

Avis publié dans sa version originale en anglais à la revue *TransportRecht*, 2025, vol. 5, p.145. disponible ici : <https://www.cmr-ac.org/opinions/>

La reproduction de cet avis est autorisée à condition de mentionner les références suivantes :

A citer comme : CMR-AC Advice No. 1 - Advice on relation of the Draft Convention on Negotiable Cargo Documents and CMR. Prepared by: *Peter Csoklich, Tobias Eckardt, Cécile Legros, Frank Smeele*; Secretary: *Marta Katarzyna Kołacz*, published in *Transportrecht*, 2025, issue 5, p.145.

Avis CMR-AC n° 1 - Avis sur les relations entre le projet de Convention sur le document de cargaison négociable et la CMR¹

Peter Csoklich, Tobias Eckardt, Cécile Legros, Frank Smeele

I. INTRODUCTION

Le Conseil interprétatif de la CMR (CMR-AC) est une initiative académique qui vise à promouvoir une interprétation uniforme et autonome de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Genève, 19 mai 1956) (CMR). Ce Conseil a été officiellement créé en octobre 2023 par un groupe d'universitaires spécialisés dans le droit du transport international. Les membres du Conseil ne représentent pas des pays ou des cultures juridiques, leur seul objectif est d'améliorer le droit uniforme en rendant - en tant qu'*amicus curiae* auprès des cours et tribunaux arbitraux des États contractants - les décisions judiciaires et arbitrales, la doctrine juridique et les travaux préparatoires sur la Convention CMR plus facilement accessibles, et en fournissant des avis juridiques indépendants, impartiaux et bien informés sur les questions d'interprétation soulevées par la CMR².

Le CMR-AC a été approché par le Secrétariat de la CNUDCI au nom du groupe de travail VI de la CNUDCI. Ce groupe de travail prépare une convention visant à créer des documents de cargaison négociables qui pourraient remplir une fonction analogue à celle d'un connaissement maritime³ pour le transport de marchandises par tout mode de transport dans un contexte multimodal ou unimodal. Le nouvel instrument fournit également un cadre juridique pour la reconnaissance et l'utilisation des documents électroniques

¹ La version officielle est la version anglaise. La présente traduction a été effectuée par Cécile Legros. Le style neutre de l'avis a été volontairement conservé.

² CMR-AC : *Frank Smeele*, président ; *Cécile Legros*, vice-présidente

Peter Csoklich, Daniel Dąbrowski, Tobias Eckardt, David Glass, Federico Franchina, Achim Pütz, Nikoleta Radionov Karlović, Johan Schelin, Wouter Verheyen, Membres ; *Marta Katarzyna Kołacz*, Secrétaire

Pour plus d'informations, visitez le site web : <https://www.cmr-ac.org/>

³ Le connaissvement revêt traditionnellement une triple fonction : à titre probatoire, il constitue un reçu de la marchandise et il prouve le contrat de transport ; mais surtout, il s'agit d'un titre négociable représentatif de la marchandise (ce qui peut toutefois varier en fonction du type de connaissvement).

négociables relatifs aux marchandises⁴. A la suite de la demande du Secrétariat de la CNUDCI, le CMR-AC a adopté, en janvier 2025, son premier avis sur l'interaction entre le projet de convention sur le document de cargaison négociable⁵ (ci-après : DC – *draft convention* - dans les notes de bas de page) et la CMR⁶.

Dans le présent avis, nous nous concentrerons principalement sur les documents de cargaison négociables et les lettres de voiture CMR et laisserons de côté à ce stade les documents de transport électroniques et la transmission électronique⁷.

II. OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES

1. Caractère impératif

Tout d'abord, il convient de souligner que la CMR prévoit un régime obligatoire pour la matière juridique qu'elle régit et que toute stipulation qui déroge aux dispositions de la CMR est considérée comme nulle et non avenue⁸. Il découle de cette nature impérative de la CMR que les parties à un contrat de transport soumis à la CMR peuvent déroger à ses dispositions uniquement lorsque la CMR le permet expressément⁹. En outre, la jurisprudence montre que la nature impérative du régime de la CMR tend à être appliquée de manière assez stricte par les tribunaux des États contractants de la CMR¹⁰.

2. Champ d'application de la CMR

Deuxièmement, en tant que convention internationale contenant des dispositions de droit privé uniforme, la CMR détermine son propre champ d'application¹¹. Cela implique que la

⁴ Pour plus d'informations sur ce projet, voir https://uncitral.un.org/en/working_groups/6/negotiablecargodocuments

⁵ Nos observations portent sur le projet tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.VI/WP.107. Étant donné que le concept de cautionnement n'est qu'un sujet suggéré pour des délibérations ultérieures au sein du groupe de travail, nous ne l'avons pas examiné plus avant.

⁶ Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), signée à Genève le 19 mai 1956.

⁷ L'avis a été officiellement adopté en langue anglaise.

⁸ Art. 41 CMR.

⁹ Des exemples sont fournis par les articles 24 et 26 de la CMR qui permettent à l'expéditeur de déclarer une valeur plus élevée des marchandises, ou un intérêt particulier pour la livraison, en échange d'une surcharge sur le fret à convenir entre l'expéditeur et le transporteur. Les articles 24 et 26 de la CMR permettent expressément aux parties de déroger aux règles de l'article 23 de la CMR concernant les dommages recouvrables et les limites de responsabilité applicables.

¹⁰ Par ex. : Cass. com. (France), 9 mai 2018, n°17-13030 : BTL 2018, n°3691, p.299, obs. M. Tilche, p.292; Resp. Civ. Et assur., comm. 225, note L. Boch ; IDIT-CMR (FR) n°41850 : Prohibée par les articles 41 al. 1 et 23 al. 5 de la Convention de Genève, est déclarée nulle la clause contractuelle qui exonère le transporteur de toute responsabilité pour retard.

¹¹ Voir les articles 1 et 2 du chapitre 1 (Champ d'application de la CMR), l'article 28 CMR (créances extracontractuelles), l'article 31 CMR (compétence, litispendance, reconnaissance et exécution des

question de savoir si un contrat entre ou non dans le champ d'application de la CMR ne relève pas de la décision (subjective) des parties à ce contrat, mais plutôt de la caractérisation de la relation juridique qui doit être décidée objectivement par la juridiction saisie d'un litige.

3. Relation entre le projet de convention et la CMR

Selon l'article 1 (3) du projet de Convention, les "droits et obligations du transporteur, de l'expéditeur et du destinataire et leur responsabilité ... en vertu des conventions internationales ou du droit national applicables" ne sont pas modifiés par le projet de Convention, à moins que le projet ne le prévoie explicitement. Il en résulte que les dispositions de la CMR s'appliqueront (continueront à s'appliquer) dans la mesure où le projet de convention ne déroge pas expressément à ces dispositions.

Cette disposition soulève toutefois la question de savoir sur quels points précis le projet de Convention déroge explicitement à la CMR. Nous avons dûment analysé le contenu du projet de Convention, mais nous n'avons trouvé que peu de cas¹² où le projet de Convention fait implicitement référence à la CMR et aucun cas où le projet prévoit explicitement qu'il modifie les "droits et obligations du transporteur, de l'expéditeur et du destinataire et leur responsabilité ..." en vertu de la CMR.

On peut dès lors soutenir que l'article 1 (3) du projet de convention doit être compris comme signifiant que lorsque le projet de convention prévoit des règles qui interfèrent avec la CMR sans y déroger explicitement, les dispositions de la CMR doivent prévaloir. Il semble pourtant que certains effets du document de cargaison négociable prévus par le projet de convention recoupent des dispositions de la CMR (voir ci-dessous au point III). L'effet que la prévalence apparente de la CMR sur le projet de convention a sur le document négociable sur les marchandises ne semble ainsi pas être abordé dans le projet. Par conséquent, la coexistence du document de cargaison négociable et de la lettre de voiture CMR peut être source d'incertitude, ce qui n'est pas souhaitable (voir ci-dessous au point IV).

jugements), l'article 32 CMR (prescription), l'article 33 CMR (arbitrage) et l'article 34 CMR (transporteurs successifs).

¹² Voir article 1 (3) ; article 4 (2) (c) DC.

4. Terminologie

Nous avons dûment examiné la Note du Secrétariat¹³ et son annexe contenant le projet de Convention sur les documents de cargaison négociables. En ce qui concerne la terminologie utilisée dans le Projet de Convention, nous notons qu'en ce qui concerne certains termes clés, à savoir "*contract of carriage*" (en français : contrat de transport) et "*carrier*" (en français : transporteur)¹⁴, le Projet s'écarte des termes habituels utilisés dans toutes les autres conventions sur le droit des transports (y compris la CMR), et les remplace par de nouveaux termes propres, à savoir "*transport contract*"¹⁵, et "*transport operator*"¹⁶. Nous estimons qu'il n'est pas nécessaire de procéder à un tel changement de terminologie, qui ne semble apporter aucun avantage et peut donner lieu à des problèmes d'interprétation.

Une autre différence terminologique entre le projet de convention et la CMR concerne le nom de la partie avec laquelle le transporteur conclut le contrat de transport. Le projet de convention utilise le terme "*consignor*" alors que la CMR¹⁷ utilise le terme "*sender*" (en français : ces deux termes désignent l'expéditeur). Ici, cependant, la terminologie utilisée dans le projet de convention ne pose pas de problème puisque le terme "*consignor*" est également utilisé dans d'autres conventions relatives au droit des transports¹⁸, alors que les conventions relatives au transport maritime utilisent le terme "*shipper*" (en français : chargeur).¹⁹

5. Définitions

En outre, la façon dont l'obligation assumée par un "opérateur de transport" est décrite dans la définition de l'"opérateur de transport" (i.e. "s'engage à exécuter")²⁰ diffère de celle du "contrat de transport" (i.e. "assume la responsabilité de l'exécution du contrat, indépendamment du fait que cette personne exécute ou non le transport lui-même"). Il est suggéré qu'il serait préférable d'aligner les deux définitions.

¹³ CNUDCI, Groupe de travail VI (Documents de fret négociables), Quarante-cinquième session, Vienne 9-13 décembre 2024, A/CN.9/WG.VI/WP.107, daté du 19 septembre 2024.

¹⁴ La différence terminologique est parfois seulement présente en langue anglaise qui est la langue de rédaction du projet : le terme « contrat de transport » peut en effet être traduit de deux manières différentes en anglais : *carriage contract* ou *transport contract*.

¹⁵ Voir l'article 2 (8) DC.

¹⁶ Voir l'article 2 (10) DC.

¹⁷ Voir par exemple les articles 5, 6 et 7 de la CMR.

¹⁸ Voir : article 3 (a) de la CIM 1999 ; article 4 (a) de la Convention de Montréal : Article 3 (a) CIM 1999 ; Article 4 (a) Convention de Montréal 1999.

¹⁹ Voir : Article 1 (a) des Règles de La Haye-Visby 1924 et 1968 ; Article 1 (1) des Règles de Hambourg 1978 ; Article 1 (2) CMNI 2000 ; Article 1 (8) des Règles de Rotterdam 2008.

²⁰ Voir l'article 2 (8) DC.

III. LA LETTRE DE VOITURE CMR

1. Émission du document de cargaison négociable/de la lettre de voiture CMR

Le projet de convention et la CMR presupposent tous deux l'émission d'un document de transport, à savoir un document négociable dans le cas du projet de convention et une lettre de voiture dans le cas de la CMR. La création de ces documents n'est pas le fruit du hasard mais découle d'un contrat de transport préexistant conclu entre l'expéditeur et le transporteur.

À cet égard, l'approche adoptée dans le projet de convention diverge de celle adoptée dans la CMR. En vertu du projet de convention, un document de cargaison négociable doit être émis si l'expéditeur et le transporteur en ont convenu ainsi²¹. A défaut d'un tel accord, il semble que le projet de convention ne puisse s'appliquer. La CMR, quant à elle, s'applique aux contrats de transport international de marchandises par route²². Bien que la CMR prescrive que le contrat de transport soit *confirmé* par l'établissement d'une lettre de voiture, l'absence, l'irrégularité ou la perte de l'envoi n'affecte pas l'existence ou la validité du contrat de transport qui reste soumis à la CMR²³.

2. Déclaration unilatérale ou multipartite

Dans le projet de convention, les documents de cargaison négociables sont conçus comme des déclarations écrites signées²⁴ et émises par le "transporteur"²⁵. Ainsi, le projet diffère de l'approche adoptée à l'article 5 (1) de la CMR où la lettre de voiture est conçue comme un document de transport devant être établi en trois exemplaires originaux signés à la fois par l'expéditeur et le transporteur.²⁶

Cette différence de conceptualisation se reflète également dans les différentes manières dont le projet de Convention et la CMR identifie la personne en charge des mentions à inclure dans le document de cargaison négociable, respectivement la lettre de voiture. Le projet de convention attribue ces mentions en principe²⁷ à l'opérateur de transport, alors

²¹ Voir : Article 3 (1) DC.

²² Voir : Article 1 (1) CMR.

²³ Voir : Article 4 CMR. La CMR s'applique donc indépendamment de l'émission d'une lettre de voiture si les conditions de l'article 1(1) sont remplies, ce qui ne nécessite donc pas un accord préalable entre l'expéditeur et le transporteur.

Ceci est conforme à l'article 41 (1) CMR qui prévoit que la nullité d'une stipulation (contractuelle) qui déroge aux dispositions de la CMR n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat.

²⁴ Voir la définition de "document de cargaison négociable" à l'article 2 (4) DC qui, dans la mesure où cela est pertinent ici, se lit comme suit : "un document signé et émis par le transporteur ...".

²⁵ Voir également l'article 3, paragraphes 1 et 3, du projet de convention : Article 3 (1), (3) (a), (b) et (c), (5) DC.

²⁶ Article 5 (1) CMR.

²⁷ Cela découle du fait qu'en vertu de l'article 2 (4) DC, c'est le transporteur qui émet et signe le document de négociable, en combinaison avec les exigences de contenu de l'article 4 DC et *a contrario* de l'exception

que la CMR fait une distinction, en ce qui concerne les mentions qui doivent ou peuvent être portées sur la lettre de voiture²⁸, entre certaines mentions qui sont attribuables à l'expéditeur²⁹ et d'autres qui sont attribuables au transporteur³⁰. Enfin, en vertu de la CMR, certaines mentions supplémentaires peuvent être portées sur la lettre de voiture par le conducteur³¹ et/ou par les transporteurs successifs³² au cours de l'exécution du transport routier, et ce (longtemps) après l'émission de la lettre de voiture. Cette possibilité ne semble pas exister dans le projet de convention.

Il s'ensuit que le document de cargaison négociable constitue une déclaration écrite faite par le transporteur (seul), laquelle, par son effet probatoire³³, le lie (en principe), alors que la lettre de voiture CMR constitue une déclaration écrite multipartite contenant des déclarations faites par différentes personnes, et qui, par son effet probatoire ou autre, peut lier l'expéditeur³⁴, le transporteur³⁵, les transporteurs successifs³⁶ et même le destinataire³⁷.

3 Contenu

Il existe également des différences entre le projet de convention et la CMR en ce qui concerne les listes de mentions que le document de cargaison négociable/la lettre de

limitée prévue à l'article 6 (1) DC qui permet au transporteur de qualifier les informations visées à l'article 4 (1) (d) DC s'il a une connaissance effective ou des motifs raisonnables de croire que les informations sont fausses ou trompeuses ou s'il n'a pas de moyens raisonnables de vérifier ces informations.

²⁸ Voir : Article 6 CMR.

²⁹ Voir l'article 7, paragraphe 1, qui se réfère aux mentions figurant à l'article 6, paragraphe 1, points b), d), e), f), g), h) et j), à l'article 6, paragraphe 2, ainsi qu'à toutes autres mentions ou instructions données par l'expéditeur en vue de l'établissement de la lettre de voiture ou en vue de leur inscription sur cette lettre. Voir également l'article 7 (2) CMR.

En outre, le transporteur est tenu, en vertu de l'article 8 (2) CMR, d'inscrire sur la lettre de voiture les réserves éventuelles (et leurs motifs) concernant l'exactitude des mentions de la lettre de voiture et l'état apparent de la marchandise et de son emballage. De même, l'article 8 (3) CMR prévoit que si, à la demande de l'expéditeur, le poids brut de la marchandise ou le contenu des colis a été contrôlé, les résultats de ce contrôle doivent être inscrits sur la lettre de voiture.

³⁰ Voir l'article 6 (1) (a), (c), (i) et (k) : Article 6 (1) (a), (c), (i) et (k), Article 6 (2) (f) et (g) CMR.

³¹ En particulier, les montants des frais énumérés à l'article 7, paragraphe 1, point i), de la CMR n'apparaîtront qu'au cours de l'exécution du transport routier.

³² Il résulte de l'article 35 CMR en liaison avec l'article 8 (2) que le transporteur successif qui accepte la marchandise d'un transporteur précédent peut émettre des réserves sur le deuxième exemplaire de la lettre de voiture concernant l'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, à leurs marques et numéros ainsi qu'à l'état apparent de la marchandise et de son emballage.

³³ Voir l'article 6, paragraphes 2 et 3 DC.

³⁴ Voir : article 6, paragraphes 2 et 3 DC ; Article 7 (1) et (2) CMR.

³⁵ Voir Article 8 (3) et article 9 (2) CMR.

³⁶ Voir Article 34, 35 (2) j), 9 (2) et 36 CMR.

³⁷ Voir l'article 13 (2) CMR qui prévoit que le destinataire qui se prévaut du droit de demander la livraison au transporteur en vertu de l'article 13 (1) CMR, doit payer les frais indiqués comme étant dus sur la lettre de voiture.

voiture doit contenir (mentions obligatoires)³⁸ et la liste indicative de mentions que ces documents peuvent contenir (mentions facultatives).³⁹ Dans la mesure où le projet de convention et la CMR permettent tous deux aux parties d'inclure toutes les mentions qu'elles souhaitent⁴⁰, cette dernière différence ne semble pas poser de problème.

Les différences concernant les mentions requises portent principalement sur leur ordre de présentation et, dans certains cas, sur leur contenu et leur formulation. Pour faciliter la consultation, les tableaux 1 et 2 ci-dessous montrent d'abord comment les dispositions du projet de convention et de la CMR concernant les mentions obligatoires à inclure dans le document de cargaison négociable, respectivement la lettre de voiture, correspondent.

Tableau 1

Projet de convention	CMR
Article 4, paragraphe 1, point a)	Article 6, paragraphe 1, point c)
Article 4, paragraphe 1, point b)	Article 6, paragraphe 1, point e)
Article 4, paragraphe 1, point c)	Article 6, paragraphe 1, point b)
Article 4, paragraphe 1, point d)	Article 6, paragraphe 1, points f), g) et h), article 8, paragraphe 3
Article 4, paragraphe 1, point e)	Article 8, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 1, point f)	Article 6, paragraphe 1, point d)
Article 4, paragraphe 1, point g)	Article 6, paragraphe 1, point a)
Article 4, paragraphe 1, point h)	Article 6, paragraphe 1, point d)
Article 4, paragraphe 1, point i)	Article 5, paragraphes 1 et 2
Article 4, paragraphe 1, point j)	Article 6, paragraphe 1, point i)
Article 4, paragraphe 1, point k)

Tableau 2

CMR	Projet de convention
Article 6 (1) (a)	Article 4 (1) (g)
Article 6, paragraphe 1, point b)	Article 4, paragraphe 1, point c)
Article 6, paragraphe 1, point c)	Article 4, paragraphe 1, point a)
Article 6, paragraphe 1, point d)	Article 4, paragraphe 1, points f) et h)
Article 6, paragraphe 1, point e)	Article 4, paragraphe 1, point b)
Article 6, paragraphe 1, point f)	Article 4, paragraphe 1, point d)
Article 6, paragraphe 1, point g)	Article 4, paragraphe 1, point d)
Article 6, paragraphe 1, point h)	Article 4, paragraphe 1, point d)
Article 6, paragraphe 1, point i)	Article 4, paragraphe 1, point j)

³⁸ En vertu de l'article 5 (1) DC, l'absence des mentions prescrites à l'article 4 (1) DC n'affecte pas en soi la nature juridique d'un document en tant que document de fret négociable s'il relève de la définition de l'article 2 (4) ou (6) DC. Une règle similaire à l'article 4 CMR prévoit que "l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affecte pas l'existence ou la validité du contrat de transport". L'absence de l'une des mentions énumérées à l'article 6 (1), et à l'article 8 (2) et (3), de la CMR relèverait de la notion d'"irrégularité" de la lettre de voiture.

³⁹ Voir : Article 4 (2) (a) à (d) DC et article 6 (2) (a) à (g) CMR.

⁴⁰ Voir : Article 4 (2) (d) DC et article 6 (3) CMR.

Article 6, paragraphe 1, point j)	Article 8, paragraphe 2	Article 4, paragraphe 1, point e)
Article 6, paragraphe 1, point k)	Article 4, paragraphe 2, point c)	Article 8, paragraphe 3	Article 4, paragraphe 1, point d)

4. Fret, charges et dépenses

La principale différence⁴¹ quant au contenu des informations à inclure concerne les informations relatives au fret et aux autres frais liés au transport. Selon la CMR⁴², la lettre de voiture doit mentionner les "frais liés au transport (prix du transport, frais supplémentaires, droits de douane et autres frais encourus depuis la conclusion du contrat jusqu'à la livraison)" et peut indiquer le montant des frais de "contre-remboursement"⁴³. En outre, la lettre de voiture peut mentionner les frais que l'expéditeur s'engage à payer.

Le projet de convention, quant à lui, exige simplement une "déclaration indiquant si le fret a été payé d'avance ou si le fret est à la charge du destinataire"⁴⁴ et ne fait aucune référence à d'autres frais ou dépenses liés au transport devant être inscrits dans le document de cargaison négociable.

5. Responsabilité du destinataire pour le paiement du fret et des autres frais

En vertu de la CMR, l'importance de l'inclusion dans la lettre de voiture des indications relatives au fret et aux frais liés au transport réside dans le fait que ces frais figurant sur la lettre de voiture sont alors dus par le destinataire s'il exige la livraison des marchandises à destination ou s'il fait valoir des droits découlant du contrat de transport.⁴⁵

Le projet de convention prévoit expressément que le document de cargaison négociable peut indiquer que le fret est dû par le destinataire⁴⁶. La question de savoir si, en plus de cela, l'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que le destinataire paiera également

⁴¹ Une autre différence concerne l'article 4 (1) (k) DC, qui prescrit, mais entre parenthèses, que le document de fret négociable doit faire référence au projet de convention, alors que l'article 6 (1) (k) de la CMR prescrit obligatoirement que la lettre de voiture doit contenir une déclaration selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la CMR. Voir également l'article 7 (3) CMR qui prévoit que si le transporteur omet de faire la déclaration prévue à l'article 6 (1) (k) CMR, il est responsable de tous les frais, pertes et dommages subis du fait de cette omission par la personne ayant le droit de disposer des marchandises. Conformément à l'article 4 (2) (c) DC, un document de cargaison négociable peut indiquer la "loi applicable au contrat de transport, en particulier toute convention internationale à laquelle le contrat de transport est soumis".

⁴² Voir l'article 6 (1) (c) CMR et l'article 13 (2) CMR.

⁴³ Voir : article 6 (2) (c) CMR et article 13 (2) CMR.

⁴⁴ Voir : article 4 (1) (j) DC.

⁴⁵ Voir : article 4 (1) (j) DC ; Article 13 (2) et (1) CMR.

⁴⁶ Voir : Article 4 (1) (j) DC. Cette disposition est conforme à d'autres conventions relatives au droit des transports qui peuvent s'appliquer aux connaissances, voir l'article 15 (1)(k) des Règles de Hambourg 1978 ; l'article 11 (5)(h), l'article 15 (c) et (d) de la CMNI 2001 ; l'article 42 des Règles de Rotterdam 2008.

d'autres frais liés au transport et inclure une déclaration à cet effet dans le document de fret négociable⁴⁷, n'est pas aussi claire. Contrairement à la CMR, le projet de convention ne contient pas de disposition selon laquelle seuls le fret et les frais "indiqués comme étant dus" sur le document de cargaison négociable sont payables par le tiers détenteur du document négociable. L'article 9, paragraphes 1 et 2, du projet de convention semble même impliquer le contraire, puisque ces dispositions prévoient que le tiers porteur assume des responsabilités en vertu du contrat de transport, sans exiger qu'une certaine notification de ces responsabilités soit donnée dans le document de cargaison négociable. Comme il ressort de l'article 9 (1) du projet de convention, un tiers détenteur⁴⁸ n'assume en effet aucune responsabilité en vertu du contrat de transport (y compris probablement l'obligation de payer le fret et éventuellement d'autres frais) du seul fait qu'il est détenteur d'un document négociable, mais (probablement) lorsqu'il exerce un droit en vertu du contrat de transport, par exemple en exigeant la livraison des marchandises à destination ou en introduisant une réclamation contre l'opérateur de transport.

En outre, l'article 9, paragraphe 2, du projet de convention prévoit que si le tiers détenteur exerce son droit de disposition⁴⁹, il "assume toute responsabilité pouvant découler de l'exercice de ce droit en vertu du contrat de transport".⁵⁰ Comme l'explique la note du Secrétariat⁵¹, l'article 9 (2) du projet de convention a été ajouté pour répondre à la préoccupation selon laquelle le projet ne contenait aucune disposition sur la question de savoir qui supportait les coûts encourus par le transporteur en exécution des instructions données par le détenteur du document de cargaison négociable.⁵²

Ce n'est toutefois pas la seule situation dans laquelle un tiers détenteur peut générer des frais pour le transporteur. Que se passe-t-il si le camion transportant les marchandises arrive à destination et qu'aucun détenteur ne se présente pour présenter le document de cargaison négociable à l'opérateur de transport et demander la livraison des marchandises ? Dans ce cas, le transporteur peut être contraint de stocker les marchandises dans un entrepôt ou un terminal local pour un moment. Il est probable que cet entrepôt/terminal exigera que le transporteur accepte de payer ses factures. Si, ultérieurement, un tiers détenteur se présente pour demander enfin la livraison, il semble juste que le transporteur

⁴⁷ Voir Article 4 (2) (d) DC.

⁴⁸ L'article 9, paragraphes 1 et 2 DC qui parle d'un "détenteur qui n'est pas l'expéditeur".

⁴⁹ Voir : Article 7 (1)(b) DC.

⁵⁰ Voir : Article 9 (2) DC.

⁵¹ Voir la note du secrétariat sur les documents de fret négociables, A/CN.9/WG.VI/WP.107, datée du 19 septembre 2024, note 77.

⁵² A/CN.9/1164, paragraphe 98.

puisse exiger du tiers détenteur du document de cargaison négociable le paiement des frais de stockage et, éventuellement, des jours d'attente du camion.

Il convient de noter que les articles 14, 15 et 16 de la CMR fournissent un ensemble détaillé et équilibré de règles régissant la situation où les circonstances empêchent l'exécution du contrat de transport tel qu'il a été initialement envisagé⁵³ ou lorsque, après l'arrivée au lieu désigné pour la livraison, les circonstances empêchent la livraison.⁵⁴ Dans les deux cas, le transporteur doit demander des instructions à l'expéditeur⁵⁵ et il est autorisé à disposer des marchandises, à les décharger et à les confier à un tiers⁵⁶ ou même à les vendre publiquement⁵⁷ si leur nature périssable ou leur état endommagé le justifie ou si les frais de stockage s'avèrent disproportionnés par rapport à la valeur des marchandises. Dans ce cas, le transporteur a le droit de déduire le fret, les frais dus en vertu de la lettre de voiture et tous les autres frais du produit de la vente des marchandises.

Le projet de convention ne contenant aucune disposition de ce type, la question se pose de savoir si les articles 14, 15 et 16 de la CMR devraient également s'appliquer à un document de cargaison négociable émis conformément au projet de convention.

6. Droit de rétention du transporteur ?

En vertu de l'article 13, paragraphe 2, de la CMR, le transporteur a le droit de retenir les marchandises à l'égard du destinataire si ce dernier refuse de payer ou de fournir une garantie pour les frais indiqués comme étant dus sur la lettre de voiture. Comme le projet de convention ne contient pas de disposition à cet effet, il semble résulter de l'article 10 du projet que le transporteur n'a pas de droit de rétention sur la cargaison. Cette contradiction manifeste entre le projet de convention et la CMR sur ce point peut donner lieu à des questions d'interprétation et à des problèmes pratiques.

IV. Adresse de livraison inconnue

La création d'un document négociable relatif aux marchandises, tel qu'envisagé par le projet de convention, soulève une question quelque peu nouvelle pour le transport routier international et qui doit être traitée. Il découle à la fois de la nature facilement transférable et de l'objectif commercial d'un document de cargaison négociable, qu'au moment de l'émission dudit document, le destinataire final des marchandises ainsi que l'adresse de livraison peuvent être incertains, voire inconnus.

⁵³ Voir : Article 14 CMR.

⁵⁴ Voir : Article 14 CMR ; Article 15 CMR.

⁵⁵ Voir : Articles 14 (1), 15 (1) CMR.

⁵⁶ Voir : Article 16 (2) CMR.

⁵⁷ Voir : Article 16 (3) CMR.

Cela pose pourtant de sérieux problèmes pratiques et opérationnels à l'opérateur de transport routier, qui doit savoir vers quelle destination les marchandises doivent être transportées pour pouvoir exécuter le contrat de transport. Une solution possible à ce problème peut être inspirée de ce qui est déjà habituel dans d'autres modes de transport où le transport a souvent lieu entre des "hubs" de transport tels que les ports maritimes, les ports intérieurs, les aéroports et les gares ferroviaires et où des terminaux et des entrepôts spécialisés facilitent le stockage temporaire de la cargaison avant, pendant et/ou après le transport. Il semble possible, également dans le cas du transport international de marchandises par route, d'impliquer un terminal ou un entrepôt (tiers) dans l'exécution du contrat de transport. Cela permettrait de remplacer l'"adresse de livraison" inconnue par une "adresse de déchargement" connue, à laquelle le transporteur devrait apporter les marchandises, où il pourrait décharger les marchandises du camion et où les marchandises pourraient être stockées en attendant la présentation finale du document de cargaison négociable par son détenteur afin d'obtenir la livraison des marchandises.

Par conséquent (à moins que cette question ne soit traitée par le projet de convention lui-même), lorsqu'un document négociable est utilisé pour le transport routier, les parties peuvent souhaiter aborder des sujets tels que :

- La relation juridique entre le transporteur et le terminal tiers.
- Le régime de responsabilité applicable à une période de stockage avant, pendant et/ou après le transport routier.
- Qui est responsable des frais de stockage vis-à-vis du terminal tiers ?
- Les frais de stockage peuvent-ils être réclamés au détenteur qui présente le document de fret négociable pour obtenir la livraison des marchandises ?

À moins que cette question ne soit abordée dans le projet de convention lui-même, il est suggéré que ces aspects soient mentionnés dans les documents (tels que la fiche d'information) accompagnant le projet de convention, afin de s'assurer que les parties au contrat de transport sont conscientes de la nécessité (potentielle) de prendre des dispositions supplémentaires.

V. Coexistence de la CMR - de la lettre de voiture et du document de cargaison négociable ?

Le projet de convention semble envisager la possibilité d'une coexistence entre un document de cargaison négociable et un "document de transport" non négociable⁵⁸.

⁵⁸ Voir l'article 3 (3)(a), (b) et (c) DC.

Comme le document de transport non négociable pourrait concerner le transport routier en vertu d'un contrat de transport international de marchandises par route, cela implique que ledit "document de transport" pourrait très bien être considéré comme une lettre de voiture CMR. Si notre interprétation ci-dessus est correcte, nous estimons que cela crée un sérieux problème car un conflit direct entre les régimes du projet de Convention et de la CMR est non seulement possible, mais même presque inévitable.

Puisque l'objectif et la teneur du projet de Convention n'est pas de modifier "les droits et obligations du transporteur, de l'expéditeur et du destinataire et leur responsabilité" en vertu notamment de la CMR, sauf disposition expresse du projet de Convention⁵⁹, il s'ensuit que le régime de la CMR est pleinement applicable à un tel document de transport non négociable ou à une lettre de voiture. Cela implique tout d'abord que le deuxième exemplaire original de la lettre de voiture accompagne les marchandises⁶⁰ et - après l'arrivée des marchandises à destination - soit remis au destinataire⁶¹, qui a alors acquis le droit de disposer des marchandises.⁶² Il est difficile de voir comment les dispositions du projet de convention concernant les droits et responsabilités du titulaire⁶³ d'un document de cargaison négociable peuvent être compatibles avec ces dispositions de la CMR.

En outre, en vertu de la CMR, le deuxième exemplaire original de la lettre de voiture qui accompagne les marchandises peut contenir des détails qui ne figurent pas dans le document de cargaison négociable et qui ont été ajoutés pendant l'exécution du transport routier, comme par exemple :

- "Frais relatifs au transport (prix du transport, frais supplémentaires, droits de douane et autres frais encourus depuis la conclusion du contrat jusqu'à la livraison)"⁶⁴ ;

⁵⁹ Voir : Article 1 (2) et (3) DC.

⁶⁰ Voir : Article 5 (1) CMR.

⁶¹ Voir : Article 13 (1) CMR et Article 12 (2) CMR.

⁶² Bien que la lettre de voiture CMR ne soit pas considérée comme un titre, elle contient des informations (par exemple sur les parties au contrat) et sert de preuve (par exemple sur les conditions du contrat de transport et sur la prise en charge des marchandises dans un certain état). Cependant, la CMR lie également le droit de disposer des marchandises à la lettre de voiture CMR dans l'Art. 12 CMR. Le pouvoir de l'expéditeur de disposer des marchandises cesse lorsque la lettre de voiture CMR est remise au destinataire ; Art. 12 (2) CMR. L'expéditeur peut également accorder le droit de disposer des marchandises au destinataire dès l'émission de la lettre de voiture CMR ; Art. 12 (3) CMR. La CMR contient également des règles sur la manière dont le droit de disposer des marchandises doit être exercé (Art. 12 (5) CMR) et la responsabilité du transporteur dans le cadre de ces instructions est définie à l'Art. 12 (7) CMR. 12 (7) CMR, tous deux liés à la lettre de voiture CMR. En outre, la CMR accorde une valeur probante à la lettre de voiture CMR.

⁶³ Voir: Articles 7 et 9 DC.

⁶⁴ Voir : Article 6 (1)(i) CMR.

- Les réserves émises par un transporteur successif quant au nombre de colis, à leurs marques et numéros, et à l'état apparent des marchandises et de leur emballage.⁶⁵ Cela peut soulever la question de savoir si le détenteur du document de cargaison négociable est lié par le contenu du deuxième exemplaire original de la lettre de voiture, et lequel de ces deux documents prévaut en fin de compte. Bien que la lettre de voiture CMR ne soit pas considérée comme un titre de propriété, elle contient des informations (par exemple sur les parties au contrat) et sert de preuve (par exemple les conditions du contrat de transport ; la prise en charge des marchandises dans un certain état), le droit de disposer des marchandises est également lié à la lettre de voiture CMR selon l'article 12 CMR. Le droit de disposer des marchandises en vertu de la CMR peut donc entrer en conflit avec le droit de disposer des marchandises en vertu du projet de convention.

En outre, en vertu de la CMR, un destinataire (n° 1) qui a obtenu le droit de disposer des marchandises⁶⁶ peut ordonner la livraison des marchandises à un autre destinataire (n° 2), mais ce dernier (n° 2) n'a pas le pouvoir d'ordonner la livraison des marchandises à un autre destinataire (n° 3)⁶⁷. Il est alors difficile de voir comment l'idée d'un document de cargaison négociable peut être compatible avec ces règles de la CMR⁶⁸.

Enfin, les effets probatoires accordés par le projet de convention à un document de cargaison négociable ne sont pas les mêmes que ceux accordés par la CMR à une lettre de voiture. Alors que la CMR accorde une valeur probante "*prima facie*", respectivement "jusqu'à preuve du contraire" à la lettre de voiture⁶⁹, le projet de convention accorde une valeur probante "*prima facie*", mais à l'égard du document de cargaison négociable "la preuve du contraire n'est pas admise"⁷⁰.

Compte tenu de ce qui précède, il convient d'éviter la coexistence d'une lettre de voiture et d'un document de cargaison négociable et de préciser qu'un tel document au sens du projet de convention ne peut servir simultanément de lettre de voiture au sens de la CMR.

VI. IMPLICATIONS DE LA NON-DÉLIVRANCE D'UNE LETTRE DE VOITURE CMR

⁶⁵ Voir : Article 35 (1) ; Article 8 (1) CMR.

⁶⁶ Voir : Article 13 (1) CMR et article 12 (2) CMR.

⁶⁷ Voir : Article 12 (4) CMR.

⁶⁸ Voir : Article 13 (1) CMR et l'article 12 (2) CMR.

⁶⁹ Voir : Article 9 CMR.

⁷⁰ Voir : Article 6 II et III DC.

1. Introduction

Comme nous sommes d'avis que la coexistence du document de cargaison négociable et d'une lettre de voiture devrait être évitée, nous examinerons les conséquences de la non-émission d'une lettre de voiture. Il convient de noter que les conséquences décrites ci-dessous se produiraient également en vertu de la CMR si les parties au contrat de transport décidaient de ne pas émettre de lettre de voiture ou si cette lettre n'était pas valable (par exemple, si elle n'était pas signée). Ces conséquences sont donc, sinon courantes, du moins connues.

Comme mentionné ci-dessus au point III.1, l'absence de lettre de voiture n'affecte pas l'existence ou la validité du contrat de transport⁷¹. Les conséquences d'un scénario dans lequel les parties conviennent de ne pas émettre de lettre de voiture CMR et d'opter pour la seule émission d'un document de cargaison négociable sont analysées ci-dessous. Il semble que toutes les conséquences que la CMR attache à la lettre de voiture ne soient toutefois pas entièrement reflétées dans le projet de convention sous sa forme actuelle.

Il convient de noter que le choix de ne pas émettre de lettre de voiture et d'émettre à la place un document de cargaison négociable peut comporter certains risques. Le premier est que, malgré l'accord de ne pas émettre de lettre de voiture, une telle lettre de voiture en plus d'un document négociable soit tout de même utilisée, simplement par habitude et parce que les parties ne saisissent pas pleinement l'interaction entre la CMR et le projet de convention. Le deuxième risque est qu'un tribunal interprète le document de cargaison négociable comme une lettre de voiture CMR, nonobstant un accord contraire des parties. Il est suggéré que cela soit mentionné dans les documents tels que la fiche d'information accompagnant le projet de convention.

A cet égard, nous notons également qu'en adoptant cette voie, le projet de convention peut être considéré comme incitant à ignorer délibérément l'obligation d'émettre une lettre de voiture en vertu de la CMR. Une telle incitation peut être problématique du point de vue du droit international public.

2. Informations incorrectes ou manquantes fournies par l'expéditeur

En vertu de la CMR, l'expéditeur est responsable des frais et des dommages lorsque les informations figurant sur la lettre de voiture CMR s'avèrent incorrectes ou manquantes⁷². Une telle règle ne figure pas dans le projet de convention et peut donner lieu à une

⁷¹ Voir : Article 4 CMR.

⁷² Voir : Article 7 CMR.

application analogue de la CMR, voire à l'application du droit national. D'autre part, à l'heure actuelle, les cas de jurisprudence relatifs à l'article 7 de la CMR semblent rares, de sorte que l'impossibilité d'invoquer cette disposition ne semble pas conduire à un désavantage substantiel.

3. Article 17 CMR - exonération de responsabilité

L'article 17 (4) (a) de la CMR permet au transporteur d'échapper à sa responsabilité en cas de perte ou de dommage résultant de l'utilisation de véhicules ouverts et non bâchés, à condition que la lettre de voiture le permette. Si la lettre de voiture était remplacée par un document de cargaison négociable, il semblerait que le transporteur ne pourrait pas se dégager de sa responsabilité dans de telles circonstances.

4. Article 22 (1) CMR - marchandises dangereuses

L'article 22 (1) CMR contient une règle qui transfère la charge de la preuve relative à la connaissance par le transporteur des dangers des marchandises transportées à l'expéditeur/au destinataire, dans le cas où ces informations n'ont pas été inscrites sur la lettre de voiture. Si la lettre de voiture était remplacée par un document de cargaison négociable, la charge de la preuve incomberait à l'expéditeur/au destinataire, que ces informations figurent ou non dans le document de cargaison négociable.⁷³

5. Articles 24 et 26 CMR - déclaration de valeur et intérêt spécial à la livraison L'article 24 CMR et l'article 26 CMR permettent tous deux à l'expéditeur de faire une déclaration de valeur, ou de fixer le montant d'un intérêt spécial à la livraison, en échange d'un supplément de fret à convenir avec le transporteur, ces déclarations ayant pour effet d'augmenter en conséquence la limite de réparation due par le transporteur. La CMR exige que ces deux déclarations soient inscrites sur la lettre de voiture CMR pour être valables⁷⁴. Si la lettre de voiture CMR était remplacée par un document de cargaison négociable, cette aggravation de la responsabilité du transporteur ne serait pas possible.

6. Articles 34 et suivants CMR - transport successif

Basée sur le concept de transport successif tel que défini dans la CIM, la CMR fournit des règles sur le transport successif. Alors que les articles 34 et 35 de la CMR exigent une lettre de voiture, il existe des interprétations divergentes quant aux conditions précises du

⁷³ Bien que l'on puisse s'attendre à ce que, si ces informations figurent dans le document de cargaison négociable, l'expéditeur/le destinataire soit tout à fait en mesure de fournir la preuve nécessaire.

⁷⁴ Voir : Articles 24, 26 (1) et 6 (2) (d) CMR.

transport successif. Selon la manière dont ces exigences sont interprétées, le remplacement de la lettre de voiture par un document de cargaison négociable peut rendre le transport successif impossible.