

U N I D R O I T

INSTITUT INTERNATIONAL POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVÉ

COMITE D'ETUDE EN MATIERE DE COMMISSION DE TRANSPORT

- - - -

EXPOSE DES PROBLEMES

A ETRE PRIS EN CONSIDERATION PAR LE COMITE

Mémoire

de M. Algot Bagge, président du Comité
de la commission de transport

- - - -

Stockholm, avril 1953.

La commission du transport international est un contrat de travail conclu entre le commissionnaire et l'expéditeur, par lequel le commissionnaire se charge à prêter, contre rémunération, des services afin que la marchandise soit expédiée et transportée à un lieu à l'étranger pour y être reçue par l'ayant droit.

Les services ainsi visés sont de nature très diverse.

Le commissionnaire au lieu de l'expédition de la chose doit

1. recevoir la chose de l'expéditeur et en prendre garde jusqu'à ce que la chose soit livrée au transporteur (un transport local peut y être inclus);
2. conclure un contrat de transport de la chose du lieu de l'expédition jusqu'au lieu de la destination;
3. prêter son concours à ce que les pièces nécessaires pour l'exportation et pour l'importation, en tant qu'il incombe à l'expéditeur de les procurer, soient obtenues, et que les déclarations requises par les autorités du lieu de l'expédition soient faites;
4. représenter l'expéditeur aux autorités du contrôle d'exportation de la chose et payer les droits y incombant;
5. examiner, avec le transporteur, le nombre, la quantité et l'état apparent de la chose et l'état de l'emballage,
6. prendre, le cas échéant, les mesures appropriées en conséquence de cet examen;
7. faire exécuter le chargement de la chose en tant qu'il

- incombe à l'expéditeur (par des arrimeurs dans le transport maritime);
8. remplir les formulaires des documents de transport (connaissance, lettre de voiture, récépissé, etc.) et les faire signer par le transporteur;
 9. transmettre les documents de transport ainsi reçus à l'ayant droit (assister, le cas échéant, à la procédure du crédit documentaire);
 10. payer, éventuellement, le fret d'avance;
 11. conclure, en cas de transbordement, des accords avec le commissionnaire - transitaire;
 12. conclure, en cas d'un contrat de commission qui couvre en dehors du transport aussi la période jusqu'à la réception de la chose au lieu de la destination - warehouse to warehouse - des accords avec un commissionnaire au lieu de la destination pour la réception de la chose (déchargement, garde de la chose, passage en douane et autres autorités d'importation, dépôt ou transit, examen de la chose et de l'emballage, réclamations, transport local).

Au cas où le contrat de l'expéditeur et le commissionnaire au lieu de l'expédition ne couvre pas la réception de la chose, mais le destinataire a conclu un contrat de commission avec un commissionnaire au lieu de la destination pour la réception de la chose, celui-ci doit prêter les services pour la réception mentionnés sous le no. 12.

Les contrats de la commission de transport peuvent être, comme tous les contrats du droit commercial, plus ou moins explicites et détaillés. S'il y a des lacunes, il faut les combler par une interprétation du contrat, par des usages et par la loi nationale qui est applicable au contrat.

Les lois nationales ne contiennent pas des règles concernant

toutes les obligations du commissionnaire au-dessus visés. Quand il y a des règles spécifiques dans les lois nationales pour la commission du transport elles se réfèrent en général surtout au transport même de la chose. Et, malheureusement, en ce qui concerne les relations juridiques entre l'expéditeur, le commissionnaire et le transporteur, elles sont à cet égard réglées différemment dans les différents pays.

Pour les autres obligations on est dans le droit national souvent renvoyé à employer des analogies en s'appuyant sur des règles du contrat de la commission de la vente.

On se demande alors, quand il s'agit d'établir des règles juridiques internationales sur la commission de transport, s'il n'est pas sage de suivre à cet égard l'exemple des lois nationales et de ne pas prendre pour but une réglementation générale. Les lacunes du contrat seront donc comblées, comme maintenant, en général par l'interprétation du contrat de la commission de transport et par les usages.

Les circonstances jouent un grand rôle dans l'interprétation du contrat de la commission de transport, par exemple pour la question de l'indépendance du commissionnaire dans l'exécution de ses obligations. S'il s'agit du transport d'un petit colis sans grande valeur, c'est naturel que ni l'expéditeur ni le commissionnaire n'ont eu l'intention que le commissionnaire devrait tenir l'expéditeur au courant de l'exécution de ses obligations ni que l'expéditeur aurait le droit de donner, pendant cette exécution, des instructions spécifiques. C'est au moins sans doute le cas quand il s'agit d'un chargement au groupage. Mais pour les colis de grande valeur ou pour les cargaisons en vrac la situation est toute autre. De donner une réglementation internationale à cet égard quant aux obligations et aux droits des parties ne semble guère possible.

Mais il y a des cas spéciaux pour lesquels une réglementation internationale est désirable.

Premièrement, c'est le cas où les règles fondamentales du contrat de la commission de transport sont différentes dans les différents pays. Et, deuxièmement, quand le fait même que le contrat de la commission de transport vise un transport international crée des problèmes qui sont plus fréquents et plus difficiles dans le transport international que dans le transport national. Dans ces cas une unification internationale paraît être d'un intérêt pratique considérable.

Problèmes appropriés à étudier en vue d'une unification qui pour de telles raisons paraît désirable sont, par ex., les suivants :

I. Le commissionnaire de transport doit-il être porté garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé et des avaries ou pertes de marchandises et des faits du commissionnaire intermédiaire? (règles du Code de Commerce français Arts. 97-99).

Ou, l'obligation du commissionnaire de transport doit-elle être limitée à la conclusion du contrat de transport en son propre nom pour le compte de l'expéditeur? (Handelsgesetzbuch 407).

Est-il possible de trouver un compromis entre ces deux principes différents et les législations nationales qui adhèrent à l'une ou l'autre de ces principes en se servant par exemple dans une réglementation internationale de la notion "ducroire" (delcredere)? Doit-on alors imposer au commissionnaire du transport une règle de delcredere coercitive, ou doit-on seulement poser comme règle principale l'obligation de delcredere mais permettre au commissionnaire de s'en libérer par une clause expresse?

II. Quelles seront les relations du commissionnaire et de l'expéditeur au cas d'un chargement au groupage et au cas où la rémunération du commissionnaire est fixée à un prix forfaitaire?

III. Le commissionnaire doit-il pouvoir, sous des conditions qui sauvegardent les intérêts de l'expéditeur, prendre à soi à exécuter

ou à faire exécuter le contrat de transport international conclu par lui (faire la contre-partie)? La même question se pose-elle pour d'autres contrats conclus par le commissionnaire en son propre nom pour le compte de l'expéditeur?

IV. La responsabilité éventuelle du commissionnaire pour l'exécution du transport international, doit-elle couvrir tout le transport international, même si le transport soit, totalement ou partiellement, exécuté par d'autres personnes, engagées par lui, et par des moyens de transport différents (transport combiné)?

V. La responsabilité éventuelle du commissionnaire doit-elle être soumise pour chaque partie du trajet de transport aux règles qui seraient applicables dans les cas correspondants à la responsabilité d'un transporteur, ou doit-on établir pour la responsabilité du commissionnaire du transport une règle unique et indépendante de responsabilité pour tout le transport?

VI. En cas d'acceptation en principe de la responsabilité du delcredere pour un commissionnaire, doit-on donner au commissionnaire qui accepte telle responsabilité les avantages

- a) d'une provision de delcredere?
- b) du droit d'émettre un connaissement qui, quant aux effets juridiques, équivaut au connaissement maritime?
- c) du droit du gage et des privilèges et de la rétention de la marchandise?
- d) de la limitation de la responsabilité à un montant fixé dans la loi?

VII. La responsabilité du commissionnaire envers l'expéditeur en dehors de la responsabilité pour le transport international même, dans quelle étendue doit-elle être réglée?

Aux cas où le commissionnaire doit conclure des contrats autres que le contrat du transport international en son propre nom pour le

compte de l'expéditeur, quelle sera sa responsabilité envers l'expéditeur?

VIII. Dans quelle étendue et sous quelles conditions l'expéditeur doit-il avoir le droit de s'adresser directement au transporteur en cas de l'inexécution du contrat de transport international ou d'autres contrats conclus par le commissionnaire en son propre nom pour le compte de l'expéditeur?

Dans quelle étendue et sous quelles conditions le transporteur ou une autre partie d'un contrat conclu par le commissionnaire dans son propre nom mais pour le compte de l'expéditeur, peuvent-ils s'adresser directement à l'expéditeur en cas de l'inexécution du contrat?

Est-ce que ces questions sont d'une importance pratique assez grande pour justifier leur réglementation internationale?

IX. Est-ce qu'il y a un intérêt pratique à inclure dans la réglementation internationale la question de la fin du contrat de la commission, soit par la révocation ou la renonciation, soit par la mort, l'incapacité ou la faillite?