



# Assemblée générale

Distr.: Générale  
2 mai 2001

Français  
Original: Anglais

---

## Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

Trente-quatrième session

Vienne, 25 juin-13 juillet 2001

Point 10 de l'ordre du jour provisoire\*

### Travaux futurs possibles dans le domaine du droit des transports

## Travaux futurs possibles dans le domaine du droit des transports

### Rapport du Secrétaire général

#### Table des matières

<i>Chapitre</i>	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction .....	1-20	3
II. Contenu possible des travaux et questions devant être traitées dans un futur instrument sur le transport de marchandises par mer .....	21-51	6
A. Définitions .....	23	7
B. Champ d'application .....	24-25	7
C. Durée de la responsabilité .....	26-27	7
D. Obligations du transporteur .....	28	8
E. Responsabilité du transporteur .....	29-32	8
F. Obligations du chargeur .....	33	9
G. Documents de transport .....	34-37	9

---

\* A/CN.9/482.

H. Fret .....	38-40	9
I. Livraison au destinataire .....	41-42	10
J. Droit de disposer des marchandises .....	43-46	10
K. Transfert des droits .....	47-48	11
L. Droit d'agir en justice .....	49	11
M. Prescription des actions .....	50	11
N. Compétence et arbitrage .....	51	12
III. Conclusion	52-55	12

## I. Introduction

1. Lorsqu'elle a examiné les travaux qui pourraient être menés dans le domaine du commerce électronique, à la suite de l'adoption de la Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique à sa vingt-neuvième session, en 1996<sup>1</sup>, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a étudié une proposition tendant à inscrire à son programme de travail un examen des pratiques et lois actuelles dans le domaine du transport international de marchandises par mer, en vue de déterminer s'il était nécessaire d'établir des règles uniformes lorsqu'il n'en existait pas et d'uniformiser davantage les textes législatifs<sup>2</sup>.

2. La Commission a été informée que les lois nationales et les conventions internationales en vigueur comportaient d'importantes lacunes sur des questions telles que le fonctionnement des connaissements et des lettres de transport maritime, la relation entre ces documents de transport et les droits et obligations du vendeur et de l'acheteur des marchandises ainsi que la situation juridique des entités assurant le financement à une partie au contrat de transport. Certains États avaient bien des dispositions juridiques en la matière, mais celles-ci étaient disparates, et beaucoup n'en avaient pas, ce qui entravait la libre circulation des marchandises et augmentait le coût des opérations. Les moyens électroniques de communication étant de plus en plus largement utilisés pour le transport de marchandises, les conséquences du caractère fragmentaire et disparate de ces lois étaient d'autant plus graves et il devenait nécessaire d'introduire des dispositions uniformes pour régler les questions propres à l'utilisation des nouvelles technologies (voir A/CN.9/476, par. 2).

3. Il a donc été proposé que le secrétariat soit prié de demander non seulement aux gouvernements mais aussi et surtout aux organisations intergouvernementales et non gouvernementales compétentes représentant les différents intérêts dans le transport international de marchandises par mer, leurs vues et leurs suggestions sur ces difficultés. Une analyse de ces vues et suggestions permettrait au secrétariat de présenter à la Commission, à une prochaine session, un rapport qui donnerait à cette dernière la possibilité de prendre, en connaissance de

cause, une décision sur la manière de procéder la plus souhaitable (voir A/CN.9/476, par. 3).

4. Plusieurs réserves ont été formulées au sujet de cette proposition. Tout d'abord, les questions à traiter étaient nombreuses et complexes, ce qui grèverait les ressources limitées du secrétariat. Il fallait accorder la priorité à d'autres sujets qui étaient, ou devaient être prochainement, à l'ordre du jour de la Commission. En outre, étant donné la coexistence continue de différents traités régissant la responsabilité dans le transport de marchandises par mer et la lenteur du processus d'adhésion à la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg)<sup>3</sup>, il était peu probable que l'addition d'un nouveau traité aux traités en vigueur se traduise par une plus grande harmonie des lois. De fait, le manque d'harmonie entre les lois risquait de s'accroître (voir A/CN.9/476, par. 4).

5. De plus, on a dit que tout travail impliquant un réexamen du régime de responsabilité risquait de décourager les États d'adhérer aux Règles de Hambourg, ce qui serait regrettable. On a souligné que, si une étude était menée, elle ne devrait pas porter sur le régime de responsabilité. On a répondu, toutefois, qu'un examen du régime de responsabilité n'était pas l'objectif principal des travaux proposés. Ce qui était nécessaire en fait, c'était d'apporter des solutions modernes aux problèmes qui n'étaient pas ou pas suffisamment abordés dans les traités (voir A/CN.9/476, par. 5).

6. Compte tenu de cette divergence de vues, la Commission n'a pas inscrit l'examen des questions proposées à son ordre du jour. Elle a néanmoins décidé que le secrétariat devait centraliser les informations, idées et opinions quant aux problèmes qui se posaient dans la pratique et quant aux solutions pouvant y être apportées. Il devait recueillir des informations auprès d'un grand nombre de sources, à savoir, outre les gouvernements, des organisations internationales représentant les secteurs commerciaux intervenant dans le transport de marchandises par mer, comme le Comité maritime international (CMI), la Chambre de commerce internationale (CCI), l'Union internationale d'assurances transports, la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), la Chambre internationale de la marine marchande et

l'Association internationale des ports (voir A/CN.9/476, par. 6).

7. À sa trente et unième session, en 1998, la Commission a entendu une déclaration, faite au nom du CMI, dans laquelle celui-ci se félicitait de l'invitation à coopérer avec le secrétariat pour obtenir les vues des secteurs intervenant dans le transport international des marchandises et analyser ces informations afin de permettre à la Commission de se prononcer en connaissance de cause sur la marche à suivre<sup>4</sup>. À cette session, les travaux exploratoires entrepris par le CMI et le secrétariat de la Commission ont été fermement appuyés. La Commission a remercié le Comité d'avoir accepté de se lancer dans ce projet important et d'envergure, pour lequel aucun précédent ou presque n'existait au niveau international<sup>5</sup>.

8. À la trente-deuxième session de la Commission, en 1999, il a été déclaré, au nom du CMI, qu'un groupe de travail de ce dernier avait été chargé d'étudier un large éventail de questions relatives au droit international des transports en vue de recenser les domaines dans lesquels une unification ou une harmonisation étaient requises par les secteurs concernés. Lors de cette étude, il est apparu que lesdits secteurs portaient un grand intérêt à la réalisation de ce projet et qu'ils se proposaient d'y participer en apportant leurs connaissances techniques et juridiques. À en juger par cette réaction favorable et par les premières conclusions du groupe de travail, il a semblé qu'une harmonisation plus poussée du droit des transports profiterait énormément au commerce international. Le groupe de travail avait recensé plusieurs points qui n'étaient pas traités par les instruments d'unification existants. Certains d'entre eux étaient réglementés par des lois nationales, qui n'étaient toutefois pas harmonisées au niveau international. Dans le domaine du commerce électronique, ce manque d'harmonisation se faisait encore plus sentir. On a également indiqué que le groupe de travail avait constaté de nombreux points de convergence entre les différents types de contrats passés aux fins du commerce et du transport internationaux de marchandises (contrats de vente, contrats de transport, contrats d'assurance, lettres de crédit, contrats de réexpédition et autres contrats annexes, par exemple). Le groupe de travail souhaitait mettre au clair la nature et la fonction de ces relations et recueillir et analyser les règles qui les régissaient, ce qui l'amènerait ultérieurement à réévaluer les principes

de responsabilité pour déterminer leur compatibilité avec les règles relatives au transport de marchandises en général<sup>6</sup>.

9. On a également indiqué, à la trente-deuxième session de la Commission, que le groupe de travail avait envoyé un questionnaire à toutes les organisations membres du CMI couvrant un grand nombre de systèmes juridiques. L'intention du CMI était, une fois reçues les réponses au questionnaire, de créer un sous-comité international chargé d'analyser les informations recueillies et de définir une base de travail en vue d'harmoniser la législation dans le domaine du transport international de marchandises. La Commission avait reçu l'assurance que le CMI l'aiderait à établir un instrument d'harmonisation universellement acceptable<sup>7</sup>.

10. Toujours à sa trente-deuxième session, la Commission a remercié le CMI d'avoir donné suite à sa demande de coopération et a prié le secrétariat de continuer à collaborer avec celui-ci dans la collecte et l'analyse d'informations. Elle espérait qu'un rapport lui serait remis à une prochaine session dans lequel seraient présentés les résultats de l'étude ainsi que des propositions de travaux futurs<sup>8</sup>.

11. À sa trente-troisième session, en 2000, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général intitulé "Droit des transports: travaux futurs possibles" (A/CN.9/476), qui présentait l'état d'avancement des travaux réalisés par le CMI en coopération avec le secrétariat de la Commission. Elle a également entendu un rapport oral fait au nom du CMI. Le groupe de travail du CMI avait entrepris, en coopération avec le secrétariat de la Commission, une enquête sur la base d'un questionnaire couvrant différents systèmes juridiques adressé aux organisations membres du CMI. Parallèlement, plusieurs tables rondes avaient été organisées en vue d'examiner les principaux aspects des travaux futurs avec des organisations internationales représentant divers secteurs. Ces réunions ont permis à ceux-ci de témoigner de leur soutien continu et de leur intérêt toujours aussi vif pour le projet.

12. Une fois reçues les réponses au questionnaire, le CMI a créé un sous-comité international chargé d'analyser les informations communiquées et de définir une base de travail en vue d'harmoniser la législation en matière de transport international de marchandises. On a précisé que, compte tenu de l'enthousiasme dont

l'industrie du transport avait jusqu'ici fait preuve et des premières conclusions quant aux domaines du droit qui devaient être mieux harmonisés, il était probable que ce projet débouche, à terme, sur un instrument d'harmonisation universellement acceptable.

13. Lors des débats du sous-comité du CMI, il a été noté que, si des connaissances étaient certes encore utilisés, en particulier lorsqu'un document négociable était exigé, le transport effectif par mer représentait parfois seulement une petite partie du transport international des marchandises. Dans le commerce conteneurisé, même un connaissance port à port impliquerait à un moment ou à un autre une réception et une livraison non directement liées au chargement ou au déchargement du navire. En outre, dans la plupart des cas, il n'était pas possible de prendre livraison le long du navire. Par ailleurs, dans le transport multimodal, il y avait souvent des écarts entre les régimes obligatoires s'appliquant aux divers modes de transport concernés. Il a été proposé, par conséquent, d'examiner également, lors de l'élaboration d'un régime international harmonisé couvrant les relations entre les parties au contrat de transport pendant toute la période où les marchandises étaient sous la garde du transporteur, les questions qui se posaient concernant des activités faisant partie intégrante du transport convenu par les parties et effectuées avant le chargement et après le déchargement, ainsi que les questions qui se posaient en cas de transport multimodal. Par ailleurs, si, au départ, les travaux devaient essentiellement consister à examiner les domaines du droit régissant le transport de marchandises qui n'étaient pas déjà visés par un accord international, on s'était de plus en plus rendu compte que l'actuel projet, d'une assise assez large, devrait inclure également la mise en place d'un régime de responsabilité actualisé qui compléterait les dispositions de l'instrument d'harmonisation proposé.

14. Certains ont déclaré au sein de la Commission que le moment était venu de s'employer activement à harmoniser la législation en matière de transport de marchandises par mer, que les divergences croissantes dans le domaine du transport international de marchandises étaient une source de préoccupation et qu'il était nécessaire de donner une certaine base juridique aux pratiques modernes en matière de contrats et de transports. Le transport de marchandises par mer s'inscrivait de plus en plus dans le cadre d'opérations d'entrepôt à entrepôt et il convenait d'en

tenir compte lors de la recherche de solutions futures. La nécessité de ne pas se limiter aux questions liées à la responsabilité et d'aborder les contrats de transport de manière à faciliter les opérations d'import-export, notamment les rapports entre le vendeur et l'acheteur (et les acheteurs subséquents le cas échéant) ainsi que les rapports entre les parties à la transaction commerciale et celles assurant le financement a reçu un écho favorable. Il a été admis qu'une approche aussi large supposerait un réexamen des règles régissant la responsabilité en cas de perte des marchandises ou de dommages causés à celles-ci.

15. Il a été fait observer que certaines organisations régionales, telles que l'Organisation des États américains et la Commission économique pour l'Europe (CEE), examinaient actuellement des questions relatives au droit des transports. Il a été estimé que les textes déjà élaborés par ces organisations seraient utiles aux travaux de la Commission et que leurs travaux seraient facilités par des textes d'application universelle devant être élaborés par la Commission. Il a été signalé que la CEE examinait actuellement la question de savoir si elle devait entreprendre des travaux sur des règles uniformes pour le transport multimodal de marchandises. On a craint que, si ces travaux devaient être entrepris par une organisation dans laquelle toutes les régions du monde n'étaient pas représentées, cela entraverait les efforts faits en vue de l'élaboration d'un régime universellement applicable. On a exprimé l'espoir que les organisations concernées coordonneraient leurs travaux afin d'éviter les chevauchements et que les États garderaient à l'esprit la nécessité de coordonner, au sein de leurs propres administrations, les travaux de leurs délégués dans ces organisations.

16. Dans le cadre de la trente-troisième session de la Commission, un colloque sur le droit des transports, organisé conjointement par le secrétariat et le CMI, s'est tenu à New York le 6 juillet 2000.

17. Ce colloque avait pour but de recueillir des idées et des avis d'experts sur des problèmes se posant dans le transport international de marchandises, en particulier le transport de marchandises par mer, et d'inclure ces informations dans un rapport devant être présenté à la Commission à sa trente-quatrième session, en 2001. Ce rapport recenserait les questions relatives au droit des transports sur lesquelles la

Commission souhaiterait peut-être se pencher dans le cadre de travaux futurs et, dans la mesure du possible, proposerait des solutions envisageables.

18. Les exposés présentés et les vues échangées pendant le colloque constituent des travaux préparatoires extrêmement utiles pour définir plus clairement les solutions possibles aux problèmes se posant dans le domaine du droit des transports, problèmes sur lesquels la Commission devrait entreprendre des travaux. Le colloque a permis à de nombreuses organisations intéressées, dont le CMI et la FIATA, ainsi qu'à des représentants d'organisations de transporteurs et de chargeurs, d'exprimer leurs vues sur les domaines du droit des transports devant éventuellement faire l'objet d'une réforme.

19. Une majorité d'intervenants ont reconnu que les lois nationales et les conventions internationales en vigueur comportaient d'importantes lacunes sur des questions telles que le fonctionnement des connaissements et des lettres de transport maritime, la relation entre ces documents de transport et les droits et obligations du vendeur et de l'acheteur des marchandises ainsi que la situation juridique des bailleurs de fonds à une partie au contrat de transport. De l'avis général, face aux changements apportés par le développement du transport multimodal et l'utilisation du commerce électronique, il était nécessaire de réformer le droit des transports de manière à réglementer tous les contrats de transport, qu'ils s'appliquent à un ou plusieurs modes de transport et qu'ils soient conclus sous forme électronique ou par écrit. Les aspects qu'il convenait d'examiner dans tout processus de réforme étaient notamment les suivants: définition plus précise du rôle, des responsabilités, des obligations et des droits de toutes les parties concernées et définition plus claire du moment auquel la livraison était présumée avoir lieu; élaboration de règles pour les cas où l'on ignorait à quel stade du transport des marchandises avaient été perdues ou endommagées; établissement des conditions ou du régime de responsabilité devant s'appliquer et détermination des limites financières de la responsabilité; et insertion de dispositions visant à prévenir l'utilisation frauduleuse des connaissements.

20. La Commission s'est félicitée de la coopération fructueuse entre le CMI et le secrétariat. Certains ont déclaré qu'il était nécessaire tout au long des travaux préparatoires d'associer d'autres organisations

concernées, notamment celles représentant les intérêts des propriétaires de la cargaison. Il a été souligné que c'était seulement en s'assurant la coopération de tous les secteurs intéressés à toutes les étapes des travaux préparatoires que l'on pouvait espérer élaborer un régime qui serait à la fois largement acceptable et applicable rapidement. La Commission a prié le secrétariat de continuer de coopérer activement avec le CMI afin de lui présenter, à sa prochaine session, un rapport qui cernerait les points du droit des transports que la Commission pourrait examiner lors de travaux futurs et, dans la mesure possible, proposerait également des solutions. Le présent rapport a été établi conformément à cette demande.

## **II. Contenu possible des travaux et questions devant être traitées dans un futur instrument sur le transport de marchandises par mer**

21. Le sous-comité international du CMI, auquel toutes les associations de droit maritime membres du CMI sont invitées à participer, s'est réuni quatre fois en 2000 pour examiner la portée d'un futur instrument sur le droit des transports et les éventuelles solutions de fond concernant cet instrument (les 27 et 28 janvier, les 6 et 7 avril, les 7 et 8 juillet et les 12 et 13 octobre). Plusieurs autres organisations non gouvernementales, dont la FIATA, le Conseil maritime baltique et international (BIMCO), la CCI, la Chambre internationale de la marine marchande, l'Union internationale d'assurances transports et l'International Group of P&I Clubs, ont pris part à ces réunions en qualité d'observateurs. Les tâches du sous-comité, telles que définies par le CMI en consultation avec le secrétariat de la Commission, étaient les suivantes: déterminer dans quels domaines du droit des transports qui ne sont pas soumis actuellement à des régimes internationaux de responsabilité il est possible de parvenir à une plus grande uniformité au niveau international; proposer les grandes lignes d'un projet d'instrument visant à uniformiser le droit des transports; mettre au point ensuite les dispositions devant être insérées dans l'instrument proposé, y compris des dispositions relatives à la responsabilité. Le sous-comité a en outre été chargé d'examiner comment l'instrument pourrait couvrir d'autres formes de transport associées au transport par mer. Les

grandes lignes du projet d'instrument ainsi qu'un document concernant les questions de transport de porte à porte ont été examinés lors de la grande conférence internationale du CMI tenue à Singapour du 12 au 16 février 2001. Pour faire suite aux débats de la conférence, le sous-comité poursuivra ses travaux en vue de trouver des solutions susceptibles de recueillir l'agrément des secteurs intervenant dans le transport international de marchandises par mer.

22. On trouvera ci-après un résumé des considérations et des propositions qui sont issues jusqu'à présent des travaux précités préalables à la conférence de Singapour. Le contenu exact des solutions législatives envisageables n'est pas présenté ici car le sous-comité international s'efforce actuellement d'y intégrer les vues exprimées à la conférence de Singapour ainsi que d'autres avis. Toutefois, ce résumé devrait permettre à la Commission d'évaluer l'objectif et la portée de ces solutions et de déterminer comment elle entend procéder pour aborder la question.

### A. Définitions

23. Il est proposé que l'instrument futur contienne des définitions visant à faciliter l'application des chapitres consacrés à des dispositions de fond. Certaines définitions, comme celle de "transporteur exécutant", ont suscité un vif débat au sein du sous-comité international et lors de la conférence de Singapour. Ce débat, qui concernait la règle sous-jacente, est exposé brièvement ci-dessous.

### B. Champ d'application

24. Un chapitre, largement inspiré de l'article 2 des Règles de Hambourg, devrait être spécifiquement consacré à la question du champ d'application de l'instrument. Ce chapitre n'a pas particulièrement suscité de controverses en soi, mais son libellé dépendra de la façon dont sera résolue la question de la "durée de la responsabilité", en d'autres termes la portée géographique du projet d'instrument. Cette question étroitement liée à celle du champ d'application est examinée ci-dessous.

25. Les régimes internationaux en vigueur excluent le transport sous charte-partie. Cette exclusion remonte à

la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Règles de La Haye) et depuis a été maintenue essentiellement sous la même forme. Pendant les travaux du sous-comité international, on s'est demandé quelle devrait être la portée de cette exclusion. La pratique moderne est loin de se limiter aux chartes-parties traditionnelles. Il faudra donc déterminer si cette exclusion instituée de longue date devrait rester limitée aux chartes-parties traditionnelles ou si elle devrait être étendue à d'autres contrats de transport, tels que les contrats d'affrètement, les contrats au volume, les contrats de services et des accords similaires.

### C. Durée de la responsabilité

26. Quel que soit l'instrument, il lui faudra résoudre la question de la "durée de la responsabilité", autrement dit déterminer quelle sera sa portée géographique. Deux solutions possibles ressortent de la législation actuelle, à savoir les Règles de La Haye telles que modifiées par le Protocole de Bruxelles de 1968 (Règles de La Haye-Visby) et les Règles de Hambourg. La première solution applique la règle de "sous-palan à sous-palan", à savoir que le transporteur assume la responsabilité pendant la période allant du chargement des marchandises à leur déchargement du navire. La deuxième solution applique plus généralement le principe de "port à port", à savoir que la responsabilité du transporteur couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement. Une troisième possibilité consisterait à prolonger encore la durée de la responsabilité qui couvrirait alors toute période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur, que ce soit dans le port, à bord du navire ou ailleurs. La responsabilité couvrirait ainsi la période souvent qualifiée de "porte à porte". Cette dernière approche a reçu un accueil très favorable, mais il faut étudier plus avant la question afin de prendre en considération toutes les conséquences qu'un tel élargissement du champ d'application entraînerait.

27. Une fois déterminé la durée de base de la responsabilité, des questions subsidiaires restent à résoudre, dont la principale est de savoir dans quelle mesure un transporteur peut limiter la durée de sa responsabilité par la structure de son contrat. Il s'agit

de savoir, par exemple, si l'émetteur d'un document de transport "direct" peut assumer une responsabilité en tant que transporteur pour une partie du transport couvert par le document mais seulement une responsabilité en tant que commissionnaire pour le reste du transport.

#### **D. Obligations du transporteur**

28. Il est proposé qu'un chapitre énonce les obligations du transporteur en termes généraux. Les aspects controversés liés aux obligations du transporteur devraient être abordés dans d'autres parties du projet d'instrument, notamment dans le chapitre sur la durée de la responsabilité et celui consacré à la responsabilité du transporteur.

#### **E. Responsabilité du transporteur**

29. Un chapitre devrait traiter ce que la plupart des spécialistes considèrent comme la question fondamentale dans tout régime juridique s'appliquant à la relation entre transporteur et chargeur, à savoir la mesure dans laquelle un transporteur est tenu de dédommager le propriétaire de la cargaison lorsque des marchandises dont il a la responsabilité sont perdues ou endommagées ou lorsque la livraison en est retardée. Il semble qu'un régime fondé sur la faute soit largement préféré à un régime assis sur un fondement de responsabilité plus strict comme c'est le cas, par exemple, dans la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route<sup>9</sup>. Il reste à déterminer le degré de détail des dispositions relatives à la responsabilité et la nature de toute exonération éventuelle de la responsabilité du transporteur.

30. Un certain nombre de questions subsidiaires plus spécifiques devraient également être abordées dans le chapitre consacré à la responsabilité du transporteur. Une question en suspens est celle de l'octroi de dommages-intérêts lorsque deux causes ou plus concourent à la perte des marchandises et qu'une ou plusieurs de ces causes mais pas toutes sont imputables au transporteur. Une solution, énoncée au paragraphe 7 de l'article 5 des Règles de Hambourg, consiste à faire reposer sur le transporteur l'entière charge de la preuve concernant l'imputation des dommages. Une autre solution, que l'on trouve dans les propositions de

modification de la loi sur le transport de marchandises par mer (Carriage of Goods by Sea Act) des États-Unis d'Amérique, actuellement examinées par le Congrès, consisterait à imposer la charge de la preuve aux deux parties sur un pied d'égalité et à répartir les dommages à parts égales si aucune des deux parties ne peut apporter la preuve qui lui incombe.

31. Une autre question non résolue est de savoir dans quelle mesure les mandataires et les préposés du transporteur, les entrepreneurs indépendants ou toute autre partie exécutant l'une quelconque des obligations du transporteur au titre d'un contrat de transport sont responsables de pertes ou de dommages imputables à l'inexécution de leurs obligations. (Ces parties ont été qualifiées de "transporteurs exécutants" au début des travaux du sous-comité international, sous réserve de modification.) Une approche couramment suivie dans certains pays avant que la clause "Himalaya" ne s'impose avec succès consistait à imputer l'entière responsabilité (généralement extracontractuelle) aux transporteurs exécutants et à leur refuser le bénéfice des limitations et exonérations de la responsabilité du transporteur. Une autre approche, qui peut être plus ou moins considérée comme celle de la clause Himalaya, consiste à ne prévoir aucune disposition concernant la responsabilité des transporteurs exécutants mais à faire en sorte que toute responsabilité éventuelle soit soumise aux limitations et exonérations dont bénéficie le transporteur. Une troisième approche, énoncée dans les propositions de modification de la loi sur le transport de marchandises par mer des États-Unis, serait de soumettre les transporteurs exécutants à un régime de responsabilité uniforme (sur la même base que les transporteurs contractants) et de les faire bénéficier des limitations et exonérations prévues pour le transporteur. Une quatrième approche serait d'instaurer un système de responsabilité en "réseau", dans lequel la responsabilité de chaque transporteur exécutant serait régie par le régime juridique qui s'appliquerait s'il était le seul transporteur et avait conclu le contrat directement avec le chargeur. De ce fait, par exemple, un transporteur routier européen pourrait être responsable en vertu de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route.

32. Une autre question à résoudre est de savoir dans quelle mesure un transporteur devrait être responsable d'un retard de livraison et sur quel fondement éventuel il pourrait limiter sa responsabilité. Une solution

consisterait à tenir le transporteur responsable de tout retard déraisonnable. Une autre solution serait de ne le tenir responsable d'un retard de livraison que si les parties avaient conclu un accord exprès quant à la date à laquelle les marchandises seraient livrées.

## F. Obligations du chargeur

33. Dans les régimes internationaux en vigueur, la responsabilité du chargeur est très limitée et ses obligations, si tant est qu'elles existent, ne sont pas bien définies. Durant les travaux du sous-comité international, on a estimé qu'il serait utile d'énoncer plus précisément lesdites obligations.

## G. Documents de transport

34. Dans la plupart des cas, la relation contractuelle entre le transporteur et le chargeur est régie par un connaissance ou un autre document de transport. Toutefois, les règles s'appliquant à ce document de transport ne sont généralement pas très bien définies. Les conventions internationales existantes régissent certains des aspects essentiels (comme la description des marchandises qui doit figurer dans le document de transport) mais passent sous silence maints autres aspects importants (comme question de savoir si le document de transport doit être daté et quelle est l'incidence d'une date ambiguë). Pendant les travaux du sous-comité international, on a estimé qu'il serait utile de fixer plus précisément les règles applicables en la matière.

35. Il reste à régler plusieurs questions spécifiques. Par exemple, il est admis que le transporteur doit émettre un document de transport si le chargeur en fait la demande, mais on ne sait pas bien laquelle des parties susceptible d'être qualifiée de "chargeur" a le droit de demander un tel document – le chargeur contractant (la partie qui est liée par le contrat de transport), l'expéditeur (la partie qui remet les marchandises au transporteur, peut-être au nom du chargeur contractant) ou une autre partie. De même, il est admis que certains renseignements doivent figurer dans le document de transport, mais on ne sait pas très bien quelle responsabilité devrait éventuellement résulter de l'absence des renseignements requis.

36. Encore à titre d'exemple, il est admis que, dans certains cas, un document de transport ne devrait pas simplement faire foi, sauf preuve contraire mais être la preuve concluante de la prise en charge par le transporteur émettant le document des marchandises telles qu'elles sont décrites dans ledit document. On ne sait toutefois pas très bien comment définir ces cas. Une possibilité serait de limiter cette règle au cas d'un document de transport négociable qui a été dûment transféré à un tiers de bonne foi. Une autre possibilité serait d'étendre la règle de manière à protéger tout tiers de bonne foi qui a payé un prix ou a de toute autre manière modifié sa situation en se fiant à la description des marchandises figurant dans le document de transport.

37. Le problème sans doute le plus épineux concernant les documents de transport a trait à la faculté qu'a le transporteur de limiter sa responsabilité quant aux descriptions figurant dans le document de transport qu'il n'a pas vérifiées. Il est admis que, dans certains cas, un transporteur peut nuancer une description dans le document de transport en utilisant une formule telle que "est censé contenir" ou "envoi chargé et compté par le chargeur", mais on ne sait pas très bien comment définir ces cas. Une possibilité, qui est généralement conforme à la législation de certains pays, serait, schématiquement, de reconnaître ces mentions restrictives et de leur donner effet sans trop tenir compte des circonstances dans lesquelles elles ont été insérées dans le document de transport. Une deuxième possibilité, qui est généralement conforme à la législation d'autres pays, serait, toujours schématiquement, de refuser de considérer ces mentions comme valables au motif qu'elles viseraient à limiter la responsabilité du transporteur en violation des règles applicables en la matière. Une troisième possibilité, qui est une solution de compromis proposée dans les projets de modification de la loi sur le transport de marchandises par mer des États-Unis, serait de ne reconnaître ces mentions et de ne leur donner effet que dans des cas soigneusement définis de manière à protéger également les intérêts du chargeur.

## H. Fret

38. Pendant les travaux du sous-comité international, on a estimé qu'afin d'énumérer toutes les obligations et tous les droits des parties, il serait souhaitable d'insérer

un chapitre qui contiendrait des dispositions supplétives applicables au fret. Ce chapitre aurait un caractère supplétif, les parties devant être libres de régler dans leur propre contrat les détails concernant le fret. On devrait aborder, parmi les problèmes traditionnels, celui de savoir quand le fret est considéré comme acquis et à quel moment il est payable. En outre, l'instrument devrait prévoir que le fret n'est pas soumis à compensation, déduction ou rabais.

39. Un problème particulier se pose lorsque les parties à un contrat de vente sont convenues que le fret devrait être payé par le chargeur (par exemple, dans un contrat coût, assurance et fret (CAF)). Dans ce cas, le destinataire (et acheteur) souhaitera être protégé contre le risque d'avoir à payer le fret à la livraison des marchandises. L'instrument pourrait, en conséquence, prévoir que, si le document de transport indique que le fret a été payé d'avance, le transporteur perd tout droit de réclamer paiement de ce fret au destinataire (même si le fret n'a en fait pas été préalablement payé).

40. Une question importante liée au fret est de savoir si le transporteur peut retenir la cargaison lorsque le destinataire n'est pas disposé à payer le fret et les coûts afférents au transport des marchandises. La plupart des législations internes consacrent ce droit et de nombreux contrats prévoient un droit de rétention. Souvent, ce droit est également qualifié de "privilège", ce qui, dans certaines législations nationales, implique que le transporteur a un droit de préférence sur la valeur des marchandises en cas de faillite du destinataire. Le sécurité du commerce international serait grandement renforcée si un instrument pouvait définir clairement le droit fondamental de rétention ou le privilège qu'a un transporteur à l'égard des propriétaires de la cargaison. Ce faisant, l'instrument doit définir les créances pour lesquelles ce droit existe ainsi que les dispositions que le transporteur doit prendre pour obtenir une garantie financière ou un privilège en cas d'insolvabilité du chargeur.

## I. Livraison au destinataire

41. La livraison est un concept fondamental dans le transport de marchandises. Généralement, elle marque, entre autres, l'achèvement de l'exécution du contrat de transport et la fin des responsabilités du transporteur. Les régimes internationaux existants n'abordent que superficiellement la question de la livraison. Dans les

règles de La Haye-Visby, par exemple, le délai de notification et celui pour agir en justice commencent tous deux à courir à partir de la "livraison" des marchandises concernées, mais le terme n'est pas défini.

42. Pendant les travaux du sous-comité international, on a estimé qu'il serait utile de définir le terme "livraison" et d'en mieux préciser les conséquences.

## J. Droit de disposer des marchandises

43. Pendant la durée où la cargaison est sous la garde du transporteur, les parties ayant un intérêt dans les marchandises (par exemple le chargeur, le titulaire d'une sûreté et le destinataire) souhaitent peut-être donner des instructions particulières au transporteur pour l'exécution du contrat de transport. Le transporteur, quant à lui, souhaiterait savoir de qui il doit recevoir des instructions et auprès de qui il pourrait, en cas de problème particulier, négocier différents termes du contrat de transport et se faire payer les frais supplémentaires. On pense donc que le nouvel instrument devrait comporter une règle sur le droit de disposer des marchandises pendant le transit, ce qui permettrait d'aligner le droit du transport maritime sur la plupart des conventions applicables à d'autres modes de transport qui contiennent des dispositions spécifiques relatives à ce droit. Les dispositions de l'instrument devraient évidemment être adaptées aux besoins particuliers du transport maritime.

44. Le premier point est de savoir quels types de droits de disposer des marchandises peuvent naître et devraient, en conséquence, être visés par les dispositions de l'instrument. Ce droit de donner des instructions au transporteur peut notamment s'entendre du droit de demander que les marchandises soient stoppées et livrées avant leur arrivée au lieu de destination. Ce droit particulier fait pendant aux dispositions prévues dans le contrat de vente pour stopper les marchandises en transit, dans les cas où l'acheteur rencontre des problèmes financiers qui pourraient compromettre l'exécution dudit contrat. Un autre exemple est le cas où le chargeur a vendu les marchandises à une partie autre que le destinataire initialement désigné dans le contrat de transport et souhaiterait remplacer le destinataire par cette autre partie. Hormis ces exemples, un certain nombre

d'instructions – comme le changement du lieu de destination – équivalent à une modification du contrat de transport.

45. Il est par ailleurs essentiel, s'agissant du droit de disposer des marchandises, de déterminer comment et quand ce droit est transféré du chargeur à une autre partie et, finalement, au destinataire. L'exemple le plus simple est lorsque le transport est contesté par un connaissance. Dans ce cas, le droit commercial et la législation interne prévoient que le porteur d'un connaissance, pour pouvoir donner des instructions au transporteur, doit présenter le jeu complet des connaissances originaux, ce qui empêche tout abus lorsqu'un titulaire d'un des connaissances originaux se prévaut d'un droit particulier (y compris le droit de demander la livraison au lieu de destination). La situation se complique quelque peu en cas d'émission d'un document de transport autre que le connaissance. Deux variantes sont envisageables, mais ni l'une ni l'autre n'a encore été clairement approuvée. Une solution serait de suivre le principe énoncé dans d'autres conventions sur le droit du transport: si des lettres de transport maritime ont été émises, la partie souhaitant donner des instructions au transporteur ou de toute autre manière disposer des marchandises devrait présenter ces documents au transporteur. On a estimé, toutefois, que cette solution donnerait beaucoup trop d'importance à la lettre de transport maritime sous sa forme actuelle et que, par conséquent, le chargeur devrait conserver le droit de disposer des marchandises jusqu'à ce que celles-ci soient finalement remises au destinataire.

46. L'instrument d'harmonisation devrait également préciser que le transporteur a le droit, avant de suivre effectivement les instructions, de demander à la partie qui les lui donne de garantir le paiement de ses frais.

### **K. Transfert des droits**

47. La question du transfert des droits est, à maints égards, étroitement liée à celle du droit de disposer des marchandises examinée ci-dessus. Pour déterminer qui a le droit de disposer des marchandises, il faut savoir qui a un intérêt suffisant dans la cargaison. Dès lors qu'un tiers (qui n'est donc pas une partie initiale au contrat de transport) se prévaut d'un droit sur la cargaison au motif qu'il détient un document de transport négociable (ce qui est fréquemment le cas

dans la pratique), il est nécessaire de savoir comment s'opère le transfert des droits régis par un document de transport négociable.

48. Les régimes internationaux existants n'approfondissent pas cette question et les lois de nombreux pays restent fragmentaires. Pendant les travaux du sous-comité international, on a estimé qu'il serait bon de définir plus précisément les règles applicables en la matière, ce qui pourrait être particulièrement utile à l'heure où les documents sur papier sont remplacés par des messages électroniques. Lorsque, du fait de l'apparition de nouvelles pratiques, il devient plus difficile de tabler sur les pratiques antérieures, il est d'autant plus important de disposer de règles bien définies pour faciliter ces nouvelles pratiques. Certaines dispositions auraient donc simplement pour objet de réitérer et de codifier des lois et des pratiques généralement acceptées compte tenu des conditions actuelles. D'autres dispositions seraient plus novatrices et, probablement, plus controversées. D'une manière générale, il faudra déterminer clairement pour chaque nouvelle disposition si celle-ci doit être ou non incluse dans l'instrument en cours d'élaboration.

### **L. Droit d'agir en justice**

49. Dans certains systèmes juridiques, il peut être parfois difficile de déterminer quelle partie a le droit d'intenter une action contre un transporteur pour perte, dommage ou retard. Au cours des travaux du sous-comité international, on a estimé qu'il serait utile de définir plus précisément les règles applicables en la matière.

### **M. Prescription des actions**

50. Il est largement admis qu'un ayant droit à la cargaison devrait se voir assigner un délai pour intenter une action contre un transporteur pour perte, dommage ou retard. Il reste à déterminer si cette période devrait être d'un an (comme dans les Règles de La Haye et les Règles de La Haye-Visby) ou de deux ans (comme dans les Règles de Hambourg).

## N. Compétence et arbitrage

51. Il faudrait examiner si et comment l'instrument à élaborer devrait traiter les questions de compétence et d'arbitrage.

## III. Conclusion

52. La section précédente résume les considérations formulées au sein du CMI, y compris les vues échangées à sa conférence de Singapour, concernant les questions qui se posent actuellement dans le domaine du transport international de marchandises et qui exigent des solutions modernes. Pour l'heure, le sous-comité international du CMI sur le droit des transports poursuit ses travaux pour tenter de définir différentes solutions possibles, assorties de commentaires, dans le but d'améliorer la sécurité et la prévisibilité juridiques dans le transport international de marchandises par mer et les opérations connexes.

53. Les consultations que le secrétariat a menées conformément au mandat que lui a confié la Commission en 1996 montrent que des travaux pourraient à présent être utilement entrepris en vue de l'élaboration d'un instrument international, éventuellement sous la forme d'un traité international, qui moderniserait le droit des transports, tiendrait compte des dernières évolutions techniques, comme le commerce électronique, et supprimerait les écueils juridiques mis en évidence par la Commission dans le domaine du transport international de marchandises par mer. L'examen d'éventuelles solutions législatives par le CMI progresse rapidement et un texte préliminaire comportant des projets de dispositions possibles pour un futur instrument législatif, assorties de variantes et de commentaires, pourrait en principe être élaboré avant décembre 2001.

54. La Commission pourrait donc commencer à examiner la faisabilité, la portée et le contenu d'un futur instrument législatif en 2002. Il peut être envisagé de confier cette tâche à un groupe de travail intergouvernemental, mais la Commission peut également décider d'entreprendre elle-même cet examen à sa trente-cinquième session, en 2002. La Commission pourra décider de l'opportunité de confier la tâche à un groupe de travail ou d'examiner d'abord la question elle-même selon qu'elle sera saisie ou non en 2002 d'un texte susceptible d'être finalisé à cette

session. Conformément à la pratique établie, outre les États membres de la Commission, d'autres États intéressés ainsi que les organisations intergouvernementales et non gouvernementales internationales compétentes seraient invitées en qualité d'observateurs à participer activement aux discussions. Le CMI et d'autres organisations représentant les secteurs intervenant dans le transport des marchandises par mer et les opérations connexes tiendront sans doute à participer à ces travaux.

55. Si la Commission approuve la démarche proposée, elle souhaitera peut-être prier le secrétariat d'établir les documents nécessaires à la tenue d'une session intergouvernementale de la CNUDCI pendant le deuxième trimestre de 2002.

### Notes

<sup>1</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante et unième session, Supplément n° 17 (A/51/17).*

<sup>2</sup> *Ibid.*, par. 210.

<sup>3</sup> *Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, Hambourg, 6-31 mars 1978* (Publication des Nations Unies, numéro de vente: F.80.VIII.1), document A/CONF.89/13, annexe I.

<sup>4</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-troisième session, Supplément n° 17 (A/53/17)*, par. 264.

<sup>5</sup> *Ibid.*, par. 266.

<sup>6</sup> *Ibid.*, cinquante-quatrième session, *Supplément n° 17 (A/54/17)*, par. 413.

<sup>7</sup> *Ibid.*, par. 415.

<sup>8</sup> *Ibid.*, par. 418.

<sup>9</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, n° 5742.