



La création du CMR Advisory Council

Ou comment pallier l'absence de Juridiction internationale compétente pour interpréter les conventions de droit uniforme

Le cas de la CMR

<https://www.cmr-ac.org/>





Le projet CMR-AC

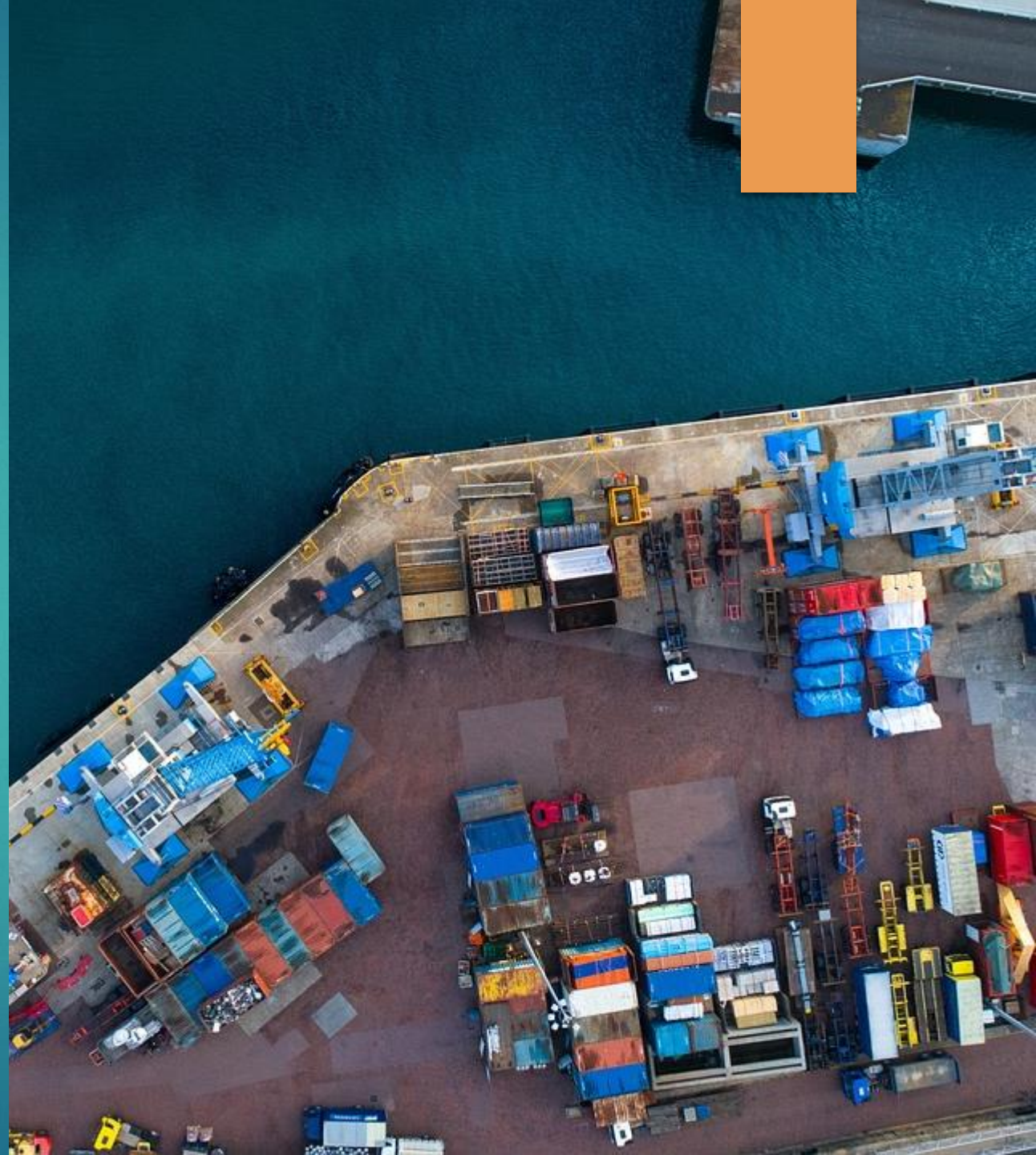
Plan de l'intervention:

- 1) Le projet CMR-AC
- 2) La création du CMR Advisory Council
- 3) Les travaux du CMR Advisory Council
- 4) L'interprétation de l'article 2.1. CMR
- 5) Bilan / questions



1) Le projet CMR-AC

Créer un conseil consultatif international ayant vocation à proposer des avis interprétatifs uniformes sur la CMR.





Le projet CMR-AC

La genèse du projet : La CMR et la base de données CMR-UNIDROIT-IDIT

- Convention de Genève relative au contrat de transport international de marchandises par route de 1956 (dite 'CMR').
- La base de données CMR de l'Institut du droit international des transports: <https://www.idit.fr/>: base de données de jurisprudence et bibliographique
- Constat de l'existence de nombreuses divergences de la jurisprudence rendue en application de la CMR ⇔ **quid de l'objectif d'uniformisation ?**



Le projet CMR-AC

Constat : Les relations internationales entre personnes privées (particuliers ou entreprises) sont parfois régies par des **conventions internationales de droit uniforme** (nombreuses en droit des transports).

Intérêt : application des mêmes règles de droit à une situation internationale par les sujets de droit des Etats parties à la convention.

Ex. contrat de transport international de marchandises

Problème : absence de juridiction internationale compétente pour:

- appliquer ces conventions: en pratique conventions appliquées par les juridictions des Etats parties
- interpréter ces conventions (si difficulté)
- **Conséquence** : jurisprudences divergentes <=> échec de l'objectif d'uniformisation du droit

▶ Réflexion sur les limites du droit uniforme de source conventionnelle



Le projet CMR-AC

Solution pour remédier à l'absence de juridiction internationale
« régulatrice »: **l'apport de la « soft law »**

- Créer un **conseil consultatif international** composé d'universitaires chercheurs de différents pays représentatifs des Etats signataires de la CMR, conseil ayant vocation à **proposer des avis interprétatifs uniformes**.

Modèle : CISG-AC (*convention internationale sur la vente de biens*)
<https://cisgac.com/> : plus de 20 ans d'existence – 23 avis interprétatifs rendus, cités dans 82 décisions de justice émanant de 15 pays

↔ **source réelle d'inspiration pour les juges.**



2) La creation du CMR- AC





Le CMR-AC

- ❖ **Genèse du projet** : C. Legros, *The CISG Advisory Council: A Model to Improve Uniform Application of the CMR?*, European Journal of Commercial Contract Law, n° 1/2-2017, pp. 23-36. Réf. HAL: [hal-01653963](https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01653963)
- ❖ **Printemps 2021: Invitation de collègues étrangers à réfléchir sur la création d'un tel conseil**
- ❖ **Le 'CMR Advisory Council'** : 11 universitaires de 11 Etats parties à la CMR : Allemagne, Belgique, Croatie, Espagne, France, Italie, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, Suède. (+ Autriche à partir de 2025).
- ❖ **Constitution officielle à Rouen le 13 oct. 2023**
Board/Bureau : Chair : Pr. Frank Smeele
(Univ. Erasmus Rotterdam)
Vice-chair: Pr. Cécile Legros (URN)
Secretary : Dr. Marta Kolacz (Univ. Maastricht)





Le CMR-AC

Méthodologie de travail :

1) Aspects organisationnels

- Rédaction de **statuts** (By-laws)
- Sélection de **sujets à travailler** (identification des principales difficultés d'interprétation de la CMR / divergences de jurisprudence)
- Constitution de **groupes de travail** par sujet (3 à 5 personnes)
 - À ce jour : 4 groups de travail



Le CMR-AC

Méthodologie de travail :

1) Aspects organisationnels

❖ Communication

- **Création d'un site web** : <https://www.cmr-ac.org/> (financement IRHS)
- **Page linkedin** : <https://www.linkedin.com/groups/14331064/>
- Création d'une **plateforme de partage** de données : Sharedocs (HumaNum)
- **RV avec institutionnels**: *en cours* organisations Unidroit, International Road Union et UNECEE (Commission économique des Nations Unies pour l'Europe)

❖ Recherche de financements :

- ✓ 2 dépôts programme COST <https://www.cost.eu/> (échec)
- ✓ Demandes en cours auprès de fondations en Allemagne



Le CMR-AC

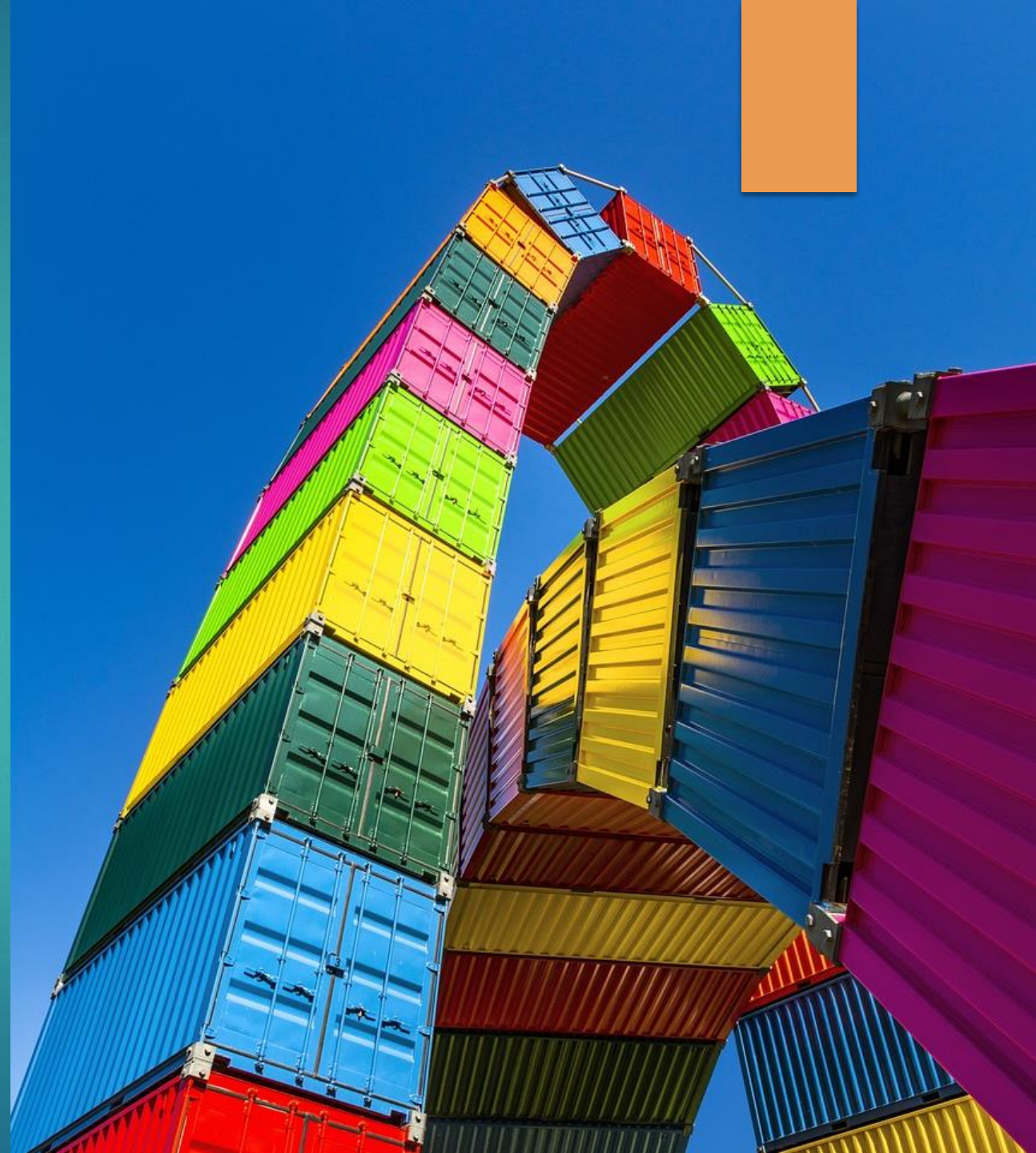
Méthodologie de travail :

2) Aspects scientifiques

- **Définition d'une méthodologie d'interprétation** : Conv. Vienne 1969 Droit des Traités
- **Collecte de sources** (décisions de justice, doctrine, travaux préparatoires...) auprès des membres du CMR-AC et du réseau de correspondants + Base de données IDIT
- **Groupes de travail** : désignation d'un rapporteur qui établit une synthèse
 - Discussions lors de réunions périodiques du groupe
 - Discussions lors de réunions du CMR-AC
 - **“draft opinion”** : élaboration d'un projet par le rapporteur
- **Adoption de l'Opinion**: Vote au sein du CMR-AC



3) Les travaux du CMR-AC





Les travaux du CMR-AC

- **Council Meetings** : 20 réunions depuis sept. 2021
Dont 3 en présentiel : Rouen sept. 2022 et oct. 2023 - Stockholm sept. 2024 (prochaine : Espagne sept. 2025)
- **Board meetings réguliers**
- **Réunions des groupes de travail**
- **Conférences internationales :**
 - ✓ Univ. Stockholm 19 & 20 sept. 2024
<https://www.cmr-ac.org/wp-content/uploads/2024/04/Program-CMR-Colloquium-2024-vdef.pdf>
 - ✓ Prochaine : Genève février 2026 (70^e anniversaire de la CMR)



Les travaux du CMR-AC

- **Groupes de travail :**
 - **N°1: Article 1 (champ d'application)**
 - **N°2 : Article 2.1. (transports superposés)**
 - N°3: Article 29 (« faute équivalente » au dol-plafonds)
 - N°4: Article 23.4. (étendue de la réparation due par le transporteur)



Les travaux du CMR-AC

- **Publications :**

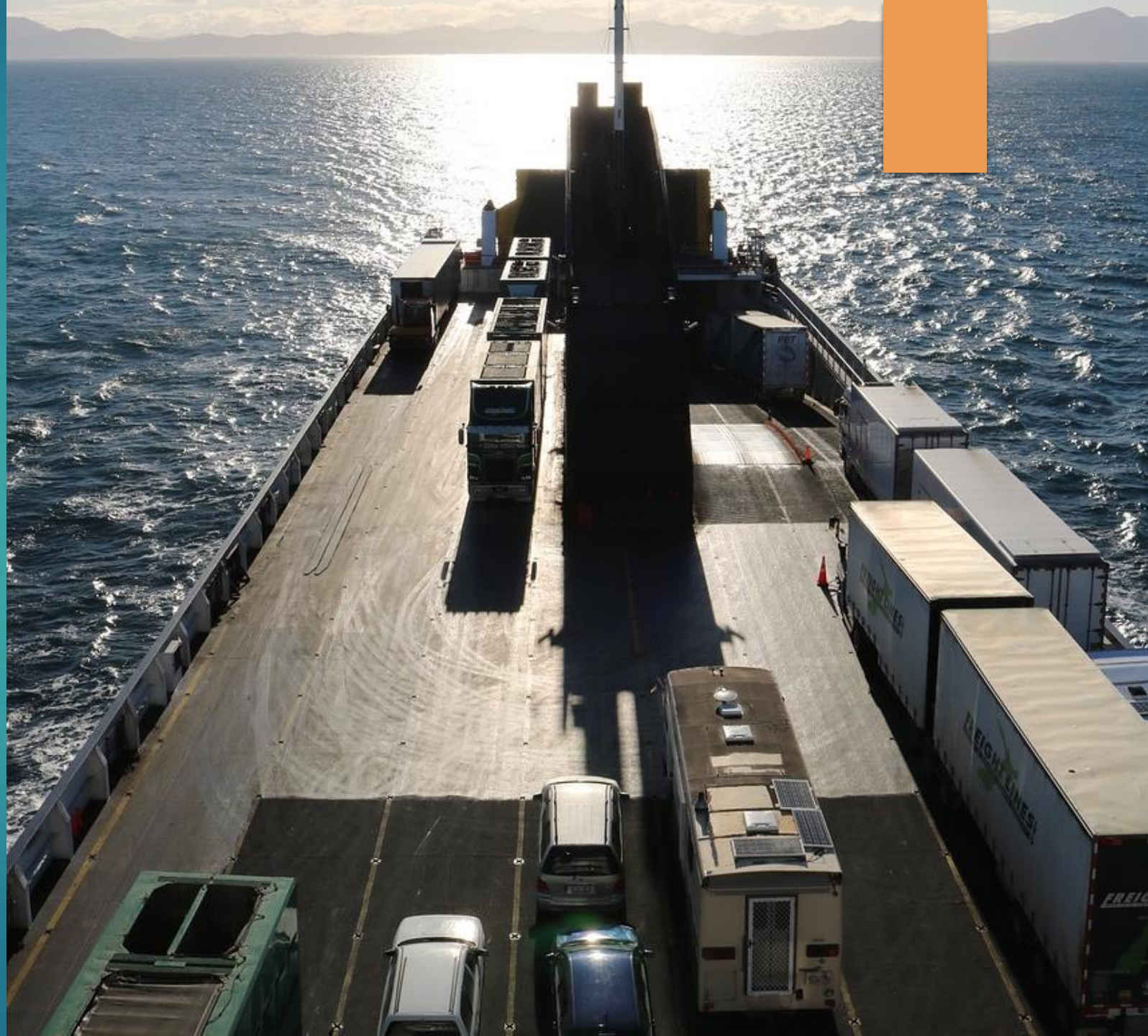
- ✓ une quinzaine d'articles dans des revues internationales à comité de lecture depuis 2021 + **actes du colloque de Stockholm : European Transport Law 2025**
- ✓ Mise en ligne d'une **bibliographie extensive sur la CMR** (environ 800 références)
- ✓ **Travaux préparatoires : collecte et organisation des travaux – publication en 2025**

- **Opinions :**

- ✓ **Finalisation de l'Opinion n°1** sur l'interprétation de l'article 2.1. CMR - Régime de responsabilité applicable au transport superposé
 - adoption définitive et publication en déc. 2024.
- ✓ **Finalisation de l'Opinion n°2** sur l'interprétation de l'article 1 CMR : champ d'application
 - adoption définitive envisagée au premier trimestre en 2025.



4)
L'interprétation
de l'article 2.1.
CMR





L'interprétation de l'article 2.1. CMR

La Convention de Genève relative au contrat de transport international de marchandises par route de 1956 (dite 'CMR'). Est une convention internationale de droit uniforme qui régit le **transport international de marchandises par route**.

L'article 2.1 CMR concerne **la situation où le voyage n'est pas effectué exclusivement par route**. Il régit certaines opérations de transport dit « superposé ».

Le **transport superposé** (*piggyback transport*) désigne le transport de marchandises dans lequel une unité de transport routier est transportée « sur le dos » d'une autre unité de transport, c'est-à-dire SUR / DANS un autre mode de transport. **Ex. Car-Ferry**

Question: Quel est le régime de responsabilité applicable au transporteur routier à l'égard de son client l'expéditeur lorsque le dommage se produit au cours de la phase non routière.



L'interprétation de l'article 2.1. CMR

Question principale: identification du régime de responsabilité applicable à la phase non routière.

Exemple : lorsque la perte ou l'avarie s'est produite au cours d'une traversée maritime par car-ferry (Ro/Ro), la responsabilité du transporteur routier subsiste, mais elle sera évaluée conformément aux dispositions du droit maritime applicable à cette partie du voyage.

NB: dépend de l'étape à laquelle le dommage est survenu > L'art. 2.1 CMR organise un double régime de responsabilité qui dépend de la possibilité ou non de localiser l'origine du dommage.

- ❖ **Règle principale** : L'absence de localisation du dommage entraîne l'application de la CMR.
- ❖ **Exception**: Au contraire, l'indemnisation des **dommages localisés** peut être régie par d'autres instruments que la CMR, à condition que certaines conditions soient remplies.
 - Les règles de responsabilité de la CMR ne sont pas appliquées lorsqu'il est prouvé que le dommage survenu au cours du transport par d'autres moyens de transport n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur par route, mais par un événement qui n'a pu se produire que pendant et en raison du transport par cet autre moyen de transport.
 - Dans une telle situation, la responsabilité du transporteur routier envers l'expéditeur ne sera pas déterminée par la CMR, mais par le régime de responsabilité de l'autre moyen de transport.



L'interprétation de l'article 2.1. CMR

Problème: Une telle substitution d'un autre régime que la CMR est susceptible de **faire basculer les termes de la responsabilité** dans un sens ou dans l'autre (plus ou moins favorable que la CMR), ce qui soulève plusieurs questions.

Pertinence du sujet : L'art. 2.1. a été choisi par le CMR-AC car il existe des divergences significatives entre les jurisprudences rendues par les différents Etats contactant la CMR.

+ Existe une divergence d'interprétation entre les versions française et anglaise de la CMR

➤ « conditions prescribed by law » vs « les dispositions impératives de la loi ».

Deux questions principales ont été examinées par le CMR-AC :

- 1) **Le consentement de l'expéditeur est-il nécessaire pour l'utilisation du transport superposé ?**
- 2) **Quel est le régime précis applicable à la partie non routière en cas d'éviction de la CMR ?**
NB : Méthodologie : contexte de travail : VTLC et jurisprudence et doctrine comparées



L'interprétation de l'article 2.1. CMR

Focus : Contradiction apparente entre les versions française et anglaise de l'article 2.1. CMR (toutes deux officielles):

Régime de responsabilité applicable à la phase non-routière: L'article 2.1. dispose que la responsabilité du transporteur routier à l'égard de son client (l'expéditeur) sera déterminée conformément aux règles applicables au contrat qui aurait pu être conclu directement entre l'expéditeur et le transporteur non-routier, fréquemment dénommé « contrat fictif » pour les besoins de l'interprétation de cette disposition.

➤ La version française du texte ajoute que cette responsabilité doit être établie « conformément aux dispositions impératives de la loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la route ».

L'expression « dispositions impératives de la loi » signifie que la loi régissant l'autre mode de transport ne se substitue à la CMR que s'il s'agit d'une loi impérative (= à laquelle il est interdit de déroger)

Cf. Cass. com. (France), 5 juillet 1988, n°87-10566

- La version anglaise prévoit que la responsabilité doit être déterminée « *in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport* ».

L'expression « conditions prescrites par la loi » pourrait être interprétée comme signifiant toutes les règles légales pertinentes pour le transport par l'autre mode et pas seulement les règles impératives.



L'interprétation de l'article 2.1. CMR

Focus : Contradiction apparente entre les versions française et anglaise de l'article 2.1. CMR (toutes deux officielles):

➤ **Termes du débat:**

- **Contradiction réelle ou non entre les deux textes : dispositions impératives de la loi vs. conditions prescribed by law**
- **Caractère impératif/obligatoire du régime de responsabilité non-routier**
- **Modalités de l'identification du régime de responsabilité non-routier (objectif/subjectif)**
- **Étendue de l'application du régime non-routier**



L'interprétation de l'article 2.1. Conclusions provisoires:

- ❖ La majorité de la doctrine considère **qu'il existe une différence entre les versions française et anglaise de la CMR** et que l'article 2.1. est sujet à interprétation & La jurisprudence soutient ce point de vue
- ❖ Toutefois, la plupart des auteurs et des tribunaux considèrent que **le régime non-routier doit être obligatoire** (ce qui ne signifie pas tout à fait la même chose « qu'impératif »).
 - **Le caractère obligatoire** s'entend de l'impossibilité de déroger « à la baisse » au régime de responsabilité du transporteur non-routier
 - Toutes les conventions de droit des transports uniformes en vigueur répondent à ce critère
 - Le régime de responsabilité du transporteur non-routier doit être déterminé **objectivement**:
 - Convention de droit uniforme (Règl. LHV; COTIF; C° Montréal, CMNI...)
 - À défaut de convention applicable : loi interne si « obligatoire »



5) Débats





Débats

Merci de votre attention

Des questions ?