



# Assemblée générale

Distr.: Limitée  
18 septembre 2003

Français  
Original: Anglais/espagnol

---

## Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

Groupe de travail III (Droit des transports)  
Douzième session  
Vienne, 6 – 17 octobre 2003

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

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

#### Note du secrétariat

#### Table des matières

|   | Page |
|---|------|
| Introduction  | 2    |
| I. Réponses d'organisations non gouvernementales au questionnaire .....                                   | 2    |
| Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo .....  | 2    |
| II. Déclarations et contributions supplémentaires concernant<br>l'élaboration du projet d'instrument..... | 4    |
| 1. International MultiModal Transport Association (IMMTA).....  | 4    |
| 2. Union internationale d'assurances transports .....   | 5    |
| Annexe Questionnaire.....   | 9    |

## **Introduction**

1. Un document intitulé "Compilation des réponses à un questionnaire relatif à la réglementation du transport de porte à porte et commentaires des États et des organisations internationales sur le champ d'application du projet d'instrument" (A/CN.9/WG.III/WP.28), publié en janvier 2003, contenait les réponses à un questionnaire distribué aux organisations non gouvernementales et intergouvernementales intéressées ainsi qu'aux États en août 2002 pour rassembler des informations touchant les principes suivis en matière de transport par conteneurs et l'utilisation pour les transporteurs de contrats porte à porte. Ce document contenait également les déclarations et contributions supplémentaires présentées au secrétariat touchant la préparation du projet d'instrument. Le présent additif contient les réponses des déclarations reçues par le secrétariat après la date de publication de la compilation originelle. Dans ce cas également, le questionnaire est reproduit en annexe.
2. L'on trouvera dans la section I ci-dessous la réponse au questionnaire reçue d'une organisation non gouvernementale.
3. Les déclarations et contributions supplémentaires présentées au secrétariat par les organisations non gouvernementales à propos du projet d'instrument sont reproduites dans la section II.
4. Les réponses, déclarations et contributions visées aux paragraphes 2 et 3 sont reproduites telles qu'elles ont été reçues par le secrétariat.

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

### **Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo**

[Original: Espagnol]

1 et 2. Disposer d'un régime unique de responsabilité applicable aux transports de porte à porte comprenant une étape maritime sera incontestablement utile pour tous ceux qui participent au commerce international. La question critique est de savoir quelles seront les bases des règles uniformes et dans quelle mesure ces dernières pourront être incorporées aux systèmes juridiques nationaux et régionaux qui contiennent des règles touchant les différents modes de transport, qui sont dans certains cas d'ordre public. À titre d'exemple, l'on peut mentionner les décisions 331 et 393 de l'Accord de Carthagène et l'Accord sur le transport multimodal international conclu entre les États parties au MERCOSUR.

Dans le cas du projet d'instrument envisagé, il s'agira d'appliquer un régime *particulier* au transport multimodal, déjà réglementé – en termes généraux – par la Convention des Nations Unies de 1980 sur le transport multimodal international de marchandises.

Un régime de responsabilité "particulier" pourrait susciter des problèmes s'il s'écarte de la solution adoptée dans la Convention de 1980, et surtout des Règles de Hambourg, qui sont actuellement en vigueur et qui constituent la source de la Convention de 1980 sur le transport multimodal.

3. L'idée consistant à assimiler le transport terrestre au transport par mer va à l'encontre de la réalité, qui est que les pratiques suivies et les procédures applicables diffèrent dans presque tous les pays. Cela est dû au fait que, depuis toujours, le transport par mer est considéré comme ayant une nature spécifique et comme étant soumis à des risques spéciaux, en particulier ce qu'il est convenu d'appeler les "risques de mer". La reconnaissance de ce fait a conduit, il y a déjà longtemps, à accepter une limite de responsabilité ainsi que le concept d'"accidents en mer". Les dispositions relatives à l'exonération et à la limitation de responsabilité contenues dans les Règles de La Haye-Visby ne semblent pas correspondre aux *besoins de l'industrie*, comme cela était le cas il y a plus d'un demi siècle. La nouvelle tendance du droit des avaries va dans le sens d'une responsabilité objective et d'une indemnisation intégrale des dommages causés. Il importe de tenir compte de ces nouveaux concepts, particulièrement dans la mesure où ils s'appliquent au transport terrestre de marchandises dans de nombreux pays.

4. L'idéal d'un régime uniforme, comme indiqué ci-dessus, va à l'encontre des différentes réalités ontologiques et juridiques auxquelles sont confrontées les entreprises de manutention, les transporteurs routiers et ferroviaires, les exploitants d'entrepôts et de terminaux, etc. Les différences tiennent, entre autres, aux régimes de responsabilité, aux motifs d'exonération, à la limitation de responsabilité et aux délais pour agir.

5. Dans le cas du transport multimodal, l'on pourrait envisager que la partie lésée puisse poursuivre la partie responsable (dommages localisés) ou l'une quelconque des parties ayant participé aux différentes étapes du transport, dans l'hypothèse d'une responsabilité conjointe et solidaire, sans préjudice du droit du défendeur de recouvrer toute indemnisation versée de la partie effectivement responsable du dommage.

L'argument qui milite en faveur de ce principe est l'existence d'un intérêt commun et partagé entre l'opérateur de transport multimodal et les transporteurs successifs et entre tous ces derniers, ainsi que le fait que le concept de transport multimodal est fondé sur un contrat sous-jacent indivisible et collectif avec un certain nombre de parties conjointement responsables de l'ensemble de l'opération de transport, la relation contractuelle étant formalisée non pas initialement mais successivement, chaque transporteur y adhérant lors de la réception des marchandises. La responsabilité conjointe dérive de l'existence d'un intérêt commun partagé, tout comme une responsabilité conjointe et solidaire est supposée en matière commerciale. Ce principe est justifié en outre par la position désavantagée dans laquelle se trouve l'expéditeur s'agissant d'identifier la partie responsable de la perte, du dommage ou du retard intervenu dans la livraison des marchandises. Ce problème se pose continuellement dans le cas du transport de marchandises regroupées en conteneurs.

6. Cette question se rapporte à l'application d'une convention relative aux transports routiers, comme la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, qui est applicable en Europe, mais qui n'affecte pas les pays ibéro-américains. La réponse à cette question devra par conséquent être apportée par les pays qui appliquent ce régime et qui ont adopté des solutions communes pour le transport routier dans un contexte régional. D'un point de vue purement théorique, l'on pourrait penser qu'il ne devrait y avoir aucune différence entre le régime de responsabilité applicable au transport par mer et au transport par terre, à condition que le régime uniforme adopté présente des caractéristiques communes en ce qui concerne l'obligation de garantie assumée par l'opérateur de transport multimodal à l'égard de l'expéditeur.

7. Compte tenu de ce qui précède, un régime uniforme de responsabilité pourrait être bénéfique dans la mesure où il contribuerait à améliorer la certitude des relations juridiques.

Certains auteurs ajoutent une considération économique, à savoir le coût du transport. Toutefois, cela devrait être démontré en détail.

8. Les différents régimes de responsabilité applicables au transport de marchandises de porte à porte entraînent: a) des incertitudes touchant les actions en justice en cas de marchandises endommagées et les conditions applicables en ce qui concerne la sauvegarde des droits du demandeur; b) des différences dans le montant de l'indemnisation (intégrale ou limitée); c) des différences entre ce qui concerne la charge de la preuve, selon le mode de transport ou le lieu où les dommages se sont produits; d) les incertitudes qui affectent la demande lorsque le lieu ou l'origine du dommage, dans les différentes étapes du transport, n'est pas connu; et e) la possibilité que la responsabilité du transitaire soit engagée lorsque le contrat de transport n'a pas été conclu par l'expéditeur. En pareille situation, il faudrait également envisager le cas de marchandises appartenant à différents expéditeurs mais regroupées par le même transitaire et couvertes par un seul et même connaissance.

9. La possibilité d'une action directe contre le responsable du dommage, dans le cas de sous-traitants, est conforme au principe de responsabilité conjointe dont il est question ci-dessus (réponse 5).

10. Des commentaires sur le projet ont été formulés lors des sessions du Groupe de travail et demeurent valables. La contribution théorique apportée par les rédacteurs de l'instrument est précieuse et importante et, en laissant de côté la question du champ d'application que devrait avoir ce dernier, il est suggéré que l'instrument devrait établir un régime de port à port. La création d'un régime "particulier" pour le transport multimodal comportant une étape maritime ne correspond pas avec l'existence d'un régime général applicable au transport multimodal. D'un autre côté, des progrès utiles ont été accomplis sur la voie de l'élaboration de règlements uniformes concernant certains aspects ignorés par les précédentes séries de règles applicables au transport (par exemple pour ce qui est des dossiers électroniques, de la partie exécutante, du droit de contrôle, etc.).

D'une manière générale et étant donné l'état actuel des réglementations universelles (y compris dans le cadre régional latino-américain), et les différences qui caractérisent les régimes de responsabilité applicables aux transporteurs routiers ou ferroviaires, y compris les exploitants de terminaux, il ne serait pas opportun ni souhaitable d'étendre les formules régissant la responsabilité du transporteur en droit maritime aux étapes terrestres du transport de porte à porte.

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

### **1. International MultiModal Transport Association (IMMTA)**

[Original: Anglais]

L'IMMTA considère que les régimes actuellement applicables à la responsabilité des transporteurs sont dépassés, sérieusement fragmentaires et coûteux pour leurs usagers et qu'un meilleur système serait hautement souhaitable.

Une nouvelle approche globale qui s'appliquerait de façon commune à tous les modes de transport serait extrêmement opportune. S'il était possible de soumettre tous les modes de

transport à un régime global unique, cette approche serait sans doute appuyée par beaucoup des usagers et des prestataires de services de transport. L'IMMTA est donc d'avis qu'il s'agit là d'un objectif louable.

Si une telle formule était considérée comme une solution trop radicale pour moderniser les régimes de responsabilité applicables aux transports, une autre solution pourrait consister à s'employer à appliquer un régime cohérent au moins au transport de marchandises de porte à porte, quels que soient les divers modes de transport employés. Cependant, il ne faut pas que l'instrument soit une convention maritime dont l'application serait élargie au-delà du port, mais plutôt un véritable instrument multimodal, faute de quoi l'effort serait condamné à l'échec. Il importe par exemple de tenir compte pleinement des intérêts des transporteurs ferroviaires.

L'IMMTA est fermement convaincue que l'élaboration d'un nouveau régime de responsabilité applicable au transport de porte à porte doit être entreprise avec la participation de représentants de tous les modes de transports et usagers intéressés. Un travail qui serait mené sans la pleine participation de toutes les parties intéressées n'aboutirait qu'à un autre instrument non viable qui ne remédierait pas aux carences qui caractérisent la situation actuelle.

Un tel régime international de responsabilité devrait, pour réussir, présenter des avantages manifestes par rapport au cadre juridique existant. Toute mesure ponctuelle ou fragmentaire ne ferait qu'aggraver la complexité actuelle sans pour autant présenter d'avantages quelconques.

Tout nouvel instrument devrait employer un langage familier pour pouvoir être immédiatement compréhensible par les tribunaux chargés de connaître des affaires de transport. Cela signifierait qu'il faudrait, dans toute la mesure possible, emprunter les dispositions des conventions existantes en matière de transports. Si l'on souhaite moderniser les dispositions utilisées dans lesdites conventions, adoptées au début du XX<sup>e</sup> siècle, les rédacteurs devraient s'inspirer des conventions qui ont été élaborées pendant la deuxième moitié du siècle. Il pourrait s'inspirer aussi du projet de texte COGSA des États-Unis. Cela étant, les rédacteurs devront prendre grand soin pour que le texte soit clair et ne suscite pas de confusion.

L'actuel projet de texte englobe des domaines qui n'entrent pas dans le champ d'application des conventions existantes, et le Groupe de travail devrait par conséquent étudier très attentivement les avantages qu'aurait l'inclusion de ces domaines dans un nouvel instrument.

## **2. Union internationale d'assurances transports**

[Original: Anglais]

L'Union internationale d'assurances transports, fondée en 1874, représente 53 associations nationales d'assurances transports opérant sur des marchés du monde entier. Les membres de l'Union représentent 80% du total mondial des primes d'assurance maritime, qui a atteint quelque 10,5 milliards de dollars en 2001.

En tant qu'organisation internationale représentant les assureurs des intérêts aussi bien des transporteurs que des expéditeurs, l'Union appuie l'élaboration d'un traité uniforme moderne relatif au transport de marchandises par mer qui soit équitable, équilibré et raisonnable pour toutes les parties en présence.

L'Union se félicite de l'initiative qu'a prise la CNUDCI de promouvoir l'harmonisation du droit maritime international et apprécie beaucoup les contributions que le Comité maritime international (CMI) a apportées à la préparation de ce projet d'instrument.

C'est avec plaisir que l'Union internationale répond à l'invitation qu'a faite la CNUDCI aux entités commerciales de participer à l'élaboration d'un instrument moderne et de formuler les observations suivantes:

#### **Champ d'application (projet d'article 4.2.1)**

L'Union internationale est d'avis que le projet d'instrument devrait être étendu aux expéditions de porte à porte qui comprennent une étape par mer. En établissant un cadre juridique clair comme celui-ci, l'on réduirait le nombre de différends et l'on simplifierait les procédures de recouvrement en cas de dommages étant donné que l'une des principales difficultés, dans le système actuel, consiste à établir où la perte ou le dommage s'est produit et par conséquent quel est le transporteur responsable et quel est le régime de responsabilité applicable. En outre, il peut être difficile d'identifier le transporteur, et les clauses de reconnaissance d'un for étranger peuvent poser des problèmes. La situation idéale serait d'avoir une série uniforme de règles qui s'appliqueraient pendant tout le transport, plutôt qu'un système en réseau qui, même si sa portée est limitée, crée des incertitudes. L'on pourrait ainsi faciliter le recouvrement en cas de dommage ou de perte, éclaircir la responsabilité du transporteur et réduire la paperasserie. À cette fin, il faut tout d'abord mobiliser l'appui des organisations qui représentent toutes les parties qui interviennent dans le transport, comme les entreprises de manutention, les exploitants de terminaux, les transporteurs routiers et ferroviaires et les exploitants d'entrepôts.

Cependant, il peut se poser des problèmes internes de juridiction et l'acceptation au plan international n'est pas encore uniforme. S'il n'est pas possible d'instituer un régime uniforme de responsabilité en raison des conventions internationales existantes qui régissent des modes spécifiques de transport, l'Union internationale souhaiterait que les limites de responsabilité en cas de dommages non localisés soient régies par les dispositions internationales de caractère contraignant les plus rigoureuses.

#### **Parties exécutantes (projet d'article 1.17)**

L'Union internationale souscrit pleinement au principe selon lequel il peut être formulé une réclamation directe à l'encontre de sous-traitants et appuierait une règle imposant une responsabilité conjointe et solidaire au transporteur ayant émis le connaissement et au transporteur effectif ainsi qu'à tout transporteur intermédiaire ou transitaire ayant sous-traité l'opération à un autre transporteur. L'Union internationale tient à souligner, à cet égard, qu'il est très important que les règles de la Convention soient claires et dépourvues d'ambiguïté sur le point de savoir si une action en justice peut être intentée contre un transporteur intermédiaire ou un transitaire. Aux termes de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), la solution sur ce point semble être laissée aux tribunaux de chaque pays. Il importe d'éviter de telles incertitudes.

#### **Responsabilité des transporteurs (projet d'articles 4, 5 et 6)**

L'Union internationale est d'avis qu'il faudrait modifier la répartition actuelle des risques. Elle considère qu'il faudrait éliminer tous les moyens de défense fondés sur une erreur de navigation ou de gestion. Il n'existe pas de statistiques permettant d'évaluer la réduction des

risques pour les assureurs de cargaison, mais les sociétés de souscriptions estiment que la réduction serait inférieure à 4%.

L'Union internationale considère en outre qu'il faudrait supprimer l'exemption fondée sur l'incendie. Il n'existe pas de statistiques permettant d'évaluer la réduction des risques pour les assureurs de cargaison, mais l'on estime qu'elle serait inférieure à 2%.

Par ailleurs, l'Union internationale considère que l'obligation de maintenir le navire en état de navigabilité devrait s'étendre à l'ensemble de la traversée. Il n'existe pas de statistiques permettant d'évaluer la réduction des risques pour les assureurs de cargaison, mais l'on estime qu'elle serait inférieure à 1%.

#### **Article 6.1.4 du projet d'instrument**

L'Union internationale est favorable au maintien de l'actuel système de responsabilité du transporteur pour l'intégralité de la perte, sauf dans la mesure où le transporteur peut prouver que la perte a été causée par un événement dont il n'est pas responsable. Exiger du transporteur et de l'auteur de la réclamation qu'ils partagent le fardeau consistant à prouver la cause de la perte n'est pas réaliste car cela suppose que l'expéditeur a le même accès à l'information concernant les conditions de transport et l'exécution des opérations de manutention de la cargaison que le transporteur, ce qui n'est manifestement pas le cas. L'Union internationale estime que, si la perte était répartie à parts égales, l'augmentation du risque pour les assureurs de la cargaison dépasserait 10%.

#### **Contrat mixte de transport et de transit (projet d'article 4.3)**

L'Union internationale est tout à fait contre la possibilité que le transporteur puisse par contrat s'exonérer de responsabilité en adoptant le rôle exclusif de mandataire.

Le transporteur ne devrait pas être autorisé à abandonner son rôle de mandant pour adopter celui de mandataire pendant le transport. Dans la pratique, il serait extrêmement difficile, sinon impossible, de déterminer à quel titre le transporteur a agi aux différentes étapes du transport. Permettre qu'un transporteur puisse agir en qualité à la fois de mandant et de mandataire pendant le transport l'encouragerait à avoir recours à des obstacles stratégiques de caractère juridique et favoriserait des pratiques tendant principalement à éluder toute responsabilité pour réaliser des économies.

Telle qu'elle est actuellement rédigée, la disposition correspondante exige un "accord exprès", condition qui, dans de nombreux pays, risque d'être satisfaite par de simples clauses standard pré-imprimées. Il ne faudrait pas permettre au transporteur de ramener son rôle à celui de mandataire et d'être exonéré de la responsabilité qui incombe au transporteur sur la base de dispositions toutes faites du titre de transport.

Dans le trafic des lignes maritimes, les propriétaires de la cargaison n'exercent aucun contrôle sur la partie à laquelle le transporteur sous-traite les services, et entamer une action en justice dans un pays étranger après une enquête onéreuse sur la cause d'un dommage découragerait vivement des réclamations qui pourraient réellement donner lieu à réparation.

### **Notification de la perte (projet d'article 6.9)**

Le délai proposé de trois jours n'est pas suffisant et serait le plus souvent impossible à respecter dans la pratique. Ce délai de notification a été fixé il y a un siècle, à l'époque où les transports maritimes étaient moins complexes, les dommages plus évidents et la manutention des marchandises au point de destination moins automatisée.

L'Union internationale considère qu'un délai de notification de sept jours serait raisonnable dans tous les cas, que ce soit de porte à porte ou de port à port, car il donnerait aux destinataires une possibilité réelle d'inspecter les marchandises. Le volume des échanges augmente constamment, et les destinataires sont soumis à des conditions de sécurité, d'inspection et de notification de plus en plus nombreuses après la livraison. Cela peut permettre, dans certains cas, de détecter plus tôt des dommages éventuels, mais d'autres priorités peuvent retarder la notification au transporteur, par exemple les systèmes automatisés de gestion des inventaires et les analyses tendant à déterminer la sécurité des produits alimentaires.

### **Délai pour agir (projet d'article 14.1)**

Il s'agit là d'une question qui, dans la pratique, revêt une importance fondamentale pour les assureurs de cargaison. Le bref délai de prescription d'un an entraîne des actions en justice inutiles motivées uniquement par le souci d'éviter qu'une réclamation se trouve prescrite.

S'il n'est pas possible d'estimer le coût des actions inutiles et du personnel supplémentaire avec exactitude, le coût d'une action en justice peut dépasser 10% de la réparation réclamée, et ce coût se trouverait considérablement réduit si le délai de prescription était allongé. L'Union internationale considère que ce délai devrait être de deux ans, c'est-à-dire le même que celui qui a été adopté dans des conventions comme les Règles de Hambourg, la Convention de Budapest sur les contrats de transport de marchandises par cours d'eau intérieurs adoptée en 2000 et la Convention de Montréal de 1999.

Si le délai de prescription d'un an n'est pas prolongé, il devrait cesser de courir pendant que le transporteur étudie la réclamation. Le destinataire est tenu d'adresser au transporteur une notification préliminaire dans un délai limité suivant la livraison. Le transporteur a à ce moment-là le droit d'inspecter la cargaison. Il est toujours assez clair qu'une demande de réparation sera présentée. Les personnes qui ont un intérêt dans la cargaison sont tenues, lorsqu'elles présentent leur réclamation, d'établir que tous les efforts de récupération ont été faits, opération qui peut s'étendre sur une période assez longue, particulièrement s'il intervient une opération de raffinage ou de refabrication. Les pratiques optimales veulent que les méthodes les plus efficaces soient utilisées pour tenir le transporteur informé du déroulement de l'ensemble de ce processus, par exemple en l'invitant à formuler des observations ou à inspecter à nouveau les marchandises. En outre, obtenir des informations des transporteurs prend du temps, si tant est qu'il soit possible de les obtenir, ce pour quoi le propriétaire de la cargaison ne devrait pas être pénalisé. Les investigations sur la cause du dommage peuvent aussi être longues, particulièrement dans les pays où ce sont les autorités responsables de la sécurité maritime et/ou les tribunaux eux-mêmes qui font enquête sur les avaries et qui prennent un certain temps pour publier leurs conclusions.

En outre, il est indispensable qu'une prorogation d'une année puisse être obtenue au nom des parties intéressées et des parties appropriées. Or, il s'agit là souvent d'une question juridique complexe qui exige l'assistance d'avocats et de longues enquêtes pour déterminer qui est habilité à agir et qui est responsable en vertu du contrat de transport.



Nous ne voyons guère d'utilité au maintien du délai de prescription d'un an étant donné qu'il n'économise aucun coût aux transporteurs et risque d'être excessivement court dans le cas des réclamations véritablement complexes. En outre, le système actuel paraît fort injuste dans la mesure où il récompense les transporteurs qui retardent inutilement l'instruction d'une réclamation.

### **Limites de la liberté contractuelle et champ d'application (projet d'articles 3 et 17)**

Manifestement, permettre aux parties de déroger par contrat aux dispositions du projet d'instrument réduirait l'uniformité du régime établi. L'Union internationale considère par conséquent que les possibilités de dérogation à l'instrument devraient être limitées.

Les parties contractantes ne devraient pas être autorisées à déroger par contrat aux dispositions de l'instrument. Aux termes des Règles de La Haye et de la Haye-Visby, les parties peuvent déroger aux dispositions en question dans le cas d'accords spéciaux relevant de connaissements non négociables et lorsque l'objet du contrat justifie des arrangements spéciaux et n'est pas une expédition commerciale ordinaire faite dans le cadre normal des affaires. Nous considérons que ce principe devrait être maintenu dans le projet d'instrument.

En outre, les tierces parties ne devraient pas être liées si les parties à un accord sont autorisées à déroger par contrat aux dispositions du projet d'instrument.

Toutefois, les dispositions applicables aux chartes-parties, aux affrètements de créneaux et d'espaces et au transport d'animaux vivants ne devraient pas nécessairement être obligatoires.

### **For**

Quelques membres de l'Union internationale d'assurances transports ont exprimé de sérieuses réserves touchant la disposition relative au for compétent pour connaître des différends et statuer à l'issue d'une procédure judiciaire ou d'arbitrage. L'Union internationale recommande vivement l'adoption des dispositions contenues dans les Règles de Hambourg selon lesquelles les parties à un différend peuvent choisir un for sur une liste d'options, y compris le lieu d'origine ou le lieu de livraison de l'expédition. Le transporteur ayant émis le connaissement et l'expéditeur ne devraient pas être autorisés à convenir d'un for et à imposer ce choix à un destinataire qui n'y a pas consenti.

## **Annexe**

### **Questionnaire**

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