

NATIONS UNIES  
ASSEMBLEE  
GENERALE



Distr. GENERALE  
A/CN.9/236  
13 avril 1983  
FRANCAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION DES NATIONS UNIES  
POUR LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL

Seizième session  
Vienne, 24 mai-3 juin 1983

COORDINATION DES ACTIVITES

Quelques faits nouveaux dans le domaine  
du transport international de marchandises

Rapport du Secrétaire général

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Page</u>
INTRODUCTION	1-4	2
I. ASSURANCE MARITIME	5-6	3
II. TRANSPORT PAR CONTENEUR	7-12	4
III. REEXPEDITION DES MARCHANDISES	13-14	5
IV. RESPONSABILITE DES OPERATEURS INTERNATIONAUX DE TERMINAUX	15-39	5
A. Quelques caractéristiques de l'entreposage des marchandises en transit et des opérateurs de terminaux	19-21	6
B. Responsabilité des opérateurs de terminaux en vertu des systèmes juridiques nationaux	22-27	7
C. Opérateurs de terminaux et conventions internationales de transport	28-32	8
D. L'avant-projet de convention d'UNIDROIT	33-39	10
V. CONCLUSION	40-43	13

## INTRODUCTION

1. A sa onzième session, la Commission a décidé d'inclure la question des transports dans son programme de travail et d'accorder la priorité à son examen 1/. A cette même session, elle a prié le Secrétariat d'établir une étude exposant les travaux déjà réalisés par les organisations internationales dans le domaine des transports multimodaux, des charte-parties, du transport par conteneur et des contrats de commission 2/. La CNUDCI déterminerait le champ des travaux à effectuer sur ces questions et de leur attribution possible à des groupes de travail, après avoir examiné les études établies par le Secrétariat 3/.

2. A sa douzième session, la Commission était saisie du rapport qu'elle avait demandé à sa onzième session 4/. Après l'avoir examiné, elle a décidé de ne pas entreprendre de travaux sur les transports multimodaux ou les transports par conteneurs (ayant noté qu'un groupe intergouvernemental de la CNUCED avait établi un projet de convention sur le transport multimodal international 5/), sur les contrats de commission (attendu que la nécessité de règles uniformes dans ce domaine n'était pas clairement démontrée et que le projet de convention sur le transport multimodal international permettrait peut-être de résoudre certaines des difficultés rencontrées actuellement 6/), ni sur les charte-parties ou les assurances maritimes (car ces sujets étaient étudiés par un groupe de travail de la CNUCED 7/). Il avait été suggéré à cette session que la Commission entreprenne des travaux sur la question des contrats d'entreposage; elle n'a pas retenu cette suggestion 8/. Elle a cependant pris note de l'étude des travaux des organisations internationales dans le domaine des transports établie par le Secrétariat et elle a prié ce dernier de continuer à suivre ces travaux et à rendre compte à la Commission des faits nouveaux intervenus dans ce domaine 9/.

---

1/ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa onzième session, Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-troisième session, supplément No 17 (A/33/17), paragraphes 67 c) vii), 68 et 69.

2/ Ibid., paragraphe 67 c) vii).

3/ Ibid., paragraphe 67 e)

4/ A/CN.9/172.

5/ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa douzième session, Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-quatrième session, supplément No 17 (A/34/17), paragraphe 104.

6/ Ibid.

7/ Ibid.

8/ Ibid., paragraphe 105.

9/ Ibid., paragraphe 106.

3. Le Secrétariat a également établi pour les treizième et quatorzième sessions de la Commission, des rapports mettant à jour les activités de certaines des organisations mentionnées dans le rapport précédent, dans les domaines notamment de l'assurance maritime, des normes relatives aux conteneurs et de la réexpédition du fret 10/.

4. Le présent rapport met à jour certaines des activités décrites dans les rapports mentionnés aux paragraphes précédents, compte tenu notamment de l'adoption, le 24 mai 1980, de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises 11/. Il traite également plus en détail des travaux de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) sur la responsabilité des opérateurs internationaux de terminaux, qui en sont maintenant au stade final 12/.

#### I. ASSURANCE MARITIME 13/

5. A sa neuvième session, tenue en 1980, la Commission des transports de la CNUCED a approuvé la recommandation du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes, aux termes de laquelle il faudrait élaborer un ensemble de clauses standard d'assurance maritime sur corps et sur facultés qui feraient office de modèle international non impératif.

6. Le Groupe de travail a commencé d'élaborer ces clauses d'assurance maritime à ses septième (1980), huitième (1981) et neuvième (1983) sessions, adoptant, pour ce qui est de l'assurance sur corps, deux textes composites, l'un sur un ensemble de clauses "tous risques, moins les exceptions" et l'autre sur un ensemble de clauses "risques énumérés", chacun présentant des clauses de couverture de base, y compris des clauses de risque, des clauses d'exclusion, des clauses de responsabilité en cas d'abordage et des clauses relatives aux avaries communes et aux mesures conservatoires ("sue and labour") 14/. Pour ce qui est de l'assurance sur facultés, le Groupe de travail a adopté un texte composite énonçant des clauses de couverture générale et des clauses d'exclusion et il a été convenu d'incorporer dans le rapport de la huitième session du Groupe de travail un texte relatif à une clause d'avarie commune et de sauvetage 15/.

---

10/ A/CN.9/192/Add.1; A/CN.9/202/Add.2. Voir également le document A/CN.9/225, dans lequel le Secrétariat a présenté, à l'intention de la quinzième session de la Commission, les faits nouveaux survenus dans le domaine des documents de transport international.

11/ TD/MT/CONF.16.

12/ On trouvera une description d'autres activités actuelles des organisations dans le domaine du transport international dans le document A/CN.9/237/Add.2.

13/ Voir A/CN.9/172, paragraphes 32 à 41; A/CN.9/192/Add.1, paragraphe 2; et A/CN.9/202/Add.2, paragraphes 5 à 10.

14/ TD/B/C.4/ISL/L.69.

15/ TD/B/C.4/ISL/37, annexe II et paragraphe 10.

II. TRANSPORT PAR CONTENEUR<sup>16/</sup>

7. Comme suite à une décision du Conseil du commerce et du développement de la CNUCED, en 1980, la Commission des transports maritimes de la CNUCED a décidé à sa neuvième session (1980) d'inscrire à son programme de travail la question des normes relatives aux conteneurs pour le transport multimodal international et de suivre en permanence les activités entreprises dans son domaine, dans le cadre de ses travaux sur le transport multimodal.

8. Un groupe intergouvernemental sera réuni sous les auspices de la CNUCED afin de recommander les principes à suivre pour l'élaboration de règles types concernant les tarifs du transport multimodal par conteneur.

9. L'Organisation internationale de normalisation (ISO) a informé le Secrétariat de la CNUCED qu'elle continuait d'encourager et d'inciter les pays en développement à participer aux travaux de son comité technique 104, qui est responsable de la normalisation des conteneurs, et qu'elle continuait également de faire en sorte que ces normes soient aussi stables que possible et d'éviter des modifications fréquentes qui risqueraient de nuire à la compatibilité, à l'intermodalité ou à la modularité des conteneurs ISO. L'ISO a également adopté la politique suivante : lorsque sont proposées des révisions aux normes de base des conteneurs, ayant des incidences sur la compatibilité, l'intermodalité et la modularité des conteneurs ISO, ces propositions de révisions sont largement diffusées, c'est-à-dire outre les membres du Comité technique 104, à tous les membres de l'ISO et aux organismes compétents des Nations Unies, afin que les consultations soient les plus larges possible 17/.

10. Des révisions récentes des normes relatives aux conteneurs ISO ont permis de réduire le nombre des dimensions approuvées 18/. Certaines normes ISO ont été affinées et révisées et de nouvelles ont été publiées 19/. D'autres révisions et adjonctions sont à l'étude 20/.

11. Le Comité de la sécurité maritime de l'OMCI - maintenant l'Organisation maritime internationale (OMI) - a adopté à l'unanimité, en 1981, des propositions de modification de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs. Les principaux amendements accordent davantage de temps pour la fixation des plaques d'agrément sur les conteneurs existants et les conteneurs neufs non agréés au moment de leur construction. Les amendements ont été adoptés en vertu de la procédure simple prévue dans la Convention pour les amendements aux annexes techniques 21/. Le Sous-comité des conteneurs et des cargaisons de l'OMCI a examiné d'autres amendements à la Convention à sa vingt-troisième session, tenue en 1982.

---

16/ Voir A/CN.9/172, paragraphes 42 à 53; A/CN.9/192/Add.1, paragraphes 13 et 14; A/CN.9/202/Add.2, paragraphes 62 et 63.

17/ TD/B/C.4/195, paragraphes 22 et 26; TD/B/C.4/235, paragraphe 8.

18/ TD/B/C.4/235, paragraphe 9.

19/ Ibid., paragraphes 15 à 17.

20/ Ibid., paragraphes 18 à 23.

21/ Ibid., paragraphes 39 à 44.

12. Les recommandations relatives à l'interprétation et à l'application harmonisées de la Convention sur la sécurité des conteneurs, telle qu'elle a été amendée et adoptée par le Comité de la sécurité maritime au printemps de 1981, figurent à l'annexe 35 du document MSC XLIV/21 de l'OMCI.

### III. REEXPEDITION DES MARCHANDISES<sup>22/</sup>

13. La Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) a émis un connaissement de transport combiné. Ce document, sous sa forme révisée, a été approuvé en 1978 par le Comité mixte des transports intermodaux de la CCI, comme étant conforme aux règles uniformes de la CCI pour un document de transport combiné. Un certain nombre de transitaires faisant office d'entrepreneurs de transport multimodal utilisent le document de la FIATA.

14. Dans un rapport publié en mars 1982 (TD/B/C.4/243), le Secrétariat de la CNUCED a noté que les conditions des services de transport multimodal offertes par les transitaires étaient régies par des conditions types de réexpédition du fret adoptées par leurs associations nationales (autre que le connaissement FIATA de transport combiné). Il a noté qu'il ne serait pas bon d'appliquer ces conditions types - qui concernent les arrangements de transport fractionné - au transport multimodal dans lequel le transitaire agit en qualité de commettant. Il a recommandé que l'on encourage les organisations de chargeurs, les associations de transitaires, les autorités compétentes et d'autres organisations intéressées à se consulter afin que l'on puisse élaborer des conditions types pour les services de transport multimodal non prévus dans la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises.

### IV. RESPONSABILITE DES OPERATEURS INTERNATIONAUX DE TERMINAUX<sup>23/</sup>

15. Un groupe d'étude d'UNIDROIT a élaboré un avant-projet de convention sur la responsabilité des opérateurs internationaux de terminaux <sup>24/</sup> dans le cadre des travaux d'UNIDROIT sur la question des contrats d'entrepôt, qui est inscrite au programme de travail général d'UNIDROIT depuis 1960.

16. La question des contrats d'entrepôt s'est vue accorder la priorité par le Conseil de direction d'UNIDROIT à sa cinquante-troisième session, en 1974. Cela, alors que l'on prenait davantage conscience, grâce en partie aux travaux de la CNUDCI, dans le domaine du transport de marchandises par mer, de l'absence de règles uniformes concernant la responsabilité des personnes auxquelles est

---

<sup>22/</sup> Voir A/CN.9/172, paragraphes 54 à 63; A/CN.9/192/Add.1, paragraphe 15; A/CN.9/202/Add.2, paragraphe 18; A/CN.9/225, paragraphes 19 et 57.

<sup>23/</sup> Voir A/CN.9/202/Add.2, paragraphes 46 à 58; A/CN.9/225, paragraphes 22, 23, 30, 32 et 40.

<sup>24/</sup> UNIDROIT, 1982, Etude XLIV-Doc.14.

confiée la garde de marchandises avant, pendant et après le transport. A sa cinquante-sixième session (1977), le Conseil de direction d'UNIDROIT a constitué un comité d'étude sur le contrat d'entrepôt et l'a chargé d'élaborer de telles règles uniformes. En octobre 1981, le comité d'étude a approuvé un avant-projet de convention 25/.

17. A sa soixante-et-unième session (1982), le Conseil de direction d'UNIDROIT a prié son secrétariat de prendre des initiatives, en coopération avec les organisations internationales intéressées, en vue de donner une large publicité à l'avant-projet de convention. Comme il est noté dans le rapport relatif aux documents de transport international soumis à la quinzième session de la Commission, le Secrétaire de la CNUDCI a informé le Conseil de direction de l'intérêt que la Commission portait à cette question, intérêt qui pourrait peut-être se traduire, à l'avenir, par des mesures concrètes, compte tenu du rapport étroit entre ce sujet et les conventions internationales régissant le transport de marchandises, en particulier les Règles de Hambourg, ainsi que de l'importance du sujet pour un certain nombre de pays en développement 26/.

18. A la quinzième session de la Commission, l'observateur d'UNIDROIT a déclaré que son organisation souhaitait coopérer avec la Commission dans le cadre de travaux futurs relatifs à l'élaboration du projet de convention sur la responsabilité des opérateurs internationaux de terminaux 27/.

A. Quelques caractéristiques de l'entreposage des marchandises en transit 28/  
et des opérateurs de terminaux 29/

19. L'entreposage des marchandises n'est qu'un élément des activités qui, sans être des opérations de transport, sont normalement effectuées dans le cadre du transport international de marchandises. Parmi les autres éléments, on citera

---

25/ On compte qu'à sa prochaine session, qui doit avoir lieu durant la première semaine de mai 1983, le Conseil de direction d'UNIDROIT adoptera le texte en tant que projet de convention.

26/ A/CN.9/225, note 10.

27/ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa quinzième session, Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-septième session, supplément No 17 (A.37/17), paragraphe 105.

28/ Il s'agit là d'une étude de l'entreposage des marchandises durant leur transport, et non d'un entreposage sans lien avec des opérations de transport. On s'est dans une large mesure inspiré d'un rapport préliminaire sur le contrat d'entrepôt établi par M. D. Hill pour UNIDROIT en 1976 (UNIDROIT 1976, Etude XLIV-Doc.2).

29/ Dans l'avant-projet de convention sur la responsabilité des opérateurs internationaux de terminaux, on a utilisé le terme "opérateur de terminal" de préférence au mot "entrepouseur". Le Comité d'étude d'UNIDROIT a estimé que ce dernier terme, avec ses connotations d'abri, tombait en désuétude, étant donné l'apparition de nouvelles techniques d'entreposage des marchandises, et que ces opérateurs s'acquittaient maintenant de services que n'aurait pas fourni l'entrepouseur traditionnel (voir le paragraphe 20). On a adopté cette terminologie dans le présent document et l'expression "opérateur de terminal" désigne un opérateur dont le principal rôle est l'entreposage des marchandises, mais qui peut également s'acquitter d'autres services qui ne sont pas des services de transport, dans le cadre du transport de marchandises. Voir UNIDROIT 1982, Etude XLIV-Doc.14, paragraphe 22.

la réexpédition des marchandises et des opérations de manutention telles que le chargement et le déchargement des marchandises sur le navire ou le véhicule de transport, l'arrimage des marchandises sur le navire ou le véhicule et leur mise à quai avant le chargement ou après le déchargement.

20. L'entreposage des marchandises en transit est parfois assuré par une entreprise en tant qu'activité indépendante, séparée d'autres opérations qui ne sont pas non plus des opérations de transport. Cependant, il l'est souvent en combinaison avec d'autres opérations mentionnées au paragraphe précédent, par le chargeur, par un transitaire, ou par un opérateur de terminal. Ainsi, un transitaire ou, dans certains modes de transport, le transporteur lui-même, peut assurer le chargement, l'arrimage et le déchargement, ainsi que l'entreposage temporaire des marchandises en transit. De même, un opérateur de terminal peut assurer le chargement, l'arrimage ou la mise à quai, accessoirement à l'entreposage des marchandises. Les pratiques dans ce domaine varient selon le lieu où l'opération est effectuée, le type de commerce ou le mode de transport.

21. L'avènement de la conteneurisation a permis le fusionnement en une seule opération de l'entreposage de transit et d'autres services, car le conteneur peut être entreposé dans une zone du dépôt faisant office de quai, d'entrepôt de transit et de zone de réception et de livraison.

B. Responsabilité des opérateurs de terminaux en vertu des systèmes juridiques nationaux

22. Les règles régissant la responsabilité des opérateurs de terminaux sont très différentes selon les systèmes juridiques nationaux, du point de vue tant de leur source que de leur contenu.

23. Ces règles peuvent être énoncées dans des codes civils ou commerciaux, ou dans des règles générales de common law relatives à l'entreposage ou à la consignation de marchandises. Certaines catégories d'opérations peuvent être régies par des lois particulières. Cependant, dans plusieurs systèmes juridiques, la responsabilité juridique des opérateurs de terminaux peut être limitée ou modifiée par contrat, par le biais de conditions générales. La mesure dans laquelle on peut recourir à cette possibilité varie d'un système juridique à l'autre, ce qui contribue encore aux disparités en ce qui concerne la responsabilité des opérateurs de terminaux.

24. Les normes en matière de responsabilité des opérateurs de terminaux, telles qu'établies par ces différentes sources juridiques, varient substantiellement. Il y a parfois des disparités au sein d'un même système juridique, en raison de l'application de normes différentes à des catégories différentes d'opérateurs de terminaux.

25. Les normes applicables aux opérateurs de terminaux en matière d'entreposage des marchandises vont, selon les systèmes juridiques, de la responsabilité stricte (par exemple, responsabilité à moins que l'opérateur ne prouve l'existence de certaines circonstances exonératoires de portée restreinte), à la responsabilité en cas de négligence (par exemple, lorsque l'opérateur ne prend pas raisonnablement soin des marchandises), jusqu'à l'exclusion de la plupart des formes de responsabilité (au moyen de conditions générales). En outre, dans un grand nombre de systèmes juridiques, c'est à l'opérateur de terminal de prouver qu'il n'est pas responsable, mais, dans certains autres, c'est au demandeur de

le faire. Dans ces derniers systèmes, cependant, le demandeur est souvent aidé par une présomption de responsabilité de l'opérateur de terminal, présomption qui peut être surmontée si l'opérateur produit un certain nombre de preuves.

26. Il y a également disparité entre les systèmes juridiques quant aux délais de prescription et aux limites financières de la responsabilité. Sur ce dernier point, on a noté que les limites financières énoncées dans les conditions générales d'un contrat sont souvent extrêmement basses; aussi, même lorsque la norme de responsabilité est relativement élevée, les effets réels de cette norme peuvent se trouver restreints en raison du plafond de la responsabilité financière 30/.

27. Les disparités en matière de responsabilité des opérateurs terminaux se trouvent encore aggravées par le fait que, dans un même système juridique, les opérateurs peuvent être soumis à différentes règles concernant la responsabilité selon la nature des services rendus (par exemple, entreposage ou manutention), et que les mêmes services peuvent être accomplis en un lieu donné par différents types d'opérateurs, sur la base de conditions contractuelles différentes, ce qui entraîne l'application de règles différentes en matière de responsabilité.

#### C. Opérateurs de terminaux et conventions internationales de transport

28. Le transport de marchandises implique des opérations se divisant en deux catégories distinctes - le transport effectif des marchandises et l'entreposage et la manutention avant, pendant et après le transport. Si les règles régissant la responsabilité des divers types de transporteurs internationaux (mer, air, route, rail et voies navigables) sont de plus en plus harmonisées grâce aux conventions internationales, celles régissant les activités d'intermédiaires qui ne sont pas des transporteurs, tels que les opérateurs de terminaux, ne l'ont pas été. Les travaux d'UNIDROIT sur la responsabilité des opérateurs internationaux de terminaux sont en partie fondés sur la conviction qu'il faudrait s'efforcer d'unifier les règles dans ce domaine afin de combler les lacunes en matière de responsabilité que laissent les conventions internationales de transport existantes 31/.

29. Il existe des lacunes en ce qui concerne l'entreposage de marchandises durant les périodes avant, pendant et après le transport, auxquelles ne s'appliquent pas les régimes harmonisés issus des conventions internationales de transport. Pendant ces périodes, l'entreposage est soumis à des régimes juridiques disparates et à des normes et limites de responsabilité plus basses, tels que ceux décrits aux paragraphes 23 à 27 ci-dessus.

30. Les chargeurs et les consignataires (ci-après dénommés les "chargeurs"), dont les marchandises sont entreposées ou manutentionnées par des opérateurs de terminaux, sont directement affectés par ces lacunes du régime juridique applicable à responsabilité des opérateurs lorsqu'ils intentent une action contre les opérateurs en cas de perte ou de dommage. Les transporteurs et

---

30/ UNIDROIT 1976, Etude XLIV-Doc.2, page 22.

31/ Rapport explicatif relatif à l'avant-projet de convention sur la responsabilité des opérateurs internationaux de terminaux (ci-après dénommé le "Rapport explicatif"). UNIDROIT 1982, Etude XLIV-Doc.14, paragraphe 9.



d'autres personnes (telles que les transitaires 32/) recourant aux services d'opérateurs de terminaux sont également directement affectés lorsqu'ils intentent une action à l'encontre d'opérateurs afin de récupérer les dommages-intérêts dont ils sont passibles à l'égard des chargeurs en cas de perte ou d'avarie des marchandises alors que celles-ci étaient confiées à des opérateurs de terminaux.

31. Les conventions internationales de transport récemment adoptées réduiront, lorsqu'elles entreront en vigueur, certaines des conséquences néfastes pour les chargeurs des lacunes du régime juridique applicable à la responsabilité des opérateurs de terminaux. Ce faisant, elles risquent cependant, dans certains cas, d'aggraver les conséquences nocives pour les transporteurs, par exemple parce que les régimes de responsabilité auxquels sera soumis un transporteur 33/ aux termes des conventions couvriront également les périodes pendant lesquelles les marchandises pourront être entreposées, et parce que, selon ces régimes, la responsabilité du transporteur à l'égard du chargeur sera souvent soumise à des normes et à un plafond financier plus élevés que ceux applicables à l'entreposage. Par exemple, aux termes de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (Règles de Hambourg) 34/, de la Convention relative au transport international par chemin de fer (COTIF) et de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, un transporteur est responsable des marchandises, en vertu d'un régime unique de responsabilité, entre le moment où les marchandises sont retirées et celui où elles sont livrées 35/. Aux termes des Règles de Hambourg et de la Convention sur le transport multimodal, le transporteur est responsable de toute perte ou dommage causés par un fait se produisant durant cette période de responsabilité, à moins qu'il ne prouve qu'il a pris toutes les mesures raisonnables pour éviter ce fait et ses conséquences 36/. En outre,

---

32/ Par exemple lorsque le transitaire agit pour son propre compte; voir A/CN.9/172, paragraphes 59 à 63.

33/ Dans la suite du texte le mot "transporteur" désignera également lorsque l'on se référera à la Convention sur le transport multimodal, les entrepreneurs de transport multimodal.

34/ A/CONF.89/13, Annexe I (Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer), publication des Nations Unies, numéro de vente 80.VIII.1).

35/ Règles de Hambourg, article 4 (mais voir également l'article 11); COTIF, Appendice B, articles 35 et 36; Convention sur le transport multimodal, article 14. Cette dernière convention stipule également que l'entrepreneur de transport multimodal est responsable des actes et omissions des personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal (article 15).

36/ Règles de Hambourg, article 5 1); Convention sur le transport multimodal, article 16 1).

les normes et limites de responsabilité établies par ces conventions ne peuvent être réduites par des stipulations contractuelles. Aux termes de la COTIF, le transporteur est responsable du dommage dû à la perte ou à l'avarie de la marchandise pendant sa période de responsabilité, à moins qu'il n'ait pas pu éviter les circonstances à l'origine de l'avarie ou de la perte ni en prévenir les conséquences, ou que ces circonstances résultent de risques spécifiés 38/. La possibilité de déroger à cette norme par une disposition contractuelle est limitée 39/.

32. Même dans le cadre de ces conventions internationales, il reste cependant des lacunes affectant directement le chargeur. La période de responsabilité du transporteur ne couvre pas toujours tout le temps pendant lequel les marchandises peuvent être entre les mains d'un opérateur de terminal. Par exemple, aux termes des Règles de Hambourg et de la Convention sur le transport multimodal, si le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, la responsabilité de ce dernier, en vertu desdites conventions, prend fin lorsqu'il met les marchandises à la disposition du destinataire 40/, ce qui, dans de nombreux cas, implique leur entreposage. En outre, aux termes des Règles de Hambourg, la responsabilité du transporteur ne porte que sur la période pendant laquelle les marchandises sont à sa charge au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement 41/. Cette convention ne couvre donc pas l'entreposage de transit hors des ports d'embarquement ou de débarquement.

D. L'avant-projet de convention d'UNIDROIT

33. L'avant-projet de convention d'UNIDROIT sur la responsabilité des opérateurs internationaux de terminaux est dans ses grandes lignes similaire aux Règles de Hambourg et à la Convention sur le transport multimodal. Ainsi, l'opérateur de terminal serait responsable en cas de perte ou de dommage causés aux marchandises à partir du moment où il les a prises en charge et jusqu'à leur livraison, à moins qu'il ne prouve qu'il a pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement ayant causé la perte ou le dommage et ses conséquences 42/. La responsabilité serait limitée à 2,75 unités

---

37/ Règles de Hambourg, article 23; Convention sur le transport multimodal, article 28.

38/ COTIF, appendice B, article 36.

39/ COTIF, appendice B, article 6 2), 3) et 4).

40/ Règles de Hambourg, article 4 2) b) ii); Convention sur le transport multimodal, article 24 2) b) ii).

41/ Règles de Hambourg, article 4 1).

42/ Articles 3 1), 6 1); comparable à l'article 5 des Règles de Hambourg et à l'article 16 de la Convention sur le transport multimodal.

de compte 43/ par kilogramme, 44/ à moins que la perte ou le dommage ne soient dus à un acte ou une omission de l'opérateur de terminal commis, soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit témérement et en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement 45/.

34. Aux termes de l'avant-projet de convention, l'opérateur de terminal aurait l'obligation, à la demande du client, d'émettre un document daté attestant la réception des marchandises. Ce document attesterait, sauf preuve contraire, que l'opérateur de terminal a pris en charge les marchandises telles qu'elles y sont décrites. Cependant, sa négociabilité serait fonction de l'accord des parties et de la législation applicable 46/.

35. L'opérateur de terminal aurait un droit de rétention et de vente sur les marchandises, pour obtenir les honoraires qui lui sont dus et satisfaire toute réclamation concernant lesdites marchandises 47/. Ce Texte préserverait la validité des dispositions prévoyant un privilège général, dans la mesure où ces dispositions ne seraient pas contraires à la législation applicable 48/.

---

43/ Dans les Règles de Hambourg [article 6 1) a)], la limite par kilogramme est de 2,5 unités de compte et, dans la Convention sur le transport multimodal (article 18), elle est de 2,75 unités de compte. Aux termes de l'avant-projet de convention d'UNIDROIT (article 13), l'unité de compte serait exprimée en une monnaie nationale selon une méthode comparable à celle indiquée dans les Règles de Hambourg (article 26) et dans la Convention sur le transport multimodal (article 31). Dans l'avant-projet de convention (article 21), le mécanisme de révision des limites de responsabilité est comparable à celui décrit à l'article 33 des Règles de Hambourg. Il a été indiqué au secrétariat d'UNIDROIT qu'il serait bon de tenir compte de la résolution 37/107 de l'Assemblée générale datée du 16 décembre 1982, dans laquelle il est recommandé que, lors de l'élaboration de conventions internationales contenant des clauses sur la limite de responsabilité, on utilise la clause sur l'unité de compte et une des deux variantes relatives à l'ajustement de la limite de responsabilité adoptées par la Commission à sa quinzième session, Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa quinzième session, Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-septième session, supplément No 17 (A/37/17), paragraphe 63.

44/ Article 7.

45/ Article 9 1); comparable à l'article 8 des Règles de Hambourg et à l'article 21 de la Convention sur le transport multimodal.

46/ Article 4.

47/ Article 5.

48/ Rapport explicatif sur l'avant-projet de convention (voir note 31 ci-dessus), paragraphe 57.

36. Comme dans les Règles de Hambourg 49/ et la Convention sur le transport multimodal 50/, l'avant-projet de convention stipule que les obligations et responsabilités incombant à l'opérateur international de terminal ne sauraient être restreintes par des stipulations contractuelles 51/. En outre, l'avant-projet viendrait compléter les conventions internationales de transport dans la mesure où il n'affecterait en rien les droits ou obligations d'un transporteur résultant de ces conventions 52/.

37. Les règles énoncées dans l'avant-projet de convention seraient en principe impératives et seraient appliquées par un Etat contractant à tous les opérateurs internationaux de terminaux sur son territoire. Cependant, les Etats pourraient déclarer que les règles ne s'appliquent qu'aux opérateurs s'engageant à être liés par la convention 53/.

38. Durant les travaux qui ont conduit à l'élaboration de l'avant-projet de convention, on s'est demandé si les disparités actuelles en ce qui concerne la responsabilité des opérateurs de terminaux posaient dans la pratique des problèmes suffisamment sérieux pour justifier un effort d'unification et d'harmonisation de la loi dans ce domaine. On a également noté qu'en raison de l'ampleur de ces disparités, il serait sans doute difficile d'unifier la loi d'une manière telle qu'elle soit largement acceptée. En outre, les opérateurs de terminaux pourraient s'opposer à l'institution d'un régime juridique leur imposant des normes et des limites de responsabilité plus sévères que celles auxquelles ils sont habitués et ne pouvant être atténuées par des conditions générales. Cependant, certains ont estimé au sein du Comité d'étude sur le contrat d'entrepôt que l'avant-projet de texte pourrait être plus facilement acceptable s'il répondait aux conditions suivantes : a) normes et limites de responsabilité réalistes qui, faisant partie de la législation nationale, ne pourraient être modifiées judiciairement; b) limites financières de responsabilité qu'il serait difficile au demandeur d'ignorer; c) aptitude des Etats à n'appliquer la Convention qu'aux opérateurs de terminaux acceptant le régime issu de la Convention; d) délai de prescription de courte durée; e) droit conféré à l'opérateur de retenir et de vendre des marchandises, droit qu'il n'aurait sans doute pas dans certains systèmes juridiques.

39. L'avant-projet de convention vise à instituer un ensemble minimum de règles régissant la responsabilité des opérateurs internationaux de terminaux. Il ne traite pas d'un certain nombre de questions telles que les obligations du client. Le Comité d'étude d'UNIDROIT sur le contrat d'entrepôt a déclaré que les questions non traitées dans l'avant-projet de convention pourraient l'être à un stade ultérieur, ou être régies par des conditions standard qui seraient préparées par des organisations commerciales intéressées 54/. A ce propos, le Comité maritime

---

49/ Article 23.

50/ Article 28.

51/ Article 12.

52/ Article 14.

53/ Article 18.

54/ Rapport explicatif sur l'avant-projet de convention (note 31 ci-dessus), paragraphe 18.

international (CMI) a informé le Comité d'étude en 1981 qu'il avait décidé d'élaborer des conditions types régissant les activités des opérateurs internationaux de terminaux, étant entendu que ces conditions seraient entièrement compatibles avec les dispositions de l'avant-projet de Convention 55/.

## V. CONCLUSION

40. La Commission souhaitera peut-être prendre note des travaux des autres organisations dans les divers domaines décrits ci-dessus et prier le Secrétariat de la tenir informée des faits nouveaux survenant dans ces domaines.
41. Pour ce qui est de la responsabilité des opérateurs internationaux de terminaux, si la Commission se déclare favorable à une harmonisation des règles applicables, elle pourrait, conformément à son rôle de coordination et à ses fonctions d'organe juridique principal du système des Nations Unies dans le domaine du droit commercial international, demander à UNIDROIT de lui communiquer son avant-projet de convention pour examen. Dans le même temps, elle pourrait prier le Secrétariat d'établir une étude des questions s'y rattachant.
42. La Commission pourrait ensuite procéder de diverses manières. Par exemple, après avoir examiné, à une session future, l'avant-projet de convention, elle pourrait rédiger des observations, et peut-être des recommandations, qui seraient alors communiquées à UNIDROIT. Elle pourrait également entreprendre d'élaborer elle-même un texte sous une forme appropriée (par exemple, convention, loi type ou conditions générales), peut-être en se fondant sur l'avant-projet d'UNIDROIT. Cette tâche pourrait être confiée à un groupe de travail de la CNUDCI.
43. Par ailleurs, si la Commission ne juge pas opportun d'entreprendre de telles activités, elle souhaitera peut-être prier le Secrétariat de la tenir informée de l'évolution de la situation dans ce domaine, de même que dans les autres domaines traités dans le présent rapport.

---

55/ Rapport du secrétariat d'UNIDROIT sur la troisième session du Comité d'étude sur le contrat d'entrepôt, tenue à Rome du 19 au 21 octobre 1981, UNIDROIT 1982, Etude XLIV-Doc.13, paragraphe 5.