imposer en totalité ou en partie les termes de leurs contrats par la législation nationale.

Il semble illogique et matériellement difficile d'exiger de ces sous-traitants qu'ils opèrent selon deux régimes de responsabilité lorsqu'ils fournissent un même service.

5. Certainement pas. Le propriétaire de la cargaison passe un contrat avec le transporteur identifié par le connaissement. Le secteur du transport combiné a mis en place de nombreuses modalités de travail qui permettent, tant par la sous-traitance que par des opérations conjointes, d'assurer les plus grands gains de productivité. Dans la presque totalité des cas, le sous-traitant ne connaît pas, et n'a pas besoin de connaître, le propriétaire de la cargaison. Toute demande à pouvoir adresser directement une réclamation à l'intervenant intéressé semble s'apparenter à une demande de "double indemnisation". De fait, on pourrait considérer que la possibilité de contourner ainsi la chaîne des contrats va à l'encontre de l'intérêt général, dans la mesure où l'existence d'une autre possibilité de réparation en cas de manquement du transporteur risquerait d'encourager les entrepreneurs transport sans rupture de charge qui ne sont pas "fiables".

6. Des éléments de réponse à cette question ont été apportés aux paragraphes 3 et 4 ci-dessus. Il n'est pas nécessaire que cet instrument ait une incidence sur la CMR ni sur d'autres conventions. Une autre question se pose toutefois ici, celle du "transporteur terrestre". De nombreux transporteurs effectuant des transports internationaux sans rupture de charge – voire la plupart d'entre eux – sont aujourd'hui de véritables entrepreneurs de transport multimodal. Ils prêtent des services maritimes, terrestre et aériens sous des connaissements de transport combiné, des lettres de voiture conformes à la CMR ou des lettres de transport aérien. Il devrait être possible de rédiger le texte de telle manière que cet instrument vise le transport de porte à porte lorsque l'étape maritime représente l'essentiel du transport international, mais ne s'applique pas à un transport international pour

lequel, par exemple, une traversée par transbordeur, n'est qu'accessoire au transport de porte à porte par route ou par chemin de fer.

7. Aucun, mais il importe que le régime applicable au transport maritime s'applique au transport de porte à porte comme énoncé aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus. L'adoption de cet instrument devrait rendre inutile une convention distincte visant la responsabilité applicable au transport multimodal.

8. Dans la pratique, les problèmes sont peu nombreux. Les Règles de La Haye ou les Règles de La Haye-Visby ont été appliquées dans la plupart des juridictions et l'on dispose aujourd'hui d'une abondante jurisprudence. L'adoption fragmentaire des Règles de Hambourg est responsable, pour une bonne partie, du manque d'uniformité actuel, et conduit à rechercher la juridiction la plus avantageuse (par exemple, lorsque les exportations se font d'un pays adhérent aux Règles de La Haye ou de La Haye-Visby vers un pays adhérent aux Règles de Hambourg). Tout nouvel instrument doit répondre aux besoins raisonnables des grands transporteurs internationaux de ligne, dont une vingtaine assure probablement plus des trois quarts des transports généraux de marchandises diverses sous connaissement, et notamment aux questions en rapport avec les "exonérations de responsabilité" prévues par les Règles de La Haye et la "faute nautique" en particulier.

Le seul autre problème d'ordre pratique concerne le "nombre de colis" et la "limitation par colis" dans le cadre du transport conteneurisé. Les transporteurs n'ont aucun moyen de connaître ni de vérifier le nombre de colis se trouvant dans un conteneur FCL rempli par le chargeur. Il est donc illogique d'appliquer la limitation par colis au contenu des conteneurs. Une solution consisterait à ne pas appliquer cette limitation au transport de conteneurs FCL, mais à s'en tenir à la limitation par unité de poids. On pourrait aussi décider que "le conteneur" représente le colis et appliquer une limite spécifique (plus élevée) aux "colis conteneurs".

9. Non! Ici aussi, on se reportera au paragraphe 5 ci-dessus. Un contrat distinct est passé entre le transporteur et le sous-traitant, qui peut opérer selon un régime de responsabilité très différent, et ce, pour des raisons parfaitement valables au regard de ce secteur. Cela risquerait aussi d'aller à l'encontre d'une application correcte des clauses "Himalaya".

10. *Projets d'articles 4.2 et 4.3*

Les commentaires ci-dessus vont dans le sens de l'inclusion des projets d'articles 4.2.1 et 4.2.2 pour couvrir le transport de porte à porte.

Le commentaire relatif au projet d'article 4.3 met en relief les malentendus qui surgissent effectivement à propos des "contrats mixtes de transport". Il serait peut-être utile d'inclure dans les définitions du projet d'instrument les deux expressions qui sont largement utilisées dans la profession, au plan international, pour distinguer les formes de transport visées dans le projet d'article 4.2 (transport combiné) et le projet d'article 4.3 (transport sans rupture de charge). L'utilisation de ces expressions y gagnerait en rigueur.

On pourrait proposer les définitions ci-après, (qui auront à être remaniées sur le plan juridique):



Le terme “contrat de transport combiné” désigne un contrat de transport par lequel un transporteur s’engage, contre paiement d’un fret, à transporter des marchandises d’un lieu de réception intérieur, par terre et par mer, à un lieu de livraison intérieur.

Le terme “contrat de transport sans rupture de charge” désigne un contrat de transport par lequel un transporteur s’engage, contre paiement d’un fret, à transporter des marchandises par mer et/ou par terre entre deux lieux désignés, et par lequel il accepte aussi expressément, pour ce qui est d’une ou de plusieurs parties spécifiées du transport de ces marchandises, d’organiser, en qualité d’agent, le transport par un ou plusieurs autres transporteurs.

*Projet d’article 5.4*

La disposition selon laquelle le transporteur sera tenu “pendant” le voyage par mer de “maintenir” le navire en état de navigabilité introduit des facteurs d’incertitude inutiles dans le nouvel instrument d’autant que ce point relève déjà de l’obligation d’assurer la protection des marchandises.

*Projet d’article 6.1.2*

Il convient de conserver l’exonération en cas de faute “ dans la navigation”, mais on pourrait par contre supprimer “dans l’administration”, pour les raisons suivantes:

D’un point de vue purement pragmatique, si l’on ne retenait pas l’exonération pour faute nautique, il serait beaucoup plus difficile d’assurer l’adoption du projet d’instrument (voir, par exemple, ce qui est arrivé à la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal);

Les problèmes que pose l’exonération relative de responsabilité en cas de “pilotage imposé”;

L’incidence d’une modification de la répartition des risques sur l’assurance;

La nécessité de nouvelles règles de jurisprudence pour distinguer entre “faute nautique” et “périls de la mer”; la première est-elle la cause des seconds ou inversement?

*Projet d’article 6.4*

La responsabilité pour retard de livraison ne doit s’appliquer que lorsque des délais ont été expressément convenus.

*Projet d’article 8.4*

Nous sommes profondément convaincus que les propriétaires qui frètent des navires à temps devraient bénéficier de la même exonération que ceux qui frètent des navires coque nue. Dans les deux cas, le négociant passe un contrat avec un affréteur en dévolution. Pourquoi le propriétaire inscrit d’un navire devrait-il être responsable du contrat que le propriétaire des marchandises a passé avec l’affréteur en dévolution, alors qu’il n’a aucun moyen de connaître le degré de responsabilité qu’il se trouve accepter? Cet article n’encourage pas les propriétaires de marchandises à être suffisamment vigilants lorsqu’ils concluent un contrat de transport avec des pseudo-affréteurs en dévolution.

#### Inclusion du transport de porte à porte

Alors que nous rédigeons les présents commentaires, un nouveau questionnaire nous a été adressé par la CNUCED, qui se prépare, semble-t-il, à revenir sur la question de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal. Ce nouveau questionnaire reprend bon nombre des questions examinées dans le cadre du projet d'instrument. **Nous jugeons de la plus haute importance de régir par une convention unique le transport de porte à porte et de quai à quai.**

L'Institute of Chartered Shipbrokers espère que ces commentaires s'avéreront utiles au regard des débats en cours sur la question et compte bien, si besoin est, apporter encore sa contribution aux travaux de la CNUDCI.

### C. Chambre internationale de la marine marchande

[Original: anglais]

1. Pensez-vous qu'il serait utile de disposer d'un régime unique de responsabilité applicable aux transports de porte à porte comprenant une étape maritime?

Oui, il serait utile de disposer d'un régime de responsabilité applicable au transport de porte à porte. Nous sommes en faveur de l'élaboration d'une convention qui ne soit pas limitée au transport maritime, sur la base du projet d'instrument que le Comité maritime international (CMI) a préparé pour la CNUDCI.

2. Si tel est le cas, pourquoi?

Une bonne partie du transport conteneurisé se fait de porte à porte. L'élaboration d'un autre régime pour le transport de palan à palan ou de port à port ne présenterait guère d'intérêt. On ferait preuve de légèreté en ne tenant pas compte du transport de porte à porte. Sous réserve que l'on envisage, à un moment donné, le transport par mer, les dispositions du projet d'instrument devraient s'appliquer à l'ensemble de l'opération de transport.

3. Les mêmes règles juridiques devraient-elles s'appliquer à l'ensemble du transport de marchandises, tant terrestre que maritime?

Non. Il faudrait que ce soit un système de responsabilité en réseau qui s'applique. Dans la mesure où l'on peut déterminer en quel point le dommage est survenu, tel ou tel régime propre au mode de transport pertinent devrait s'appliquer.

4. Tous ceux qui interviennent dans le transport de marchandises de porte à porte, y compris les entreprises de manutention, les exploitants de terminaux, les transporteurs routiers et ferroviaires et les exploitants d'entrepôts, devraient-ils être soumis au même régime de responsabilité que le transporteur maritime?

Non, les transporteurs routiers, les transporteurs ferroviaires et les autres exploitants devraient être assujettis aux règles propres au mode de transport considéré et non au régime de responsabilité applicable au transporteur maritime.

5. Les intéressés à la cargaison ou leurs assureurs devraient-ils avoir le droit, en cas de dommages causés par un intervenant particulier dans le transport de porte à porte, tel qu'une entreprise de manutention, un exploitant de terminal, un transporteur routier ou ferroviaire ou un exploitant d'entrepôts, d'adresser

directement une réclamation audit intervenant dans le cadre d'un régime multimodal unique?

Pas en vertu du projet d'instrument. Ce dernier ne devrait pas traiter de la responsabilité du transporteur exécutant. Cela semble essentiel si l'on veut éviter un conflit de lois. Nous notons à ce sujet que la Convention de 1980 sur le transport multimodal ne comportait aucune disposition visant la responsabilité du transporteur exécutant.

6. Lorsque des conventions existantes, telles que la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), sont applicables au transport terrestre, ces conventions devraient-elles continuer de régir la responsabilité du transporteur terrestre participant à un transport de marchandises maritime et terrestre, ou celui-ci pourrait-il, dans certaines circonstances, être soumis au même régime de responsabilité que le transporteur maritime?

Le projet d'instrument ne devrait pas porter sur les questions en rapport avec le transport multimodal déjà traitées dans les conventions existantes, telles que la CMR, la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal).

7. Quels avantages éventuels aurait, à votre avis, l'application d'un régime uniforme de responsabilité au transport tant terrestre que maritime dans le contexte du transport multimodal?

Un régime de responsabilité uniforme apporterait une certaine prévisibilité, mais une procédure contentieuse resterait nécessaire pour déterminer la responsabilité dans des cas particuliers. Dans la pratique, un système uniforme entraînerait des dépenses supplémentaires considérables. La réclamation adressée par le demandeur à l'ETM devrait d'abord être réglée conformément aux règles uniformes. L'ETM devrait ensuite tenter un recours contre le sous-traitant conformément à un autre ensemble de règles applicables au mode de transport considéré. Ainsi, chaque réclamation devrait être réglée par l'application de deux ensembles différents de règles relatives à la responsabilité.

8. Quels problèmes éventuels se posent fréquemment à l'heure actuelle du fait des différents régimes de responsabilité applicables au transport de marchandises de porte à porte?

Bien qu'aucun problème majeur ne se pose à notre connaissance, il serait très utile pour l'industrie des transports de son ensemble de disposer d'une convention internationale applicable au transport de porte à porte.

9. Pensez-vous qu'il serait bon pour l'industrie des transports que les intéressés à la cargaison ou leurs assureurs aient la possibilité, en cas de perte ou de dommage survenus pendant que les marchandises étaient sous la garde d'un sous-traitant du transporteur qui a émis le connaissement, de se retourner directement contre ce sous-traitant?

Au contraire, nous pensons que cela présenterait des inconvénients considérables. Les intéressés à la cargaison ont le droit d'intenter une action contre leur cocontractant. Permettre qu'une action puisse être intentée par exemple contre le sous-traitant CMR encouragera les procédures contentieuses et donnera lieu à des

conflits de loi. Il est de loin préférable d'adresser les réclamations au transporteur contractant, qui aura le droit de se retourner contre les sous-traitants.

10. Veuillez indiquer si vous avez d'autres observations ou commentaires à formuler sur le texte actuel du projet d'instrument élaboré par la CNUDCI.

Nous appuyons cet instrument et en particulier les dispositions concernant la durée de la responsabilité, la livraison et la liberté contractuelle.

Nous sommes très favorables à l'application du projet d'instrument au transport maritime de porte à porte. Le projet donne aux parties commerciales une grande marge de manœuvre pour déterminer la portée du contrat, y compris la durée de la responsabilité. Lorsqu'un contrat de transport sous palan à sous palan est conclu (ce qui est souvent le cas dans le commerce de vrac), la responsabilité du transporteur s'arrête dès la livraison sous palan et l'instrument s'appliquera. Toutefois, dans le cas d'un transport de porte à porte (ou d'un transport qui ne se limite pas à la prise en charge et à la livraison sous palan), un système de responsabilité en réseau s'appliquera. Dans le cas où il ne sera pas possible de déterminer le moment où le dommage s'est produit (dommage non apparent), l'instrument s'appliquera.

Il est extrêmement important que des dispositions raisonnables concernant la livraison des marchandises soient incluses dans le projet d'instrument. Cela serait extrêmement utile à l'industrie des transports.

Le projet d'instrument offre la possibilité de moderniser l'approche dépassée qui consiste à soumettre les contrats des transports à des règles rigides. En principe, nous sommes favorables à l'élaboration de dispositions qui accorderaient aux parties contractuelles une plus grande liberté pour tenir compte des réalités du commerce tout en protégeant les intérêts des tiers.

## **II. Observations soumises par une organisation intergouvernementale en réponse au questionnaire**

### **A. Communauté andine (Bolivie, Équateur, Colombie et Venezuela)**

[Original: espagnol]

#### **Synthèse des réponses au questionnaire de la CNUDCI**

#### **Comité andin des autorités chargées du transport aquatique (CAATA)**

#### **Secrétariat général de la Communauté andine**

1. Pensez-vous qu'il serait utile de disposer d'un régime unique de responsabilité applicable aux transports de porte à porte comprenant une étape maritime?

#### **Bolivie**

Oui, à condition qu'on puisse trouver un juste équilibre qui tienne compte du type et de la nature des différents risques afférents au transport multimodal.

**Colombie**

Non. Le régime unique de responsabilité ne doit pas établir de distinction entre les différents modes de transport.

**Équateur**

Oui, mais la Communauté andine s'est déjà dotée, par l'intermédiaire de sa législation sur le transport multimodal, d'un régime unique de ce type.

**Venezuela**

On peut déduire de l'analyse du projet d'instrument et des débats qui ont eu lieu au sein de la CNUDCI, qu'il est possible que celui-ci régie les opérations de transport de porte à porte faisant appel à divers modes de transport, notamment terrestre ou ferroviaire. Néanmoins, il existe des raisons fondées de ne pas soutenir le projet d'instrument tel qu'il est actuellement libellé: ce projet n'a pas été examiné par les organisations de transporteurs terrestres, il y a déjà eu des tentatives antérieures qui n'ont pas abouti, ou encore, ces opérations sont actuellement régies par les Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal.

Comme on le sait, le Venezuela n'a signé aucune des conventions internationales sur le droit maritime privé actuellement en vigueur dans tous les États avec lesquels il entretient des relations commerciales maritimes; en conséquence, il n'est partie ni aux Règles de La Haye ni aux Règles de Hambourg. Pour autant, cela ne l'empêche pas de réfléchir à un régime de responsabilité des transporteurs de marchandises qui englobe les différents modes de transport, en vue d'éviter une prolifération de régimes juridiques relatifs à la responsabilité.

2. Si tel est le cas, pourquoi?

**Bolivie**

Parce qu'un tel régime permettrait à l'utilisateur d'avoir une idée claire et précise des droits et obligations qui lui incombent lorsqu'il fait appel à un service de transport.

**Colombie**

Pas de réponse.

**Équateur**

Parce qu'il y a un seul responsable pour l'ensemble du voyage et pour tous les modes de transport.

**Venezuela**

Parce qu'il faut harmoniser les régimes de responsabilité contractuelle applicables au transport de marchandises par mer et à leurs relations avec les opérations connexes qui ne font pas l'objet de conventions internationales.

Le projet d'instrument prévoit que la Convention s'applique au lieu de réception ou de livraison des marchandises lorsqu'il se trouve dans un pays contractant, indépendamment du fait qu'il s'agisse ou non d'un port, afin d'inclure

le transport de porte à porte, ce qui aboutirait à un cadre général qui comprendrait les divers modes de transport et apporterait une sécurité juridique. À cet égard, le Venezuela est d'accord avec la proposition visant à appliquer le projet au transport international.

3. Les mêmes règles juridiques devraient-elles s'appliquer à l'ensemble du transport de marchandises, tant terrestre que maritime?

#### **Bolivie**

Ce serait une bonne solution, mais très difficile à mettre en œuvre car le transport maritime comporte plus de risques que le transport terrestre. Il existe davantage de mécanismes de contrôle pour le transport terrestre, tandis que dans le transport maritime il faut tenir compte de multiples aspects, y compris des risques imprévisibles.

#### **Colombie**

Non. Chaque mode de transport doit être régi par son propre régime de responsabilité.

#### **Équateur**

Il ne convient pas d'appliquer les mêmes règles au transport maritime et au transport terrestre, car chaque mode de transport est régi par ses propres règles.

#### **Venezuela**

Ce que l'on cherche avec le projet d'instrument sur le droit des transports, c'est un moyen de remplacer le régime établi par les Règles de la Haye, de la Haye-Visby et de Hambourg, tout en tenant compte du transport multimodal routier ou ferroviaire et du transbordement de marchandises, afin d'harmoniser les conventions applicables et les règles qu'elles énoncent.

La Communauté andine, par l'intermédiaire du Comité andin des autorités chargées du transport aquatique (CAATA), a approuvé la résolution CAATA n° XIX.EX-91 prévoyant un Plan stratégique relatif au transport aquatique dans la sous-région pour la période 2001-2005, dont les objectifs généraux sont notamment la promotion, l'adaptation et l'harmonisation d'une législation maritime à l'échelle andine qui permette le développement harmonieux du transport aquatique.

Cette résolution prévoit également, parmi les objectifs à atteindre, la révision et l'application des conventions et des pratiques internationales relatives au transport aquatique, aux affaires portuaires et aux autres services connexes.

C'est pourquoi il est nécessaire de conclure un instrument unique qui uniformise la législation relative au transport aquatique de marchandises.

4. Tous ceux qui interviennent dans le transport de marchandises de porte à porte, y compris les entreprises de manutention, les exploitants de terminaux, les transporteurs routiers et ferroviaires et les exploitants d'entrepôts, devraient-ils être soumis au même régime de responsabilité que le transporteur maritime?

**Bolivie**

Non, les responsabilités et les risques de chaque opérateur sont très différents, de même que les mécanismes permettant d'éviter ces risques, et ne peuvent donc pas être placés sur le même plan. Ainsi, les éventualités que doivent prendre en compte un entrepôt et une compagnie de navigation sont totalement différentes.

**Colombie**

Non. Uniquement dans le cas où le contrat de transport est couvert par le système multimodal.

**Équateur**

Elles ne doivent pas être soumises au même régime de responsabilité que le transport par mer.

**Venezuela**

Oui, afin d'assurer l'application de règles uniformes aux différents aspects du transport multimodal et de tenir compte de l'extension du champ d'application du projet à la responsabilité, non seulement du transporteur ou des parties exécutantes, mais aussi d'autres personnes qui n'ont pas la qualité de transporteurs exécutants. Comme l'indique l'instrument, si une action est engagée contre toute personne autre que le transporteur, cette personne a le droit de se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité dont peut se prévaloir le transporteur en vertu du projet d'instrument, à condition qu'elle prouve qu'elle a agi dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.

5. Les intéressés à la cargaison ou leurs assureurs devraient-il avoir le droit, en cas de dommages causés par un intervenant particulier dans le transport de porte à porte, tel qu'une entreprise de manutention, un exploitant de terminal, un transporteur routier ou ferroviaire ou un exploitant d'entrepôts, d'adresser directement une réclamation audit intervenant dans le cadre d'un régime multimodal unique?

**Bolivie**

Si l'origine du dommage est identifiée, ce serait une bonne idée que les utilisateurs puissent adresser leur réclamation directement. Cependant, ce n'est pas l'objectif d'un service multimodal.

**Colombie**

Oui.

**Équateur**

Oui, le transport de porte à porte doit être régi par un régime unique de transport multimodal.

**Venezuela**

En vertu du projet d'instrument, la responsabilité du transporteur couvre le moment et le lieu de réception des marchandises, qui doivent être ceux convenus

dans le contrat de transport ou, à défaut, le moment et le lieu auxquels le transporteur ou une partie exécutante prend effectivement les marchandises sous sa garde.

Le transporteur est également tenu, pendant la durée de sa responsabilité, d'assurer de façon appropriée et soigneuse la garde et la protection des marchandises. De même, il charge, arrime, transporte et décharge la marchandise de la même façon, ce qui peut faire intervenir diverses parties au transport de porte à porte et partant, la responsabilité de ces parties au même titre que celle du transporteur en vertu du régime énoncé par l'instrument pendant la période durant laquelle les marchandises sont à sa charge.

En conséquence, on pourrait adopter un régime unique qui fixerait les conditions pour adresser des réclamations directes aux intéressés à la cargaison et à leurs assureurs, compte tenu de leur responsabilité.

6. Lorsque des conventions existantes telles que la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) sont applicables au transport terrestre, ces conventions devraient-elles continuer de régir la responsabilité du transporteur terrestre participant à un transport de marchandises maritime et terrestre, ou celui-ci pourrait-il, dans certaines circonstances, être soumis au même régime de responsabilité que le transporteur maritime?

#### **Bolivie**

Des régimes différents doivent s'appliquer, comme c'est le cas actuellement. Comme il est indiqué plus haut, les risques étant différents, la responsabilité ne saurait être identique. Même les procédures d'assurance sont différentes.

#### **Colombie**

Non. Chaque mode de transport doit être régi par son propre régime de responsabilité. Cependant, s'il existait un régime unique de responsabilité pour le transport de porte à porte, ce régime serait applicable à tous les modes de transport utilisés pour acheminer un chargement particulier, à savoir depuis sa réception jusqu'à sa livraison au lieu convenu, qui serait couvert par le système multimodal.

#### **Équateur**

Le transport par route est régi par ses propres règles en matière de responsabilité et ne peut être soumis au régime de responsabilité du transport par eau.

#### **Venezuela**

Il est nécessaire d'établir des distinctions entre le régime de responsabilité unique applicable au transport de porte à porte et les conventions qui régissent le transport terrestre.

Le régime de responsabilité unique ne pourra être écarté que lorsqu'une convention internationale obligatoire régissant le transport terrestre s'applique seulement à l'étape terrestre d'un contrat de transport maritime et que les pertes ou les dommages se produisent uniquement au cours de cette étape. En d'autres termes, si le dommage se produit pendant plus d'une étape du transport ou qu'on ne peut



déterminer le moment où il s'est produit, le régime de responsabilité unique prévaut pendant toute la durée du transport de porte à porte.

7. Quels avantages éventuels aurait, à votre avis, l'application d'un régime uniforme de responsabilité au transport tant terrestre que maritime dans le contexte du transport multimodal?

#### **Bolivie**

En supposant qu'il soit possible d'appliquer un tel régime, l'utilisateur bénéficierait d'une procédure de réclamation simplifiée et la responsabilité serait plus simple à établir.

#### **Colombie**

Le régime de transport multimodal prévoit que l'entrepreneur de transport multimodal assume toute la responsabilité depuis le moment où il reçoit les marchandises jusqu'au moment où il les livre au destinataire; en outre, en cas d'endommagement ou de perte quelconque des marchandises, seul l'entrepreneur de transport multimodal qui a signé le contrat en est responsable vis-à-vis du destinataire. Le fait qu'un seul entrepreneur soit responsable vis-à-vis du destinataire constitue donc un avantage considérable.

#### **Équateur**

Dans le transport multimodal, l'entrepreneur de transport multimodal assume toute la responsabilité du transport: il en résulte un régime unique de responsabilité qui facilite le transport international, puisque toute réclamation du propriétaire de la cargaison sera adressée à cet entrepreneur, à qui il appartiendra de se retourner ensuite contre l'entreprise qui a effectué la partie du transport au cours duquel s'est produit le sinistre, en vertu des règles applicables au mode de transport considéré.

#### **Venezuela**

Bien qu'il existe plusieurs conventions applicables au transport terrestre, comme la CMR, une grande partie des contrats de transport par mer incluent une étape terrestre; c'est pourquoi il serait plus pratique d'appliquer un régime de responsabilité unique à toutes les étapes du transport de porte à porte, en s'appuyant sur un régime uniforme et harmonisé tenant compte des différents modes de transport.

8. Quels problèmes éventuels se posent fréquemment à l'heure actuelle du fait des différents régimes de responsabilité applicables au transport de marchandises de porte à porte?

#### **Bolivie**

L'utilisateur doit entreprendre de nombreuses démarches pour présenter une réclamation et l'entrepreneur a de multiples possibilités de se soustraire à sa responsabilité.

### **Équateur**

En cas de sinistre, le propriétaire de la cargaison doit adresser une réclamation au responsable du mode de transport au cours duquel le sinistre s'est produit, en vertu du régime de responsabilité applicable à ce mode de transport.

### **Venezuela**

Le régime de responsabilité unique pourrait devenir la base d'un nouveau régime global uniforme qui assujettirait le transport maritime à des règles répondant aux exigences du commerce et des technologies modernes. Cela signifie que tout nouveau régime doit couvrir toutes les étapes du transport.

En conséquence, le régime de responsabilité unique doit s'adapter à la réalité du commerce moderne et couvrir toute la période durant laquelle le transporteur a la garde des marchandises, que celles-ci se trouvent dans un port ou sur terre, et établir les règles applicables aux modes de transport qui sont complémentaires du transport par mer.

9. Pensez-vous qu'il serait bon pour l'industrie des transports que les intéressés à la cargaison ou leurs assureurs aient la possibilité, en cas de dommage ou de perte survenus pendant que les marchandises étaient sous la garde d'un sous-traitant du transporteur qui a émis le connaissement, de se retourner directement contre le sous-traitant?

### **Bolivie**

Cela serait plus avantageux pour l'entrepreneur que pour l'utilisateur, car les dommages, qu'ils soient dus à une négligence ou non, sont causés par des sous-traitants engagés pour assurer une partie du transport. En d'autres termes, la plupart des dommages sont causés pendant la manutention des marchandises et non au cours du transport proprement dit. Cependant, il est important de tenir compte du fait que le sérieux et la qualité d'un service fourni par un entrepreneur dépendent de la qualité des agents et des sous-traitants qu'il engage à cette fin.

### **Colombie**

Aucun, car en général ni l'expéditeur ni le destinataire n'ont d'influence sur le contrat de sous-traitance, auquel ils ne sont pas parties, ce qui d'un point de vue juridique les empêche d'engager toute action contre le sous-traitant.

### **Équateur**

Non, car l'entrepreneur de transport multimodal assume toute la responsabilité et qu'il est plus facile au propriétaire de la cargaison de se retourner contre celui-ci plutôt que contre toute personne responsable d'un mode de transport quelconque dans la chaîne du transport.

### **Venezuela**

Cela aurait pour avantage de réduire les coûts et d'éviter de multiples réclamations.

10. Veuillez indiquer si vous avez d'autres observations ou commentaires à formuler sur l'instrument élaboré par la CNUDCI.

### **Bolivie**

Pas de réponse

### **Colombie**

Le document de la CNUDCI doit régir uniquement le transport maritime de port à port, car les régimes de responsabilité qu'il vise à fusionner et à actualiser sont les Règles de La Haye, les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg.

Il est important d'avoir un régime de responsabilité unique en matière de transport maritime.

La CNUCED achève l'étude de l'unification des règles régissant le transport multimodal.

Il faudrait préciser que le projet d'instrument concerne uniquement et exclusivement le transport "de port à port", sinon il faudrait qu'il régit également l'activité de transport multimodal, si l'on admettait qu'il s'agit d'un transport "de porte à porte", ce qui exigerait un travail considérable et coûteux et aurait de nombreuses conséquences; or, à ce jour, on n'est pas parvenu à uniformiser les règles régissant le transport multimodal, à l'exception de la Communauté andine, qui s'est dotée de normes communautaires en la matière.

À l'article 5.3 de la version espagnole, il convient de remplacer le membre de phrase "*...el transportista puede negarse a descargar, o puede descargar, destruir o...*" par "*... el transportista puede negarse a cargar, o puede descargar, destruir o...*".

En ce qui concerne l'article 6.3, intitulé "Responsabilité des parties exécutantes", il convient d'apporter les annotations pertinentes pour qu'il soit clair qu'il existe une responsabilité conjointe et solidaire entre le transporteur, les parties exécutantes et leurs agents.

En ce qui concerne l'article 15 intitulé "Avaries communes", celui-ci doit être supprimé du projet pour les mêmes raisons que celles indiquées pour l'alinéa a) de l'article 6.1.2; en outre, comme il s'agit d'une convention qui n'a pas valeur de traité public, il ne serait pas acceptable d'un point de vue juridique de lui conférer implicitement une telle valeur.

Il convient également de noter que le délai pour intenter une action en justice contre le transporteur maritime doit suivre les Règles de Hambourg, à savoir que toute action doit être intentée dans un délai de deux ans.

### **Équateur**

Le projet d'instrument de la CNUDCI doit régir le transport maritime de port à port, car le régime de responsabilité qu'il vise à appliquer, à savoir celui défini par les Règles de La Haye, de La Haye-Visby et de Hambourg, ne concerne que la responsabilité pour le transport maritime, les autres modes de transport étant régis par des dispositions juridiques spécifiques.

Il faut parvenir à mettre en place un régime de responsabilité unique en fusionnant tous ceux qui existent, car l'absence d'un tel régime constitue, comme c'est le cas actuellement, un facteur d'insécurité juridique pour le commerce international.

À cet effet, l'Équateur fait les recommandations suivantes:

1. Champ d'application – Dans le cadre du transport “de porte à porte”, le transporteur doit assumer l'entière responsabilité du contrat de transport, car c'est le seul moyen d'avoir un responsable parfaitement identifié et accessible.
2. Personne responsable – Le transporteur doit être solidairement responsable avec son agent lorsque celui-ci participe à l'une quelconque des étapes du transport. Les agents commerciaux sont exclus de cette responsabilité.
3. Régime de responsabilité – En ce qui concerne la responsabilité du transporteur, il convient de supprimer la disposition du projet qui permet d'invoquer la faute nautique en tant qu'exonération de responsabilité.
  - 3.1. En ce qui concerne l'erreur imputable au pilote, il est recommandé de ne pas l'accepter comme motif d'exonération de responsabilité, car cela reviendrait à admettre un type de faute nautique comme motif d'exonération. Celle-ci ne doit pas être admise comme motif d'exonération de responsabilité ni du transporteur ni du pilote.
  - 3.2. En ce qui concerne les incendies, il faut clarifier le texte du projet en précisant que le transporteur est responsable, sauf s'il démontre l'existence de causes échappant à son contrôle.
  - 3.3. En ce qui concerne la variante prévoyant la responsabilité partielle du transporteur, il convient de conserver la proposition antérieure, qui dispose qu'il est en principe entièrement responsable.
4. Limites de la responsabilité du transporteur – En ce qui concerne les limites de la responsabilité du transporteur, les dispositions du projet d'instrument sont satisfaisantes et il faudrait seulement vérifier si ces limites sont adéquates. Sur ce point particulier, il est proposé de conserver les critères établis par les Règles de La Haye-Visby, mais en donnant au chargeur la possibilité d'opter pour le régime juridique du pays d'origine du transport, si celui-ci lui est plus favorable.
5. Compétence – Le projet ne contient pas de disposition relative à la compétence; il faut donc y introduire des règles qui établissent la compétence des juges et des tribunaux du lieu de destination de la cargaison.
6. Arbitrage – On part de l'hypothèse que les arbitres ou les instances arbitrales compétents sont ceux du lieu de destination de la cargaison, mais les parties contractantes conservent la liberté de convenir des modalités d'arbitrage après la survenance des faits générateurs du litige.
7. Communication électronique – Il est nécessaire d'indiquer que les contrats de transport maritime peuvent également être conclus par des moyens électroniques, afin d'assurer l'uniformité des règles applicables aux contrats de transport, que ceux-ci soient conclus par écrit ou par des moyens électroniques. De même, il est suggéré de remplacer le mot “images” qui figure dans le projet par les termes

“moyens ou enregistrements”, afin de se conformer à la nomenclature internationale.

7.1. Il a également été suggéré d’enregistrer les caractéristiques de la signature électronique auprès des organismes compétents, de façon à garantir la sécurité juridique des documents émis électroniquement. À cet égard, il convient de préciser que la signature électronique de l’enregistrement électronique doit réunir les caractéristiques suivantes: confidentialité, intégrité, authenticité et non-répudiation du message de données.

## **Conclusions**

a) La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international et le Comité maritime ont élaboré un document relatif au transport de porte à porte qui vise à remplacer le système régissant le transport de port à port, et dont les dispositions en matière de responsabilité se fondent sur le système établi tant par les Règles de La Haye-Visby que par les Règles de Hambourg, qu’il étend en outre au transport multimodal en regroupant en un seul instrument les règles applicables au transport de marchandises par mer, aux éventuels transbordements routiers ou ferroviaires, y compris aux opérations connexes de la chaîne de transport, tant au moment du chargement que du déchargement, et à la transmission électronique de données.

Ce projet a pour objectif de simplifier la documentation et d’unifier l’ensemble du régime juridique régissant la responsabilité dans le transport de marchandises, ce qui à l’évidence faciliterait le commerce extérieur et se traduirait par une réduction sensible des coûts. Cependant, il faut tenir compte du fait qu’un document aussi vaste et complet, du fait des multiples thèmes qui y sont traités, va susciter de nombreux débats avant d’être approuvé et après son approbation, lorsqu’il s’agira de le ratifier ou d’y adhérer, ce qui souligne la difficulté de parvenir à unifier tous ces domaines par l’intermédiaire d’une convention internationale.

b) En essayant de répartir de manière plus équilibrée et équitable les risques et les responsabilités entre le transporteur et le chargeur, le nouvel instrument relatif au transport international de marchandises doit viser exclusivement à réformer les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg.

Par la suite, il conviendra de réviser la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal afin de tenir compte de la réalité actuelle du transport par mer.

c) Le transport multimodal international doit être considéré en tant que tel et rester soumis aux règles de la Communauté andine, qui constituent un cadre juridique complémentaire.

## **Venezuela**

Aux fins de ces travaux, il faut tenir compte des instruments actuellement en vigueur au Venezuela qui régissent le transport par eau, à savoir la décision 331, modifiée par la décision 393 du Conseil de l’Accord de Carthagène (Communauté andine) relative au transport multimodal, qui s’applique au transport multimodal international lorsque le lieu de réception ou de livraison des marchandises est situé dans un État membre de la Communauté andine. Le système de responsabilité, établi par cette décision, qui est inspiré des Règles de Hambourg, est fondé sur la

présomption de faute; cependant, lorsqu'il a été déterminé que les dommages se sont produits pendant le transport par mer ou par voie d'eau intérieure, le transporteur peut être exonéré de sa responsabilité pour un certain nombre de raisons semblables à celles prévues par les Règles de Hambourg, à l'exclusion de la faute nautique et de l'incendie.

Le projet d'instrument établit un système de responsabilité mixte inspiré à la fois des Règles de La Haye et des Règles de Hambourg. En effet, l'article 5 impose une série d'obligations au transporteur, principalement celles de charger, de transporter et de livrer les marchandises au lieu de destination. Il mentionne également les soins que le transporteur doit apporter à la cargaison pendant les différentes étapes du transport, ainsi que les mesures qu'il doit prendre ("diligence raisonnable") pour fournir un navire en état de navigabilité.

Ces obligations sont énoncées de façon positive, comme dans les Règles de La Haye, avec un libellé analogue, mais peut-être un peu plus clair. Il convient d'attirer l'attention sur le fait qu'il n'a pas encore été décidé si l'obligation de fournir un navire en état de navigabilité s'imposait uniquement avant le voyage et au début de celui-ci ou pendant tout le voyage.

Le Venezuela partage l'opinion selon laquelle l'obligation de présenter un navire en bon état de navigabilité doit être maintenue sous la forme où elle figure dans les Règles de La Haye, c'est-à-dire qu'elle doit être satisfaite avant le voyage et au début de celui-ci. Si elle devait l'être pendant tout le voyage par mer, indépendamment de l'existence du Code de gestion pour la sécurité et des prescriptions en matière de sécurité de la navigation, cela pourrait imposer au transporteur une charge très difficile à assumer.

D'autre part, le chapitre 6 du projet d'instrument établit un système de responsabilité fondé sur la présomption de faute du transporteur en cas de dommage, de perte ou de retard dans la livraison des marchandises, ce qui le rend responsable à moins qu'il prouve qu'aucune faute de sa part ou de la partie exécutante n'a causé cette perte ou ce dommage (art. 6.1.1. option I a)).

Cette disposition du projet est inspirée ici, bien que son libellé soit différent, de l'article 5.1 des Règles de Hambourg.

Cependant, le projet énonce également (art. 6.1.2) une série de faits qui, s'ils sont prouvés par le transporteur, créent une présomption d'absence de faute de sa part et l'exonèrent de sa responsabilité. Cette liste de (11) faits exonérateurs n'est guère différente de celle des Règles de La Haye, et le Venezuela soutient sans hésiter cette disposition.

Il convient de noter que dans le régime des Règles de La Haye, ces faits constituent des exonérations de responsabilité, alors que dans le projet d'instrument ils sont considérés comme faisant naître une présomption d'absence de faute de la part du transporteur, et non comme une exonération directe.

Il conviendrait d'examiner de façon approfondie les conséquences juridiques de cette modification, d'autant que notre nouvelle Loi sur le commerce maritime (art. 206), qui est inspirée des Règles de La Haye, dispose que les faits qui y sont énoncés constituent des motifs d'exonération. Il faudra tenir compte lors de cet examen du fait que le projet d'instrument établit un certain nombre d'obligations que doit remplir le transporteur et une présomption de faute en cas de dommage, de

perte ou de retard; par conséquent, la création d'une nouvelle présomption contraire lorsque les faits mentionnés à l'article 6.1.2 sont établis paraît trop compliquée et difficile à intégrer dans notre système juridique.

Il faut noter qu'au Venezuela, lorsqu'il s'agit d'obligations de résultats au sens de l'article 6.1.1, le transporteur est exonéré s'il apporte la preuve d'une cause extérieure qui ne lui est pas imputable, ce qui revient à apporter la preuve qu'il a rempli ses obligations contractuelles (art. 5 du projet d'instrument) et que le dommage, la perte ou le retard sont dus à l'un des faits exonérateurs énoncés à l'article 6.1.2 du projet d'instrument.

En conséquence, les faits exonérateurs ne doivent pas être traités comme des présomptions en faveur du transporteur, mais comme de véritables cas d'exonération de responsabilité.

Dans un autre ordre d'idées, le projet d'instrument contient entre crochets un article (6.1.2) en vertu duquel la faute nautique (défaut du capitaine, des membres de l'équipage ou du pilote dans la navigation ou dans l'administration du navire) et l'exception de l'incendie constitueraient une exonération directe (et non une présomption d'absence de faute).

Comme l'indique le texte explicatif, cette proposition a été mise entre crochets en raison de la grande divergence de vues qui existe entre les partisans de l'une et de l'autre position.

Le Venezuela a décidé en 1996, au sein de la Communauté andine, de supprimer la faute nautique et l'exception de l'incendie comme faits exonérateurs, ce qui apparaît dans la Décision 393, laquelle prévaut au niveau international dans les cas de transport multimodal.

Néanmoins, lorsque l'Association vénézuélienne de droit maritime a été consultée, elle a été d'avis d'appuyer l'intégration de l'exception de la faute nautique et de l'incendie parmi les causes d'exonération du transporteur; cela obligerait donc à examiner plus en détail l'opportunité d'adhérer à une convention incluant cette exception et, si une telle convention était adoptée, à modifier en conséquence la Décision 393.

L'article 6.1.4 du projet d'instrument est placé entre crochets. Il fait référence aux cas où le dommage, la perte ou le retard de résultat résultent en partie d'une faute du transporteur et en partie d'un événement dont il ne peut être tenu responsable, auquel cas il n'en répond que dans la mesure où sa faute y a contribué.

Nous considérons que cette disposition ne doit pas être acceptée, car lorsque le transporteur ne remplit pas son obligation de transporter et de livrer la marchandise, il doit répondre de l'ensemble du préjudice causé. Tel est le cas dans notre droit interne.

Il convient de noter que ce projet de disposition est fondé sur l'article 5.7 des Règles de Hambourg et que si une telle disposition est justifiée dans ces règles internationales, compte tenu du système très strict de responsabilité qu'elles établissent, elle ne l'est pas dans le projet d'instrument, dont le système est plus souple et plus favorable au transporteur.

## Commerce électronique

Lors de l'Assemblée du Comité maritime international (CMI) tenue à Singapour, il a été convenu que le Sous-Comité international sur le droit des transports devait élaborer des normes qui incluraient des principes et des dispositions visant à faciliter le commerce électronique. Le Groupe de travail sur le commerce électronique a examiné le projet présenté en mai et les dispositions qu'il a recommandées y ont été intégrées.

L'instrument doit s'appliquer à tous les contrats de transport, y compris ceux conclus par des moyens électroniques. À cette fin, l'instrument est neutre quant aux moyens et aux techniques utilisés. Cela signifie qu'il doit être adapté à tous les types de systèmes, et pas seulement à ceux qui se fondent sur un enregistrement comme le Bill of Lading for Europe (BOLERO). Il doit s'appliquer aux systèmes qui fonctionnent tant en circuit fermé (tels que l'Intranet) qu'en circuit ouvert (tels que l'Internet). Il doit également veiller à ne pas se limiter aux systèmes qui existent actuellement, car la technologie évolue rapidement et ce qui paraît aujourd'hui impossible est probablement déjà inscrit à l'ordre du jour des programmeurs de systèmes informatiques (logiciels).

Un des objectifs de l'instrument est de supprimer l'obstacle du document papier pour les transactions électroniques, en adoptant les principes pertinents de la Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique de 1996.

Une façon simple d'y parvenir consiste à donner au terme "document" une définition qui englobe les informations enregistrées ou archivées par n'importe quel moyen. Les informations conservées par des moyens électroniques seraient ainsi comprises au même titre que celles figurant dans des documents papier. Certains ont considéré qu'il s'agissait là de la meilleure solution, mais compte tenu de l'impression toujours très répandue que le terme "document" signifie "papier", on a utilisé d'autres expressions pour faciliter la conclusion de contrats électroniques ou attestés par des messages électroniques. Les termes "enregistrement électronique" ont été choisis en raison de leur caractère raisonnablement neutre. Les termes "données du contrat" (Contract particulars)<sup>1</sup> ont été considérés comme des termes appropriés qui peuvent s'appliquer facilement aux clauses particulières figurant dans un document de transport ou dans un enregistrement électronique.

Le chapitre 2 contient des dispositions générales relatives au consentement. Il s'agit d'abord du consentement concernant l'émission et l'utilisation d'un enregistrement électronique, puis, une fois qu'un document de transport est émis, du consentement communiqué ou exprimé par des moyens électroniques concernant l'échange d'informations ainsi que d'avis, par exemple, ceux prévus aux articles 6.9.1 et 6.9.2. Un article traite également des cas où les parties souhaitent remplacer un enregistrement électronique par un document papier ou l'inverse. Cette procédure, qui n'est possible que s'il existe un consentement mutuel, est soumise à des conditions strictes. Ce problème est traité dans les Règles du CMI relatives aux connaissements électroniques. Enfin, le chapitre 2 dispose que des normes de procédure doivent être convenues et intégrées dans les clauses du contrat

---

<sup>1</sup> Les termes "données du contrat" ont été traduits dans la version espagnole par "condiciones del contrato", mais ils auraient aussi pu être rendus par "clausulado del contrato", "cláusulas específicas del contrato" ou "cláusulas especiales del contrato".



qui apparaissent dans un enregistrement électronique négociable. Sur ce point, il n'existe pas de pratique généralisée, ni d'uniformité, ni de système prédominant. Une telle disposition est donc nécessaire afin d'éviter les malentendus tant en ce qui concerne le transfert d'enregistrements électroniques que les mesures à prendre pour obtenir la livraison en tant que titulaire d'un enregistrement électronique.

L'instrument prévoit que la négociabilité peut être obtenue et réalisée par des moyens électroniques. La notion de contrôle exclusif de l'enregistrement électronique doit être compatible avec celle de négociabilité, comme l'est celle de possession physique d'un document papier. En conséquence, cette disposition placerait les enregistrements électroniques sur le même plan que les documents de transport négociables et vice-versa, et c'est uniquement pour cela qu'elle a été introduite. On a fait remarquer que, comme l'interprétation de la négociabilité n'est pas la même partout, il n'est peut-être pas possible de déterminer si, à l'heure actuelle, un enregistrement électronique pourrait garantir dans tous les pays ce que l'on entend par négociabilité effective. Cependant, compte tenu du développement rapide du commerce électronique aux niveaux national et international et des législations y relatives qui visent à mettre sur le même plan les documents électroniques et les documents papier, ces dispositions ont été jugées acceptables.

Il a notamment été avancé l'idée que les documents négociables, qu'il s'agisse de documents papier ou d'enregistrements électroniques, n'étaient plus nécessaires, et que dans tous les cas l'accent devait être mis sur le transfert de droits (pour obtenir la livraison ou le droit de contrôle) dans le contrat de transport sans document. En ce qui concerne ce premier point, cette position est basée sur le fait que le financement du transport aérien sous toutes ses formes est entravé par l'utilisation des lettres de transport aérien. Il a également été dit que des lettres de transport maritime (sea waybills)<sup>2</sup> étaient fréquemment utilisées. Tel est peut-être le cas mais il est certain qu'il existe de nombreux marchés sur lesquels les documents négociables sont utilisés. L'instrument doit faire en sorte que rien n'empêche à l'avenir d'utiliser des enregistrements électroniques pour attester de tels contrats de transport. Il doit également établir clairement que le transfert de droits dans les contrats de transport peut s'effectuer par des moyens électroniques.

Ces dispositions sont conformes aux Lois types de la CNUDCI sur le commerce électronique (1996) et sur les signatures électroniques (2001), dont est inspirée, dans une certaine mesure, la loi vénézuélienne sur les messages de données et les signatures électroniques. C'est seulement en reconnaissant la validité des documents transmis par voie électronique que l'on parviendra à surmonter les obstacles juridiques au développement du commerce électronique dans les pays de tradition écrite tels que le nôtre. C'est pourquoi le Venezuela approuve les règles relatives au commerce électroniques qui figurent dans l'instrument.

---

<sup>2</sup> Dans la version espagnole, les termes anglais "air waybill" et "sea waybill" ont été conservés car il est difficile de les définir; cependant, on aurait pu dire qu'il s'agit de documents de transport aérien et maritime non négociables.

## B. Communauté andine (Pérou)

[Original: anglais]

Nous accusons réception du questionnaire établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) concernant le projet d'instrument destiné à régir le transport international de marchandises.

En tant que Direction générale péruvienne du transport par voies navigables, nous nous proposons de donner notre point de vue concernant les points sur lesquels porte chacune des questions.

1. Pensez-vous qu'il serait utile de disposer d'un régime unique de responsabilité applicable au transport de porte à porte qui comprend une étape maritime?

Étant donné que le transport de porte à porte se développe rapidement et que ce sera sans doute prochainement la forme de transport la plus courante, nous estimons qu'il serait souhaitable et utile de disposer d'un régime unique de responsabilité. Néanmoins nous pensons que le projet portant sur des questions qui font déjà l'objet de plusieurs conventions que de nombreux pays n'ont pas encore adoptées, un consensus relève pratiquement de l'utopie.

2. Si tel est les cas, pourquoi? Comme nous l'avons déjà indiqué, nous estimons que le projet d'instrument est trop ambitieux et que l'on cherche à faire un seul et même instrument à partir d'un trop grand nombre de conventions, ce qui fait qu'il est pratiquement impossible que les pays l'adoptent. En fait, le projet porte sur des questions concernant la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des marchandises transportées par ces derniers, qui sont actuellement principalement régies par les Règles de La Haye, de La Haye-Visby et de Hambourg. Ne serait-ce que sur cette question, il n'y a consensus ni dans notre pays ni au sein du Pacte andin.

Le projet porte aussi sur des questions nouvelles qui n'étaient pas traitées dans les règles susmentionnées, comme les connaissements électroniques ou les avaries communes.

En outre, un régime de responsabilité pour le transport de porte à porte implique la prise en compte du transport effectué par voie terrestre qui est généralement régi par le droit national.

Nous suggérons de suivre l'approche double préconisée par M. William Tetley « <http://tetley.law.mcgill.ca/unctad> »: a) une approche rapide consistant à élaborer une nouvelle convention sur le transport de porte à porte, qui pourrait combiner les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg et qui maintiendrait un juste équilibre entre les intérêts des chargeurs et ceux des transporteurs. Cette convention couvrirait l'étape maritime qui est régie par le droit international; et b) une approche lente, qui porterait sur les questions les plus controversées, dont le transport terrestre, généralement régi par le droit national, et serait facultative pour les États.

3. Le même droit devrait-il s'appliquer à l'ensemble du transport de marchandises, tant terrestre que maritime?

Oui. Un droit international unique régissant de bout en bout le transport des marchandises est hautement souhaitable: cela apporterait la sécurité juridique;

favoriserait le commerce; permettrait des jugements enrichis par plusieurs jurisprudences; réduirait les frais de justice, etc.

Toutefois, comme nous l'avons déjà dit dans les paragraphes précédents, le projet est trop ambitieux et certaines questions, comme le transport terrestre de marchandises, sont généralement régies par le droit national. Dans la mesure où il faudrait convaincre les États de ne pas appliquer leur droit national, une convention est probablement irréaliste. Toutefois, on pourrait ménager la possibilité pour les demandeurs et/ou les défendeurs de choisir le for et la loi applicable.

4. Tous ceux qui interviennent dans le transport de marchandises de porte à porte, y compris les entreprises de manutention, les exploitants de terminaux, les transporteurs routiers et ferroviaires et les exploitants d'entrepôt, doivent-ils être soumis au même régime de responsabilité que le transporteur maritime?

Pas nécessairement. Certains risques inhérents au transport maritime ne s'appliquent pas au transport terrestre et vice-versa. La responsabilité ne devrait donc pas être mesurée à la même aune.

Néanmoins, certaines questions touchant la responsabilité, comme le calcul des dommages-intérêts pourraient être réglées de la même façon pour tous, et un consensus sur ces points pourrait, en apportant la sécurité juridique, favoriser le commerce. Du moins en ce qui concerne certains aspects: réduction des frais de justice et connaissance de la façon dont des problèmes semblables ou analogues sont résolus dans d'autres pays. Cela permettrait aux utilisateurs d'avoir plus confiance dans le système.

5. Dans un régime multimodal unique, les parties ayant un intérêt dans la cargaison ou leurs assureurs, devraient-ils avoir le droit, en cas de dommages causés par un intervenant particulier dans le transport de porte à porte, tel qu'une entreprise de manutention, un exploitant de terminal, un transporteur routier ou ferroviaire, un exploitant d'entrepôt, etc., de se retourner directement contre cet intervenant?

Oui. Néanmoins, cela devrait rester un choix pouvant être exercé par le demandeur et ne devrait pas être obligatoire. Le demandeur devrait avoir le choix entre se retourner directement contre le transporteur, à charge pour ce dernier de se retourner contre le sous-traitant, se retourner contre le sous-traitant si le dommage ou la perte est manifestement intervenu à un moment où le sous-traitant était responsable des marchandises, ou encore se retourner contre les deux.

6. Lorsque des conventions s'appliquent au transport terrestre, comme la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), devraient-elles continuer de régir la responsabilité du transporteur terrestre lorsque celui-ci intervient dans un transport de marchandises maritime et terrestre, ou le transporteur terrestre pourrait-il, dans certaines circonstances, être soumis au même régime de responsabilité que le transporteur maritime?

Il est souhaitable que le transporteur terrestre puisse être soumis au même régime de responsabilité que le transporteur maritime, même si ceux-ci ne partagent pas toujours les mêmes risques. Néanmoins, comme nous l'avons déjà dit, il est peu probable qu'une convention unique soit adoptée par la majorité des pays. Les conventions doivent pour le moment rester indépendantes. L'approche double suggérée pourrait faciliter la réalisation de cet objectif.

7. Quels avantages, s'il en existe, estimez-vous qu'aurait l'application d'un régime uniforme de responsabilité au transport tant terrestre que maritime dans le cas du transport multimodal?

Le principal avantage, qui est évident, serait que le régime serait plus facilement compréhensible pour les nombreux utilisateurs. De plus, cela favoriserait le développement du droit et abaisserait les frais de justice. Par voie de conséquence, cela renforcerait la confiance dans le système et favoriserait le développement du commerce en général.

8. Quels sont les problèmes, s'il en existe, qui se posent généralement aujourd'hui du fait du système existant de régimes de responsabilité applicables au transport de marchandises de porte à porte?

Dans des pays comme le nôtre, essentiellement la confusion dans l'esprit des parties ayant un intérêt dans la cargaison quant aux lois et régimes de responsabilité applicables, ce qui fait qu'il est difficile pour les utilisateurs de se faire indemniser ou de poursuivre les transporteurs. Ce n'est cependant pas le seul problème: les juges nationaux ne sont pas spécialisés dans le droit maritime ni dans le droit des transports et ne suivent pas les conventions internationales qui ont été adoptées. Cela ajoute encore à la confusion non seulement dans l'esprit des parties ayant un intérêt dans la cargaison mais aussi dans celui des transporteurs, l'insécurité juridique ayant pour conséquence de renchérir les échanges et le commerce.

9. Voyez-vous des avantages pour ce secteur à ce que les parties ayant un intérêt dans la cargaison ou leurs assureurs obtiennent la possibilité, en cas de dommage ou de perte qui se sont produits pendant que les marchandises étaient sous la garde d'un sous-traitant, de se retourner directement contre le sous-traitant du transporteur qui a émis le connaissement?

Oui. Cela permettrait probablement de réduire les coûts et de rendre le commerce plus efficace. Si les sous-traitants pouvaient être poursuivis en cas de dommage ou de perte survenus alors que les marchandises étaient sous leur garde, ils seraient incités à chercher des modes alternatifs de règlement des litiges qui pourraient arranger toutes les parties et leur éviteraient d'avoir à être poursuivis une fois la responsabilité du transporteur établie par un tribunal compétent ou par un tribunal arbitral. Cela réduirait de toute évidence les frais de justice.

De même, les parties ayant un intérêt dans la cargaison ou leurs assureurs pourraient, dans certains cas, trouver avantage à intenter une action sur place au lieu d'avoir à poursuivre une société à l'étranger. En réduisant les procès en cascade, on pourrait, grâce à l'abaissement des coûts qui en résulterait, obtenir des dommages-intérêts plus élevés, ce qui, au bout du compte, pourrait être dans l'intérêt de tous.

Néanmoins, comme nous l'avons déjà dit, il faudrait que cette solution soit seulement une possibilité pour laquelle pourrait opter le demandeur.

10. Veuillez indiquer si vous avez d'autres observations ou commentaires à formuler concernant l'instrument élaboré par la CNUDCI.

Nous pensons qu'un tel instrument est souhaitable. Nous estimons néanmoins qu'il serait irréaliste de penser qu'il puisse être couronné de succès, car de nombreux pays ne seraient pas en mesure de le ratifier. En éliminant certaines des questions délicates, on pourrait assurer le succès de la convention. Il faudrait

parallèlement poursuivre les pourparlers afin de parvenir à un terrain d'entente optimal. Nous estimons donc qu'il faudrait adopter l'approche double.

### **III. Déclarations et contributions supplémentaires concernant l'élaboration du projet d'instrument**

#### **A. Émanant d'États**

##### **Malaisie**

[Original: anglais]

Veillez noter que les observations ci-dessous ont un caractère provisoire car la Malaisie n'a pas encore reçu certains des autres documents pertinents.

- i) Les opérations de transport de port à port (transport international de marchandises par mer) ne sauraient être assimilées aux opérations de transport de porte à porte. Elles sont différentes et doivent être traitées séparément étant donné la diversité des régimes de transport terrestre et des législations des pays en la matière, en particulier des pays non membres. Il ne faut pas sous-estimer les risques potentiels d'une extension au transport terrestre des règles régissant le transport maritime, en particulier dans les pays en développement.
- ii) Vu le nombre plutôt limité de pays membres, il serait prématuré et déraisonnable de vouloir faire de l'instrument international en cours d'élaboration un traité international. Il serait peut-être préférable qu'il soit proposé comme une convention internationale par l'Organisation des Nations Unies.

#### **B. Reçues d'organisations intergouvernementales**

##### **Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)**

[Original: anglais]

##### **Remarques générales**

Le Comité des transports maritimes a organisé un atelier sur les régimes de responsabilité dans le transport de marchandises afin de faciliter la modernisation des régimes en vigueur et d'apporter quelques éclaircissements supplémentaires sur les mesures pouvant être prises pour mettre en place un nouveau régime susceptible de mieux convenir tant aux gouvernements qu'à l'industrie. L'OCDE espérait que cette initiative ne se traduirait pas par une prolifération accrue des régimes mais favoriserait au contraire une convergence de vues permettant d'harmoniser davantage les pratiques internationales.

En préparation de cet atelier, un consultant a été chargé d'analyser une série de régimes en vigueur et de recenser les questions qui divisent encore profondément les diverses parties concernées par ces régimes. Son rapport, qui a servi de base de discussion à l'atelier, est disponible sur le site Web du Comité des transports maritimes, à l'adresse suivante: <http://www.oecd.org/dsti/sti/transport/sea/index.htm>

## **L'atelier**

L'atelier organisé par le Comité des transports maritimes s'est tenu les 25 et 26 janvier 2001 et a réuni quelque 120 participants de pays membres de l'OCDE qui représentaient des gouvernements et l'industrie. Un certain nombre d'organismes intergouvernementaux s'intéressant aux questions de responsabilité dans le transport de marchandises étaient également représentés.

L'atelier était présidé par M. Alfred Popp, Avocat général principal au Ministère de la justice du Canada. M. Popp est aussi le Président en exercice du Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Les participants à l'atelier qui, représentaient naturellement leurs gouvernements et organisations, ont été invités à participer et à intervenir à titre personnel, car l'atelier était simplement une occasion de procéder à un échange de vues sur les questions recensées par le consultant, l'objectif étant de déterminer s'il serait possible de trouver un terrain d'entente ou un point de convergence qui permettrait à une conférence diplomatique future de régler certaines de ces questions jusqu'ici controversées.

Les opinions personnelles des participants n'ont pas été consignées et aucune déclaration n'a été nommément attribuée à son auteur. De même, les conclusions de l'atelier ne reflètent pas nécessairement les opinions des gouvernements des États membres du Comité des transports maritimes, ni des représentants de l'industrie présents.

Cependant, les points abordés ci-après sont présentés aux parties intéressées, qu'il s'agisse de gouvernements, de professionnels ou d'organisations internationales qui pourraient envisager dans l'avenir d'accueillir des conférences diplomatiques consacrées à la responsabilité dans le transport de marchandises ou d'y prendre part, comme les conclusions des débats entre les participants à l'atelier.

Bien que ces conclusions ne lient aucune des parties, elles peuvent cependant offrir quelques indications sur les mesures que les pouvoirs publics pourraient prendre pour favoriser l'élaboration d'un régime de responsabilité dans le transport de marchandises qui soit plus complet et acceptable par tous. À tout le moins, elles peuvent suggérer des variantes qui pourraient en fin de compte constituer des solutions de compromis acceptables.

## **Questions ayant fait l'objet d'un consensus**

### **Question A: Préjudice dû à un retard**

Il a été noté que cette question a toujours été controversée. Il a cependant été convenu qu'un nouveau régime devrait traiter des retards lorsque la ponctualité de la livraison fait l'objet de clauses contractuelles particulières. On pourrait en outre envisager d'inclure des dispositions relatives aux retards en général.

### **Question B: Application à différents documents de transport**

Tout nouveau régime devrait s'appliquer non seulement aux connaissements traditionnels, mais aussi à d'autres contrats de transport non négociables, à l'exclusion des contrats d'affrètement.

**Question C: Application aux transactions électroniques ou autres**

Un nouveau régime devrait être entièrement compatible avec le commerce électronique moderne, y compris Internet.

**Question D: Reconnaissance des transporteurs exécutants et des transporteurs contractants**

On s'est prononcé dans l'ensemble en faveur de l'inclusion de la notion de transporteur exécutant dans un nouveau régime, sans pour autant abandonner le principe de recours contre le transporteur contractant, ni permettre à celui-ci d'être déchargé de toute responsabilité du seul fait qu'il a sous-traité le transport à un autre transporteur.

Cependant, certains ont estimé que la définition du transporteur exécutant qui figure dans le projet de CMI était peut-être trop large, et que celle des Règles de Hambourg constituerait peut-être un meilleur point de départ.

**Question E: Application aux animaux vivants et aux marchandises en pontée*****Animaux vivants***

Une forte majorité d'intervenants étaient opposés à l'inclusion des animaux vivants dans un nouveau régime en raison de la nature particulière de cette marchandise. Cependant, on a estimé qu'il fallait poursuivre les consultations avec les transporteurs et les chargeurs d'animaux vivants.

***Marchandises en pontée***

Les marchandises en pontée devraient être couvertes par le régime sans faire l'objet d'une disposition particulière dans le cas des marchandises conteneurisées, conformément aux pratiques commerciales actuelles. Les marchandises non conteneurisées devraient être couvertes sous réserve que les droits et devoirs des transporteurs et des chargeurs soient précisés dans le sens des Règles de Hambourg.

**Question F: Application du régime aux marchandises à destination ou en provenance d'un État contractant**

La proposition visant à ce que les marchandises destinées à un État contractant soient couvertes par le régime même si le port d'origine est situé dans un État non contractant a bénéficié d'un très large soutien.

**Question K: Documentation**

Les participants ont noté qu'il s'agit d'une question technique devant être examinée par des experts, et que la seule question de fond pertinente est que les informations relatives au navire et au chargement figurant dans ces documents doivent être parfaitement fiables. Certains commentaires formulés à la question I peuvent aussi s'appliquer ici.

**Question L: Délai de notification d'une perte ou d'un dommage**

Il a été reconnu qu'il s'agit d'une question technique ne pouvant être réglée que par des discussions avec des professionnels afin que les limitations fixées correspondent aux pratiques commerciales modernes.

D'une manière générale, cependant, les participants étaient favorables à des limitations strictes, bien que certains aient estimé nécessaire d'allonger le délai de trois jours fixé par les Règles de La Haye-Visby lorsque le dommage n'était pas apparent.

**Question M: Prescription des actions**

Là encore, un très large soutien s'est exprimé en faveur d'un délai de prescription strict, comme dans les Règles de La Haye-Visby, sous réserve que l'action récursoire fasse l'objet de dispositions appropriées et que soient envisagées des dispositions relatives à la suspension et à l'interruption de cette prescription.

**Question N: Dispositions expresses concernant l'arbitrage ou d'autres formes de règlement des différends**

Un nouveau régime devrait prévoir que les parties peuvent convenir de soumettre leurs différends à l'arbitrage ou à d'autres formes de règlement des différends.

**Question O: Tribunaux devant lesquels une procédure judiciaire peut être introduite**

Un très large soutien a été exprimé en faveur de la mise à la disposition du demandeur d'une liste précise de tribunaux ou de règles relatives au choix du for, allant dans le sens de celles prévues par les Règles de Hambourg, mais qui pourraient être définies de manière relativement stricte afin de limiter au minimum la recherche d'un for complaisant.

Cependant, il faudrait examiner soigneusement toute liste pour s'assurer qu'elle convient aux transports multimodaux, si le régime de la nouvelle convention leur est étendu.

**Questions ayant fait l'objet d'une convergence de vues mais non d'un consensus:**

**Questions G et H: Champ d'application du régime, y compris en ce qui concerne les étapes multimodales**

Il y a eu un très large consensus sur le fait que le nouveau régime devrait viser en priorité à améliorer le régime gouvernant l'étape maritime du transport.

Cependant, on a reconnu aussi dans l'ensemble que le transport multimodal prenait une place croissante dans les pratiques commerciales modernes. Par conséquent, il faudrait examiner plus avant comment faire en sorte que le nouveau régime applicable au transport maritime s'articule avec ceux qui régissent les autres modes de transport.

Toute mesure visant à étendre le champ d'application du nouveau régime devrait prendre pleinement en compte et traiter les conflits éventuels avec d'autres conventions internationales ou des lois nationales.



Il ne faudrait pas négliger la possibilité de traiter cette question en prévoyant un régime de responsabilité “par défaut” en cas d’incertitude quant au régime qui devrait s’appliquer.

**Question I: Répartition des responsabilités entre transporteurs et chargeurs**

Il y a eu un large accord sur le fait que les critères proposés par le consultant constituaient une bonne base pour évaluer la répartition des responsabilités. Conformément à ces critères, le nouveau régime:

- a) Doit servir les objectifs d’ordre public des États membres (facilitation des échanges, sécurité maritime, etc.);
- b) Devrait avoir des chances à être accepté rapidement et appliqué de manière uniforme dans le monde entier, en particulier par les principales puissances commerciales ayant une flotte marchande;
- c) Devrait être aussi clair que possible et ne pas donner lieu à des interprétations divergentes;
- d) Devrait prévoir une répartition efficace et économique du risque assuré; et
- e) Devrait favoriser la convergence avec les régimes de responsabilité pour le transport de marchandises en vigueur pour les autres modes de transport.

Il y a également eu un large accord sur le fait qu’il faudrait une répartition équilibrée des responsabilités, reconnaissant les droits et les obligations tant des transporteurs que des chargeurs.

L’orientation de la discussion a montré que si cet équilibre était atteint, la suppression de la faute nautique et d’autres exonérations pourrait bénéficier d’un appui, encore que de vives craintes aient été exprimées quant aux incidences possibles de cette suppression.

Il a été clairement reconnu qu’une répartition équilibrée des droits et des obligations des transporteurs et des chargeurs était importante également pour la sécurité et la viabilité du trafic maritime, en particulier en ce qui concerne la prévention des accidents.

De nombreux éléments permettaient également de penser qu’une répartition plus rigoureuse de la responsabilité, dans le sens des dispositions des Règles de Hambourg, pourrait en fin de compte recueillir un appui, peut-être avec une liste d’exonérations particulières.

Dans tous les cas, il faudrait imposer aux chargeurs des obligations compensatoires, de sorte qu’ils soient tenus:

- a) de déclarer les caractéristiques particulières des marchandises qui sont importantes pour leur manipulation et leur transport – notamment leurs propriétés dangereuses et les précautions spéciales à prendre en conséquence; et
- b) de respecter les dispositions légales et administratives relatives aux documents d’expédition et les clauses du contrat de transport régissant la livraison des marchandises au destinataire.

Les chargeurs devraient être responsables de tous dommages ou dépenses causés au transporteur ou à d'autres parties:

- Du fait de leur manquement à ces obligations; ou
- Du fait des marchandises elles-mêmes, si ces dommages ou dépenses résultent de leur propre faute ou négligence.

Il faudrait également examiner attentivement la question de la charge de la preuve.

#### **Question J: Limites monétaires**

La question des limites monétaires ne peut être résolue que par une conférence diplomatique.

Il serait souhaitable que, préalablement à l'examen de nouvelles limites monétaires, l'OCDE fasse réaliser, dans le cadre des préparatifs d'une conférence diplomatique, une étude indépendante sur les changements intervenus en termes de valeur monétaire depuis que les limites avaient été fixées dans les Règles de La Haye-Visby.

Au cours des débats, la proposition visant à supprimer les limites "par colis" a reçu peu d'appui, mais il a été convenu que cette question pourrait être réexaminée si un nouveau régime était étendu aux étapes multimodales.

La proposition visant à inclure dans un nouveau régime une disposition relative au réexamen des limites par "une procédure d'amendement tacite", éventuellement inspirée des dispositions existant dans d'autres conventions relatives aux transports, a également bénéficié d'un large soutien.

#### **Autre question**

Au cours de l'atelier, les représentants de l'industrie des transports ont fortement appuyé l'idée selon laquelle la liberté contractuelle devrait faire partie intégrante de toute nouvelle convention. Les représentants des gouvernements, en revanche, ont eu tendance à exprimer l'opinion selon laquelle l'unification du droit international des transports ne pourrait porter ses fruits que si les nouvelles dispositions étaient impératives. La liberté contractuelle pourrait cependant être limitée uniquement dans les cas où des clauses générales étaient utilisées.

## C. Reçues d'organisations non gouvernementales invitées par le secrétariat

### 1. Association of American Railroads

[Original: anglais]

#### Commentaires de l'Association of American Railroads<sup>1</sup> relatifs au projet préliminaire d'instrument sur le transport de marchandises par mer

Le 16 septembre 2002, le Groupe de travail sur le droit des transports, créé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) se réunira pour examiner le projet préliminaire d'instrument sur le transport de marchandises par mer. Le projet d'instrument proposé devrait contribuer à modifier sensiblement les règles juridiques applicables au transport de marchandises par mer et, tel qu'il est rédigé, envisage en partie de s'appliquer à l'étape terrestre d'un transport qui fait l'objet d'un contrat de transport maritime.

Les compagnies de chemin de fer des États-Unis d'Amérique et du Canada membres de l'Association of American Railroads ont de réelles préoccupations quant à l'idée d'appliquer le projet d'instrument aux transports ferroviaires. Aux États-Unis d'Amérique et Canada, la responsabilité des transporteurs ferroviaires pour les pertes et dommages subis par les marchandises au cours du transport et les droits et obligations du transporteur ferroviaire et de l'expéditeur obéissent déjà à un régime bien établi, repris par la législation et étoffé au fil des litiges et des décisions des organismes de réglementation appelés à interpréter et appliquer la loi.

Un des éléments fondamentaux de ce régime, s'agissant d'un transport ferroviaire couplé à un transport maritime, réside dans le droit de tout transporteur maritime de conclure avec le transporteur ferroviaire un accord lui permettant de choisir le niveau de protection qu'il juge nécessaire et souhaitable pour la marchandise. (Un autre élément capital de ce régime tient au fait que les transporteurs ferroviaires sont en concurrence les uns avec les autres en ce qui concerne les conditions offertes aux transporteurs maritimes.) À cet égard, le transporteur ferroviaire n'a de relations contractuelles qu'avec le transporteur maritime lorsqu'il transporte des conteneurs avant ou après un transport par mer.

À l'origine, la législation qui énonçait les obligations des transporteurs ferroviaires en cas de perte et de dommage subis par la marchandise codifiait des règles de *common law*, selon lesquelles un transporteur ferroviaire était un "transporteur public" (*common carrier*) et, à ce titre, était responsable de l'ensemble des pertes effectives qu'il avait occasionnées en raison de perte, de dommage ou de retard dans le transport des biens<sup>2</sup>. En vertu du système en vigueur aux États-Unis et au Canada, en tant que transporteurs publics, les chemins de fer sont tenus de

<sup>1</sup> L'Association of American Railroads est une association de chemins de fer qui regroupe toutes les grandes compagnies ferroviaires de transport de marchandises du Canada, des États-Unis et du Mexique, ainsi que les sociétés de chemin de fer qui exploitent les lignes interurbaines aux États-Unis et les lignes de banlieue.

<sup>2</sup> Les dispositions relatives à la responsabilité des transporteurs publics aux États-Unis (l'"amendement Carmack") figurent à l'article 11706 du titre 49 du Code des États-Unis et au Canada, dans le Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire des marchandises.

transporter les biens qui leur sont remis pour autant que la demande soit raisonnable. En outre, conformément à la législation de ces deux pays, la jurisprudence fédérale est systématiquement considérée comme l'emportant sur la *common law* ainsi que sur les recours et droits d'action prévus dans le droit interne des États au motif de négligence, fraude, déclaration inexacte par négligence, dépôt et pratiques commerciales malhonnêtes.

La législation établie par la suite aux États-Unis et au Canada a donné la possibilité aux chemins de fer de conclure avec les expéditeurs des accords contractuels dans lesquels les obligations imposées normalement par la loi aux transporteurs ferroviaires, en leur qualité de transporteurs publics, pouvaient être modifiées. Les parties à un contrat de transport pouvaient, en matière de responsabilité, convenir, par exemple, de réduire les délais de recours et la responsabilité du transporteur par rapport à ce que prévoyait la loi. Dans la mesure où un transporteur ferroviaire s'engageait à transporter des marchandises en vertu d'un contrat de transport, sa responsabilité (qui était, à défaut, celle du transporteur public) était déterminée par le contrat passé entre la compagnie de chemins de fer et le transporteur maritime.

C'est pourquoi la pratique actuelle des chemins de fer aux États-Unis et au Canada consiste à conclure avec les transporteurs maritimes des contrats de transport appelés "circulaires", dont les dispositions varient d'un transporteur à l'autre, mais prévoient généralement des limitations de la responsabilité, des exceptions expresses et des procédures de recours en cas de perte ou de dommage non localisés, ainsi que la possibilité de retenir le régime de la responsabilité complète reconnue au "transporteur public". D'autres clauses peuvent porter sur la responsabilité, le principe de la relativité des contrats, les biens et équipements interdits et les conditions émises par l'expéditeur. Il est également courant d'inclure dans les circulaires des chemins de fer relatives au transport conteneurisé précédent ou suivant ou transport maritime les clauses de limitations de la responsabilité prévues dans le contrat de transport ou le connaissance établi par le transporteur maritime et le chargeur. Les chargeurs intermodaux (c'est-à-dire les transporteurs maritimes) ont actuellement la possibilité d'accepter les dispositions de ces "circulaires" ou de conclure un accord prévoyant les règles et les tarifs propres à répondre à leurs besoins particuliers.

La relation contractuelle instaurée par une circulaire ou un contrat en bonne et due forme, a ceci de caractéristique qu'un recours pour perte ou dommage ne peut être intenté contre les chemins de fer que par des transporteurs maritimes, car les chemins de fer n'ont de liens contractuels avec aucune autre partie intervenant dans la chaîne de transport, y compris le chargeur. C'est dans le cadre de cette relation contractuelle que l'on prévoit aussi où se tiendrait un éventuel procès et la juridiction compétente, ce qui limite la possibilité d'introduire une action contre le transporteur ferroviaire devant une juridiction étrangère. Ainsi, il existe déjà aux États-Unis et au Canada un régime uniforme et bien accepté pour traiter les

réclamations pour pertes et dommages subis par des marchandises transportées par voie ferroviaire, qui répond aux besoins des parties concernées<sup>3</sup>.

Le projet d'instrument porterait considérablement atteinte au régime actuel de responsabilité des transporteurs ferroviaires aux États-Unis et au Canada en cas de pertes et de dommages subis par les marchandises dont le transport comporte une étape maritime antérieure ou postérieure. En particulier, aux termes du projet d'article 4.2.1, la portée de l'instrument s'étendrait à la partie intérieure d'un transport maritime et, en vertu du projet d'article 6.3.2, les chemins de fer, en tant que "partie exécutive", seraient soumis aux conditions de responsabilité définies dans le projet d'instrument. Par conséquent, les transporteurs ferroviaires des États-Unis et du Canada seraient obligés d'accepter des conditions de responsabilité plus onéreuses sans contrepartie évidente. Les dispositions du projet d'instrument porteraient préjudice au régime actuel applicable aux chemins de fer des États-Unis et du Canada. Elles auraient notamment pour effet de limiter la capacité et le droit des transporteurs ferroviaires de négocier ou d'offrir des clauses contractuelles spécifiques, telles celles limitant la responsabilité par colis ou par conteneur, qui peuvent être retenues en remplacement instituant la pleine responsabilité du transporteur public (projet d'article 6.7.1) d'affaiblir ou de supprimer les dispositions relatives à l'instauration de relations contractuelles exclusives avec le transporteur maritime (projet d'article 1.5), d'engager la responsabilité des transporteurs terrestres devant les tribunaux étrangers (projet d'article 17), de restreindre la capacité des intervenants à définir leur responsabilité en tant que "partie exécutive" (projet d'article 6.3.1) et de modifier la responsabilité en matière de blocage et d'arrimage (art. 6.1.3 ix)).

Pour toutes ces raisons, les compagnies des chemins de fer des États-Unis et du Canada membres de l'Association of American Railroads s'opposent vigoureusement à la portée donnée au projet d'instrument tel qu'il est actuellement rédigé. Elles partagent le souci exprimé par la Commission économique pour l'Europe de l'ONU et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement dans leurs commentaires sur le projet d'instrument (document de la CNUDCI A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1), à savoir qu'il ne faudrait pas étendre le champ d'application du projet d'instrument au-delà du transport de port à port avant d'avoir examiné minutieusement et réglé tous les problèmes qu'une telle décision entraînerait. Les membres de l'Association of American Railroads sont d'avis qu'un instrument relatif à la responsabilité à l'égard des marchandises transportées par mer devrait prendre en compte les préoccupations des chemins de fer des États-Unis et du Canada et devrait être rédigé de manière à éviter sans ambiguïté de porter atteinte: 1) aux arrangements contractuels que les transporteurs maritimes et les transporteurs ferroviaires peuvent conclure actuellement s'agissant de la partie intérieure d'un transport de marchandises acheminées également par mer et 2) aux droits et responsabilités des parties à ces arrangements. Aussi ne faudrait-il pas étendre le champ du projet d'instrument à la partie terrestre du transport dans la

---

<sup>3</sup> Il convient de noter que, s'agissant des transports ferroviaires aux États-Unis, la Cour suprême de ce pays a reconnu que l'objectif premier de l'amendement Carmack (c'est-à-dire les dispositions sur lesquelles repose le régime de la responsabilité pour pertes et dommages subis par les marchandises transportées) était de délivrer les chargeurs de l'obligation de rechercher le responsable parmi les transporteurs qui sont intervenus dans la chaîne du transport (Reider v. Thompson, 339 U. S. 113 (1950)).

mesure où le régime actuel de responsabilité applicable aux chemins de fer aux États-Unis et au Canada en souffrirait.

## 2. Chambre de commerce internationale (CCI)

[Original: anglais]

### **Observations présentées par la Commission des transports et de la logistique de la Chambre de commerce internationale sur le projet d'instrument sur le droit des transports de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)**

La Chambre de commerce internationale (CCI) estime que le commerce maritime serait facilité par un régime international uniforme de responsabilité en matière de transport de marchandises par mer, actualisé pour tenir compte de la modernisation des transports et de la logistique. Elle note qu'un Groupe de travail de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) examine actuellement un projet d'instrument sur le droit des transports, qui contient des dispositions traitant de façon approfondie les questions relatives à la responsabilité en matière de transport de marchandises par mer. Elle se félicite de cette initiative, qui est motivée par le désir d'uniformiser davantage les régimes de responsabilité en matière de transport de marchandises par mer, et envisage avec plaisir d'y contribuer.

La Commission des transports et de la logistique de la CCI représente toutes les branches de l'industrie du transport international, dont les chargeurs, les opérateurs de navires, les transitaires, les transporteurs et les assureurs dans plus de 130 pays. La CCI a pour objectif de promouvoir un système de commerce international et d'investissement ouvert ainsi que l'économie de marché dans le monde entier. Elle facilite également les échanges commerciaux en fournissant des services d'arbitrage et en élaborant des règles facultatives telles les Incoterms, les Règles et usances uniformes (RUU 500) et, en collaboration avec la CNUCED, les Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal.

Divers régimes régissent actuellement la responsabilité pour la perte ou le dommage subi par les marchandises pendant un transport maritime international. Les plus importants d'entre eux sont les "Règles de La Haye" de 1924 et les Règles de "La Haye-Visby", adoptées en 1968. On peut également citer les Règles de Hambourg et les codes maritimes scandinaves. En général, cependant, aucun de ces régimes ne prend pleinement en compte la modernisation du commerce international, notamment la conteneurisation, le transport multimodal, la livraison juste à temps et le commerce électronique.

La CCI est convaincue que les efforts déployés par la CNUDCI pour élaborer un nouveau régime de responsabilité en matière de transport international de marchandises sont opportuns et louables. La question des régimes de responsabilité en matière de transport maritime de marchandises étant par définition internationale, l'élaboration de toute nouvelle norme dans ce domaine devrait passer par des consultations de fond avec les représentants de tous les secteurs concernés.

La Commission des transports de la CCI est favorable à l'élaboration d'un nouveau régime international uniforme de responsabilité en matière de transport maritime de marchandises qui:

- Contribue à harmoniser les régimes de responsabilité en matière de transport de porte à porte et de transport maritime;
- Actualise et clarifie la charge de la preuve pour toutes les parties ainsi que les recours d'un transporteur ou d'un intermédiaire faisant l'objet d'une réclamation;
- Permette aux parties de conclure des contrats de transport maritime adaptés à leurs besoins particuliers, dans lesquels elles conviendraient de déroger aux dispositions du régime international de responsabilité en matière de transport maritime de marchandises;
- Permette d'adapter au fil du temps les limites de responsabilité fixées par les Règles de La Haye-Visby;
- Établisse des procédures et clarifie les droits et obligations en matière de responsabilité dans le transport de marchandises afin de réduire au minimum les obstacles au commerce international qui résultent d'un recours excessif aux tribunaux; et
- Adopte des dispositions modernes et pertinentes s'appliquant à d'autres questions importantes pour la responsabilité dans le transport international des marchandises, notamment le choix du for, la formulation de réserves par les transporteurs et les obligations du chargeur.

### **3. International Group of Protection and Indemnity Clubs**

[Original: anglais]

#### **Observations de l'International Group of Protection and Indemnity Clubs**

1. L'International Group of Protection and Indemnity Clubs (IG) comprend 13 clubs qui assurent environ 90 % du tonnage maritime mondial. Ces clubs sont des organisations mutuelles à but non lucratif, c'est-à-dire que les propriétaires de navires qui en sont membres s'assurent entre eux, sur une base d'indemnité, contre divers risques "responsabilité civile" liés à l'utilisation et à l'exploitation de navires, y compris la responsabilité pour la perte ou le dommage subi par les marchandises.

#### **2. Champ d'application**

a) La CNUDCI a été créée dans le but de poursuivre l'harmonisation et l'unification du droit commercial international. Son initiative visant à élaborer une nouvelle convention sur le transport international de marchandises incluant une étape maritime est dans l'ensemble favorablement accueillie par l'industrie des transports maritimes, compte tenu de la multiplicité des conventions internationales et des lois nationales applicables à ce mode de transport. Le manque d'uniformité nuit inévitablement à la sécurité commerciale et juridique, qui est importante pour toutes les parties intervenant dans le transport international de marchandises.

b) La CNUDCI compte que le Groupe de travail III, qui examine actuellement un projet d'instrument sur le droit des transports, consacrerait une partie de sa onzième session à un débat sur le champ d'application dudit projet.

c) Jusqu'à présent, les transporteurs maritimes concluaient des contrats de transport de palan à palan, leur responsabilité en vertu des conventions maritimes pertinentes étant limitée au transport maritime, même s'ils pouvaient accepter d'assumer la responsabilité des mouvements connexes des marchandises avant le chargement et après le déchargement effectués normalement dans l'enceinte des ports de chargement et de déchargement. Les pratiques actuelles en matière de commerce et d'assurance ainsi que les conventions maritimes existantes sont en général conçues pour pourvoir aux besoins de ce type traditionnel de transport. Cependant, si celui-ci reste de règle dans le trafic de vrac et le trafic de marchandises diverses et continue de représenter le tonnage le plus important, les marchandises conteneurisées, qui représentent aujourd'hui un pourcentage très élevé des mouvements de marchandises, font souvent l'objet d'un transport de porte à porte ou multimodal, c'est-à-dire faisant intervenir plus d'un mode de transport dans le cadre d'un contrat unique.

d) Les Règles de l'IG disposent que la responsabilité du transporteur n'est pas couverte s'il conclut un contrat de transport maritime dont les conditions sont moins favorables que celles prévues par les Règles de La Haye et de La Haye-Visby. En revanche, les Clubs couvriront également les sinistres survenus lors de l'exécution d'un contrat de transport de porte à porte incluant une étape maritime, dans le cadre de laquelle le propriétaire du navire assume la responsabilité de la totalité du transport, y compris la partie exécutée par un mode de transport autre que le navire inscrit, par exemple par route ou par rail. Cette couverture est cependant subordonnée à l'approbation préalable du contrat par le Club, qui en principe ne sera donnée que si les conditions du contrat ne sont pas moins favorables que celles prévues par tout autre instrument s'appliquant obligatoirement audit autre mode de transport, tel que la CMR. Un propriétaire de navire est tenu de préserver ses droits de recours contre les parties qui interviennent dans l'exécution d'étapes du transport autres que l'étape maritime.

e) Si le transport de porte à porte en était exclu, l'IG estime qu'une nouvelle convention ne serait guère utile à l'industrie des transports, car le fait d'ajouter un instrument supplémentaire au champ d'application limité dans un domaine du droit international déjà encombré de règles contradictoires ne ferait qu'ajouter à la confusion. En conséquence, il est peu probable qu'une telle convention soit largement appuyée par les États.

f) Si l'instrument couvre le transport de porte à porte, la question se pose de savoir s'il devrait s'appliquer de manière uniforme ou selon un système de réseau, en particulier en ce qui concerne son régime de responsabilité. (L'IG, à l'instar de la grande majorité des représentants, estime que le régime de responsabilité devrait être fondé sur le principe de la faute, comme le prévoit le projet d'instrument). Dans le premier cas, les dispositions de l'instrument relatives à la responsabilité s'appliqueraient pendant toute la durée du transport, c'est à dire à la fois aux étapes maritimes et terrestres, indépendamment du mode de transport utilisé. Dans le second, l'instrument serait supplanté par toute convention internationale obligatoire (généralement unimodale), applicable à l'étape ou aux étapes terrestres.



g) L'article 4.2.1 du projet d'instrument prévoit un système de réseau limité à l'application des dispositions impératives de toute convention internationale obligatoirement applicable concernant la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et les délais pour agir en justice. L'IG, comme il l'a déjà indiqué, souscrit à cette approche pour les raisons ci-après.

- 1) Comme on l'a dit plus haut, les marchandises conteneurisées représentent aujourd'hui un pourcentage très élevé des mouvements de marchandises. Actuellement, la grande majorité des transporteurs qui offrent des services de transport de porte à porte (entreprises de transport multimodal (ETM)), qu'ils soient propriétaires de navires, transporteurs non exploitants de navires ou transitaires, le font dans le cadre de contrats de transport prévoyant un système de réseau. À cet égard, il convient de noter que les Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal, qui sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1992 et qui prévoient un système de réseau, sont aujourd'hui largement acceptées par l'industrie des transports et couramment utilisées pour les contrats de transport de porte à porte. Dans une étude sur les transports multimodaux récemment réalisée pour le compte de la Communauté européenne, 95 % des chargeurs de l'Union européenne interrogés ont signalé un taux de perte inférieur à 0,1 % des mouvements de marchandises, dont moins de 1 % a donné lieu à un contentieux. L'IG estime que 80 à 90 % des affaires qui donnent effectivement lieu à un contentieux se règlent avant l'ouverture du procès. Tout en reconnaissant que le taux de perte est peut-être légèrement plus élevé dans d'autres parties du monde, l'IG pense que ces statistiques corroborent l'opinion selon laquelle le système de réseau s'est avéré à la fois pratique et efficace et qu'il est largement compris.
- 2) Le fait d'adopter une approche de réseau plutôt qu'un système uniforme préserverait l'intégrité des conventions unimodales existantes et, ce faisant, réduirait les risques de litige. Par voie de conséquence, la probabilité que l'instrument suscite un plus large appui s'en trouverait accrue.
- 3) Les coûts de règlement d'une réclamation présentée par des chargeurs au titre d'un contrat risquent d'être plus élevés si celui-ci relève d'un système de responsabilité uniforme que s'il relève d'un système de réseau. Dans le premier cas, l'ETM devrait parvenir à un règlement avec les chargeurs sur la base du régime uniforme puis se retourner, sur la base des règles unimodales applicables, contre le sous-traitant qui a exécuté l'étape terrestre du transport. Dans le second cas, un seul régime serait applicable à l'action et au recours, ce qui réduirait les risques de litige possibles et donc les coûts.
- 4) Les régimes unimodaux existants ont été élaborés pour tenir compte des risques particuliers liés au transport de marchandises par des modes de transport particuliers. Le transport multimodal suppose l'utilisation de modes de transport différents. Pour autant que cela soit à la fois pratique et possible dans le cadre d'un contrat unique régissant l'ensemble du mouvement de marchandises, il semblerait logique que chaque mode de transport soit soumis aux règles de portée limitée des conventions unimodales auxquelles sont habitués les chargeurs et les transporteurs.

### 3. Répartition du risque

Le principal objectif des conventions relatives au transport international n'est pas seulement de promouvoir l'uniformité internationale, mais aussi d'assurer un équilibre acceptable et juste entre les droits et les obligations, et donc de répartir les risques entre les parties au contrat de transport. L'IG estime qu'il est de la plus haute importance que le Groupe de travail ne perde pas de vue ce principe au cours de ses débats initiaux sur le projet d'instrument. Le Groupe de travail a examiné et continue d'examiner les dispositions de l'instrument article par article, en particulier les articles relatifs aux droits, aux obligations et aux responsabilités du transporteur, dont on a dit, à juste titre, qu'ils constituaient les éléments fondamentaux de l'instrument. L'IG pense qu'en examinant ces articles isolément et non globalement, le Groupe de travail risque de perdre de vue ce principe et, partant, la nécessité de maintenir une répartition équitable du risque entre le transporteur et le chargeur. Il est intéressant de noter qu'à sa neuvième session, le Groupe de travail a décidé de commencer ses travaux "par un vaste échange de vues sur les principes généraux du projet d'instrument, plutôt que de procéder d'abord à une analyse article par article de celui-ci".

Cela étant, l'IG souhaite faire les observations suivantes.

Les contrats de transport de marchandises relèvent essentiellement du droit privé et non du droit public et ne sont pas des contrats "de consommation" au sens où l'on entend généralement. À l'époque actuelle, le contrat de transport est dans presque tous les cas conclu entre des parties commerciales dont le pouvoir de négociation est sensiblement égal, bien que, comme on l'a fait observer, les grands chargeurs détiennent aujourd'hui un pouvoir de négociation considérable.

Il convient peut-être de noter que si le transporteur doit assumer une plus grande responsabilité en vertu du projet d'instrument qu'en vertu des Règles de La Haye et de La Haye-Visby, du fait de la suppression des exonérations et de l'imposition de plus grandes obligations et responsabilités, sa prime d'assurance augmentera. Cette augmentation serait répercutée sur les chargeurs sous la forme d'une hausse des taux de fret. L'IG estime donc improbable que l'imposition d'un système de responsabilité plus lourd se traduise par une réduction des coûts globaux de transport. Plus vraisemblablement, la modification de la répartition du risque entre les parties et leurs assureurs respectifs s'accompagnera seulement d'une redistribution de ces coûts entre eux.

### 4. Obligations du transporteur

a) *Extension de l'obligation du transporteur d'exercer une diligence raisonnable.*

À ce jour, une majorité de représentants se sont déclarés favorables à une extension à l'ensemble du voyage de l'obligation du transporteur d'exercer une diligence raisonnable pour assurer la navigabilité du navire à la suppression de l'exception de la "faute nautique". Comme il l'a déjà fait observer, l'IG pense que cette extension et cette suppression auraient des incidences notables sur la répartition du risque entre le transporteur et le chargeur, ou plus exactement entre leurs assureurs, en faisant assumer au transporteur un plus grand risque et donc une part plus importante des coûts totaux du transport de marchandises.

En outre, l'idée d'imposer l'obligation d'exercer une diligence raisonnable pendant toute la durée du voyage ne tient pas compte des problèmes pratiques qui se posent. Il est extrêmement difficile au propriétaire d'un navire de déterminer si celui-ci est en état de navigabilité lorsqu'il se trouve au milieu de l'océan. Si l'on décide qu'il n'est pas en état de navigabilité, le propriétaire sera devant un dilemme: faut-il ou non dérouter immédiatement le navire vers un port de refuge ou de réparation, qui peut être à une distance considérable, et retarder de ce fait le voyage, même si dans certains cas le navire n'est plus qu'à un jour de son port de destination? L'IG estime que l'obligation énoncée à l'article 5.2.1, à savoir "assurer de façon appropriée et soigneuse le chargement, la manutention, le transport, la garde, la protection et le déchargement des marchandises" prévoit une responsabilité continue suffisante.

*b) Suppression de l'exception de la faute nautique*

Selon un certain nombre de représentants, l'exception de la faute nautique n'est pas conforme à la doctrine moderne ni aux conventions régissant d'autres modes de transport et ne tient pas compte des progrès techniques des navires et de leur équipement ni de la façon dont leur gestion a évolué. L'IG estime que le fait de comparer le transport maritime à d'autres formes de transport est de nature à induire en erreur. Le volume et la valeur des marchandises (et donc souvent les sinistres) sont bien plus importants, la durée du voyage est plus longue et le transport dépend d'un bien plus grand nombre de facteurs qui échappent au contrôle du transporteur. En outre, même si la plupart des navires sont aujourd'hui équipés d'instruments d'aide à la navigation perfectionnés, le capitaine et les autres officiers responsables doivent assumer une charge de travail de plus en plus lourde, due en partie au développement de la législation et des inspections. Par ailleurs, un capitaine doit souvent, alors qu'il dispose de peu d'informations et que, le cas échéant, des intérêts contradictoires sont en jeu, prendre immédiatement des décisions difficiles qui, en cas de perte ou de dommage, risquent d'être examinées de près avec l'avantage du recul.

Il peut être intéressant de noter qu'une analyse des sinistres importants (d'un montant supérieur à 100 000 dollars) survenus entre 1987 et 1997, réalisée par un des plus grands clubs de l'International Group, a montré que 40 % de ces sinistres concernaient les marchandises et que 25 % avaient pour cause principale une erreur de l'officier quant à la passerelle, qui est en général une erreur de navigation ou d'administration du navire.

5. Maintenir un équilibre entre les droits et les obligations si l'exception de la faute nautique est supprimée et que la diligence raisonnable est étendue à toute la durée du voyage. Si l'on décide néanmoins que l'obligation de diligence raisonnable devrait être étendue et l'exonération pour faute nautique supprimée, l'IG estime que pour préserver un certain équilibre entre les intérêts du transporteur et ceux du chargeur, les dispositions de l'article 6 devraient prendre en compte les points suivants:

*a) 6.1.2 – Exception de la faute nautique et de l'incendie*

i) En cas de perte ou de dommage dus à une négligence dans la navigation ou l'administration du navire, la charge de la preuve devrait incomber au chargeur.

ii) L'exception de la faute nautique devrait être maintenue en cas d'erreur du pilote. Le transporteur est tenu d'engager, pour les zones de pilotage tant obligatoire que non obligatoire, un pilote qu'il ne choisit pas. De plus, il faudrait que le capitaine soit bien intrépide pour passer outre les décisions de navigation d'un pilote lorsque celui-ci est à bord précisément parce qu'il connaît bien la zone de navigation en question. Il ressort de l'analyse susmentionnée que l'erreur du pilote a été la cause principale de 5 % de l'ensemble des sinistres importants étudiés.

iii) L'incendie devrait être maintenu comme motif d'exonération, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur. Cela est particulièrement pertinent dans le cas des marchandises susceptibles de combustion spontanée.

b) *6.1.4 – Répartition de la responsabilité*

Si la perte ou le dommage est dû en partie à un événement dont le transporteur n'est pas responsable et en partie à un événement dont il est responsable, la charge de la preuve devrait être répartie entre le transporteur et le chargeur, comme le propose la deuxième variante de l'article 6.1.4. Cette proposition est équitable et tient compte de la nécessité d'établir un équilibre entre les parties.

c) *6.4 – Retard*

Si un transporteur doit être rendu responsable d'un retard, cette responsabilité devrait être limitée aux contrats dans lesquels les parties ont expressément convenu d'un délai de livraison. Il s'agit d'une question purement commerciale, dont on trouve l'équivalent dans d'autres types de contrats commerciaux, pour lesquels il est en général exigé, si l'on impose une responsabilité pour retard, d'indiquer expressément que le respect des délais est une condition essentielle. L'International Group a fait observer plus haut que le nombre de facteurs échappant au contrôle du transporteur et susceptibles d'influer sur la durée du transport est bien plus élevé dans le transport maritime que dans le transport aérien, routier, ferroviaire ou par voie navigable intérieure.

d) *6.7 – Limites de la responsabilité*

L'International Group estime que les limites fixées par les Règles de La Haye-Visby permettant d'assurer une réparation équitable, en particulier si l'on considère la baisse relative des taux de fret depuis l'adoption de ces règles. Il approuve la suggestion tendant à faire figurer dans le projet d'instrument un article prévoyant une procédure de modification des limites. Il est intéressant de noter que la National Industrial Transportation League et le World Shipping Council, qui représentent à eux deux une partie très importante de l'industrie des transports, sont favorables aux limites des Règles de La Haye-Visby sous réserve qu'une procédure de modification y soit intégrée.

e) *6.8 – Déchéance du droit de limiter la responsabilité*

Le transporteur ne devrait être déchu du droit de limiter sa responsabilité que dans les cas où la perte résulte d'un acte ou d'une omission qu'il a commis personnellement soit avec l'intention de provoquer cette perte, soit témérement et en sachant qu'elle en résulterait probablement, comme le prévoit le projet d'instrument, et non dans les cas où elle résulte d'un acte ou d'une omission de ses

subordonnés ou agents. C'est ce critère qui est généralement retenu dans les conventions internationales relatives au transport.

### **Conclusion**

En conclusion, l'International Group estime qu'il est prématuré d'envisager de modifier certains articles du projet d'instrument avant d'avoir défini un cadre assurant un juste équilibre entre les droits et les obligations du transporteur et du chargeur.

## **4. Union internationale des transports routiers (IRU)**

[Original: anglais, français]

### **Élaboration d'une nouvelle convention relative au transport de marchandises par mer et extension de la portée de cet instrument aux transports de porte à porte**

1. L'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) est d'avis que la situation dans le domaine de la responsabilité contractuelle des transporteurs maritimes est catastrophique.

Les seuls points clairs, dans ce domaine, sont constitués par EUROTUNNEL et par les lignes maritimes inscrites sur la liste COTIF exploitées par les chemins de fer, étant donné que ces lignes sont soumises au régime impératif de responsabilité prévu par la Convention COTIF. La responsabilité contractuelle d'autres opérateurs de transport maritime est soumise à une pléthore de régimes juridiques.

Les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby ne sont pas impératives lorsque le connaissement n'a pas été émis. En principe, ce dernier n'est jamais émis pour les transports intra-européens.

En outre, l'application uniforme de ces Règles est une fiction!

Elles constituent la plus éclatante démonstration de l'échec du processus d'uniformisation du droit des transports et du droit commercial. En effet, en se limitant seulement aux pays européens et aux pays du Maghreb et du Proche Orient, on constate que:

- les Règles de la Haye sont acceptées par l'Algérie, l'Allemagne, l'Irlande, Israël, Monaco, le Portugal, la Roumanie, la Turquie et la Yougoslavie,
- les Règles de Visby sont acceptées par le Danemark, la Finlande, la Grèce, l'Italie, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède (en acceptant les Règles de Visby, ces pays ont dénoncé les Règles de La Haye),
- les Règles de La Haye-Visby sont acceptées par la Belgique, la Croatie, l'Égypte, l'Espagne, la France, le Liban, la Pologne et la Syrie,
- les Règles de Hambourg sont acceptées par l'Égypte, le Liban, le Maroc, la Roumanie et la Turquie,
- L'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Russie et l'Ukraine n'ont adhéré à aucun des instruments juridiques susmentionnés.

Il résulte de ce qui précède que:

- les transports maritimes entre l'Algérie, l'Allemagne, l'Irlande, Israël, Monaco, le Portugal, la Roumanie, la Turquie et la Yougoslavie, d'une part, et le Danemark, la Finlande, la Grèce, l'Italie, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède, d'autre part, ne sont soumis à aucun instrument juridique international commun mais à des règles et des limites de responsabilité souvent peu connues et disparates, fixées par le droit national de chaque pays mentionné et, dans ces limites, par les compagnies maritimes,
- les transports maritimes entre l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Russie et l'Ukraine, d'une part, et tous les autres pays, d'autre part, ne sont soumis à aucun instrument juridique international commun mais à des règles et des limites de responsabilité peu connues et disparates, fixées par le droit national de chaque pays mentionné et, dans ces limites, par les compagnies maritimes,
- les transports maritimes entre l'Égypte, le Liban, la Roumanie, la Turquie et le Maroc sont soumis exclusivement aux Règles de Hambourg, ce qui est très positif car ces Règles sont mieux adaptées aux besoins des chargeurs, et
- les transports maritimes entre l'Algérie, l'Allemagne, l'Irlande, Israël, Monaco, le Portugal, la Roumanie, la Turquie et la Yougoslavie sont soumis exclusivement aux Règles de La Haye (toutefois, l'Allemagne a changé, dans son Code de commerce, les limites de responsabilité prévues par les Règles de La Haye, en les remplaçant par les limites prévues par les Règles de Visby).

En outre, les Règles de La Haye et les Règles de La Haye-Visby ne s'appliquent pas:

- au transport de conteneurs et de véhicules routiers sur le pont du navire (ce qui est un cas fréquent). Les transporteurs maritimes excluent donc toute responsabilité pour les marchandises chargées dans les conteneurs et dans les camions; et
- aux transports de conteneurs et de véhicules routiers transportés dans les cales, mais pour lesquels une lettre de transport maritime (sea waybill) a été émise en lieu et place du connaissement (bill of lading). Or, dans les transports entre les pays européens, les connaissements ne sont jamais émis, même à la demande du chargeur.

Dans ces cas, les transporteurs maritimes peuvent s'écarter des Règles de La Haye ou des Règles de La Haye-Visby ou les modifier, et ils ne s'en privent pas. Ils soumettent alors leur propre responsabilité à des règles fantaisistes en refusant l'application intégrale des Règles de La Haye ou des Règles de La Haye-Visby, en sélectionnant les dispositions qui leur conviennent et en écartant d'autres. Dans la pratique, un conteneur ou un camion, chargé ou non, est considéré comme un seul colis et l'indemnisation due par le transporteur maritime ne dépassera pas 666,67 DTS par conteneur ou camion, y compris la marchandise.

2. Vu ce qui précède, il convient, selon l'IRU, d'éviter la multiplication des conventions internationales relatives au contrat de transport par mer. Le chaos juridique provoqué par l'application des Règles de La Haye, des Règles de La Haye-Visby et des Règles de Hambourg ne peut pas être résolu par un instrument juridique s'y ajoutant et dont les clauses projetées risquent de provoquer d'emblée un simple refus ou, au moins, d'intenses et d'interminables discussions entre les 27 pays ayant déjà adhéré aux Règles de Hambourg, les 24 pays acceptant les

Règles de La Haye-Visby et les 44 pays acceptant encore les vieilles Règles de La Haye.

Cet avis s'impose, en l'espèce, avec d'autant plus de force qu'il s'agit de travaux entrepris par à peine une trentaine de pays représentés au sein de la CNUDCI.

3. À notre avis, la CNUDCI pourrait mettre son prestige au service de l'adhésion des États aux Règles de Hambourg, dont la CNUDCI assume la paternité et devra également assumer le suivi. Le transport routier est particulièrement intéressé par ces Règles dont les dispositions – contrairement aux Règles de La Haye et aux Règles de La Haye-Visby – s'appliquent obligatoirement à tout document de transport émis par les transporteurs maritimes et permettent d'éviter la multiplication des clauses d'exonération insérées, sur la base des Règles de La Haye ou de La Haye-Visby, dans les différentes lettres de transport (sea waybills) émises par les opérateurs maritimes.

4. En ce qui concerne l'extension de la portée de la future convention sur le contrat de transport par mer au transport précédant ou suivant le transport maritime, il convient d'observer qu'un tel instrument juridique ne serait rien d'autre qu'une convention multimodale déguisée.

Il n'y a aucune raison de penser que ce nouvel instrument juridique serait plus facilement accepté que la Convention sur le transport multimodal de 1980. La profonde différence des systèmes et cultures juridiques, constatée déjà à l'époque, associée aux intérêts inconciliables entre les différents continents, n'inspire aucun optimisme.

En outre, on ne saurait étendre aux transports non maritimes un nouveau régime de responsabilité prévu pour les transports maritimes qui n'a pas encore réussi à s'imposer dans les transports pour lesquels il paraît être spécialement conçu et dont les chances d'éliminer le chaos régnant dans les transports maritimes paraissent déjà compromises si l'on se réfère aux discussions qui ont eu lieu lors des sessions précédentes de la CNUDCI.

5. À cette occasion, l'IRU informe la CNUDCI que, lorsque les camions acheminant les marchandises ou les conteneurs sont transportés par mer, l'application de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) s'étend également, conformément à son article 2, à l'étape maritime si une perte, une avarie ou un retard à la livraison est survenu au cours du parcours maritime à moins qu'un connaissance ait été émis. Vu que ce dernier n'est pratiquement jamais émis pour les transports de marchandises et les conteneurs chargés sur des camions, les transports routiers dont une partie se passe par mer sont toujours soumis à la Convention CMR, dont les dispositions prévoient une limite de 8,33 DTS par kilo du poids brut manquant. En cas de retard résultant du parcours maritime, le transporteur routier est tenu de payer pour le préjudice une indemnité ne pouvant pas dépasser le prix du transport.

L'IRU œuvre à l'extension des limites fixées par la Convention CMR à tous les transports multimodaux entrepris par les transporteurs routiers.

## Annexe

### Questionnaire

1. Pensez-vous qu'il serait utile de disposer d'un régime unique de responsabilité applicable aux transports de porte à porte comprenant une étape maritime?
2. Si tel est le cas, pourquoi?
3. Les mêmes règles juridiques devraient-elles s'appliquer à l'ensemble du transport de marchandises, tant terrestre que maritime?
4. Tous ceux qui interviennent dans le transport de marchandises de porte à porte, y compris les entreprises de manutention, les exploitants de terminaux, les transporteurs routiers et ferroviaires et les exploitants d'entrepôts, devraient-ils être soumis au même régime de responsabilité que le transporteur maritime?
5. Les intéressés à la cargaison ou leurs assureurs devraient-ils avoir le droit, en cas de dommages causés par un intervenant particulier dans le transport de porte à porte, qu'une entreprise de manutention, un exploitant de terminal, un transporteur routier ou ferroviaire ou un exploitant d'entrepôts, d'adresser directement une réclamation audit intervenant dans le cadre d'un régime multimodal unique?
6. Lorsque des conventions existantes, telles que la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), sont applicables au transport terrestre, ces conventions devraient-elles continuer de régir la responsabilité du transporteur terrestre participant à un transport de marchandises maritime et terrestre, celui-ci pourrait-il, dans certaines circonstances, être soumis au même régime de responsabilité que le transporteur maritime?
7. Quels avantages éventuels aurait, à votre avis, l'application d'un régime uniforme de responsabilité au transport tant terrestre que maritime dans le contexte du transport multimodal?
8. Quels problèmes éventuels se posent fréquemment à l'heure actuelle du fait des différents régimes de responsabilité applicables au transport de marchandises de porte à porte?
9. Pensez-vous qu'il serait bon pour l'industrie des transports que les intéressés à la cargaison ou leurs assureurs aient la possibilité, en cas de dommage ou de perte survenus pendant que les marchandises étaient sous la garde d'un sous-traitant, du transporteur qui a émis le connaissement, de se retourner directement contre ce sous-traitant?
10. Veuillez indiquer si vous avez d'autres observations ou commentaires à formuler sur le texte actuel du projet d'instrument élaboré par la CNUDCI.