

**Assemblée générale**

Distr. générale
26 mai 2008
Français
Original: anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Quarante et unième session
New York, 16 juin-3 juillet 2008

**Projet de convention sur le contrat de transport
international de marchandises effectué entièrement ou
partiellement par mer**

**Compilation des commentaires des gouvernements et des
organisations intergouvernementales***

Additif

Table des matières

	<i>Page</i>
II. Commentaires reçus des gouvernements et des organisations intergouvernementales	2
A. États	2
14. Allemagne	2

* La présente note est soumise avec retard car elle a été reçue tardivement.



II. Commentaires reçus des gouvernements et des organisations intergouvernementales

A. États

14. Allemagne

[Original: anglais]

[26 mai 2008]

a) Commentaires généraux

1. Le Gouvernement fédéral se félicite des efforts déployés par la CNUDCI pour harmoniser le droit des transports au niveau international. Toutefois, l'Allemagne déplore de n'avoir eu que quelques semaines pour examiner le vaste et relativement complexe projet de convention adopté par le Groupe de travail III (Droit des transports) de la CNUDCI en janvier 2008 et communiqué aux États Membres fin février. Il n'a pas été possible d'examiner dans tous les détails le projet de convention dans le temps imparti. Le Gouvernement fédéral propose donc que les délibérations au sein de la CNUDCI se poursuivent en 2009 s'il apparaît clairement à la réunion de juin 2008 que de nombreuses questions demandent une plus ample clarification et qu'un certain nombre d'États risquent de ne pas ratifier la convention, en particulier des États parties aux Règles de La Haye de 1924, aux Règles de La Haye-Visby de 1968 ou aux Règles de Hambourg de 1978. Tout ce qui pourrait aboutir à ce que seuls les États qui ne sont pas parties aux instruments susmentionnés ratifient la convention et ne ferait qu'ajouter un autre régime juridique à ceux qui existent devrait être évité, car cela compromettrait les efforts visant à promouvoir l'unification internationale du droit des transports.

2. Le Gouvernement fédéral fait connaître ci-dessous son avis sur certaines dispositions du projet de convention qui, selon lui, devraient être améliorées. Les commentaires ne doivent pas être considérés comme exhaustifs. Le Gouvernement fédéral se réserve le droit de formuler de nouvelles propositions à la prochaine réunion de la CNUDCI.

b) Commentaires sur des dispositions particulières

Article 5 (Champ d'application général)

3. Aux termes des articles 5 et 1-1, la convention s'applique non seulement aux contrats de transport par mer, mais aussi aux contrats de transport effectué par mer et d'autres modes de transport. Le Gouvernement fédéral tient à exprimer son inquiétude quant à l'établissement, dans le cadre de la convention, de règles spéciales s'appliquant à une partie des contrats de transport multimodal, à savoir ceux qui prévoient le transport par mer, car cela entraînera une fragmentation du droit régissant les contrats de transport multimodal.

4. L'Allemagne émet également des réserves au sujet de la teneur des dispositions relatives aux contrats de transport multimodal qui incluent le transport par mer. Selon le projet, toutes les dispositions de la convention s'appliquent pour l'essentiel à ces contrats, la seule exception prévue concernant les cas où les dommages peuvent être localisés. En pareils cas, l'article 27 prévoit que les

dispositions d'une autre convention internationale portant sur le transport terrestre ou aérien l'emportent si les dommages se sont produits pendant le transport terrestre ou aérien. Comme il est indiqué plus loin, l'article 27 n'est toutefois pas satisfaisant en raison des restrictions qu'il impose aux dispositions de conventions internationales. En outre, il présuppose que le transporteur peut prouver à quel moment les dommages ont été causés. Or, dans beaucoup de cas, le transporteur ne sera pas en mesure de d'apporter une telle preuve. L'article 27 a donc une importance mineure.

5. Par conséquent, il faut partir du principe que les contrats de transport multimodal qui incluent le transport par mer sont régis par les dispositions générales de la convention, ce qui ne semble pas très convaincant. Si l'on compare les dispositions du projet et celles d'autres conventions concernant le transport de marchandises telles que la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR), la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) ou la Convention de Montréal, on constate non seulement que le projet de convention a été élaboré presque exclusivement pour le transport maritime – cela ressort en particulier du paragraphe 3 de l'article 18 et des exonérations de responsabilité qu'il prévoit – mais aussi que la responsabilité du transporteur est beaucoup plus limitée que dans les autres conventions susmentionnées. On ne trouve aucune raison dans le projet de convention pour justifier l'application de ces dispositions non seulement aux contrats de transport par mer, mais aussi aux contrats prévoyant une partie du transport par terre.

Article 12 (Durée de la responsabilité du transporteur)

6. Aux termes du paragraphe 3, toute clause est réputée non écrite dans la mesure où elle prévoit que la réception des marchandises est postérieure au moment où débute leur chargement initial conformément au contrat ou que la livraison des marchandises est antérieure au moment où s'achève leur déchargement final conformément au contrat. Inversement, cette disposition pourrait être interprétée comme signifiant qu'est valide toute clause qui exonère le transporteur de sa responsabilité pendant que lui-même, ses préposés ou mandataires ont la garde des marchandises, mais qu'elles ne se trouvent pas sur le moyen de transport. Le Gouvernement fédéral s'inquiète de l'introduction d'une telle disposition limitant la responsabilité du transporteur. On ne trouve aucune raison dans le projet de convention pour justifier une modification des conventions précédentes et prévoir une règle internationalement contraignante qui exonère le transporteur maritime de sa responsabilité pour les dommages subis avant le chargement des marchandises sur le navire et après leur déchargement. En particulier, cette disposition est un motif d'inquiétude du fait de l'introduction de la partie exécutante maritime dans le projet de convention, car conformément au paragraphe 1 de l'article 20, la partie exécutante maritime est soumise aux responsabilités imposées au transporteur. Toute clause qui exonère le transporteur de sa responsabilité pour les dommages subis avant le chargement des marchandises sur le navire et après leur déchargement s'appliquerait également à la partie exécutante maritime. Ni le transporteur ni la partie exécutante maritime ne seraient alors responsables, même si les conditions énoncées à l'article 63 étaient remplies.

7. Pour éviter cela, l'Allemagne propose de libeller le paragraphe 3 de l'article 12, comme suit:

“3. Afin de déterminer la durée de la responsabilité du transporteur, les parties peuvent convenir du moment et du lieu de la réception et de la livraison. Cependant, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle prévoit:

a) Que la réception des marchandises est postérieure au moment où le transporteur ou toute personne mentionnée à l'article 19 a effectivement reçu les marchandises; ou

b) Que la livraison des marchandises est antérieure au moment où le transporteur ou toute personne mentionnée à l'article 19 a effectivement livré les marchandises.”

Article 13 (Déplacement n'entrant pas dans le champ du contrat de transport)

8. En vertu de l'article 13, il est possible d'indiquer dans un document de transport unique que le transport est exécuté non seulement par le transporteur mais aussi par une autre personne. La signification de cette disposition n'est pas claire. Le Gouvernement fédéral émet des réserves fondamentales sur ce point, en particulier si le document de transport est un document négociable. La question se pose de savoir si le porteur du document peut se trouver confronté à une limitation de responsabilité convenue entre les transporteurs, à qui il peut réclamer la livraison des marchandises et à qui le document doit être remis conformément à l'article 49 du projet de convention.

Article 20 (Responsabilité des parties exécutantes maritimes)

9. Aux termes de l'article 20, une partie exécutante maritime est soumise aux mêmes responsabilités que celles imposées au transporteur. Le paragraphe 7 de l'article premier dispose que la qualité de “partie exécutante maritime” ne peut être reconnue à un transporteur intérieur que si celui-ci fournit ou s'engage à fournir ses services exclusivement dans une zone portuaire. Il n'est pas approprié de définir le terme en fonction du lieu de prestation du service, car l'emballage des marchandises en vue de leur transport par mer peut également s'effectuer à l'intérieur du pays. En outre, les entreprises de chargement dans les zones portuaires fournissent de plus en plus souvent des services qui ne relèvent pas des obligations du transporteur, ce qui montre que la simple référence à un lieu pourrait poser des problèmes de définition.

Article 22 (Retard)

10. Le libellé de l'article 22 laisse délibérément ouverte la question de savoir s'il faut également tenir compte de délais de livraison convenus tacitement. Tant qu'il est impossible – comme cela a été le cas jusqu'à présent – de s'entendre sur le fait qu'un arrangement tacite est suffisant, cette disposition devrait être supprimée, et il faudrait laisser la loi nationale applicable régler la question de savoir si et dans quelle mesure le transporteur est responsable des retards.

Article 27 (Transport précédant ou suivant un transport par mer)

11. La règle établie à l'article 27 concernant les transports multimodaux prévoit que, dans certaines conditions, si le lieu où est survenu le dommage est connu, "les dispositions de la présente convention ne l'emportent pas sur celles d'un autre instrument international". Cette disposition semble insuffisante. Si le lieu où est survenu le dommage est connu, la loi nationale applicable à cette étape du transport devrait également s'appliquer. En tout état de cause, cela doit être le cas si les dispositions du projet concernant la responsabilité restent inchangées, car elles se rapportent presque exclusivement au transport maritime. Cela ressort particulièrement de l'article 18 et des motifs justifiant une exonération de responsabilité qui sont énoncées à son paragraphe 3. Il n'y a aucune raison de ne pas appliquer la loi nationale pertinente lorsqu'un dommage s'est produit pendant l'étape intérieure d'un transport effectué par terre et par mer, au motif que le transport terrestre est suivi d'un transport maritime.

12. Par ailleurs, les mots "ne l'emportent pas" peuvent être mal compris, car ils pourraient laisser penser que l'article 27 régit un conflit de la convention alors que l'article 84 est prévu à cette fin. Il serait préférable d'indiquer que la présente convention "ne s'applique pas" dans les situations énoncées aux alinéas a) à c), mais que les dispositions des conventions mentionnées s'appliquent.

Article 32 (Informations pour l'établissement des données du contrat)

13. Le chargeur assume une responsabilité sans faute et illimitée – et, conformément au paragraphe 2 de l'article 81, elle ne peut être limitée –, si les informations fournies pour l'établissement des données du contrat ne sont pas exactes (art. 32, par. 2). Par rapport aux règles de responsabilité du transporteur (art. 61 et suivants), ce régime de responsabilité entraîne un préjudice considérable et injustifiable pour le chargeur. Par conséquent, il semble nécessaire au moins de supprimer le mot "limite" du paragraphe 2 de l'article 81 pour permettre aux parties au contrat de transport de convenir d'une limitation de la responsabilité du chargeur.

Article 33 (Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses)

14. Les commentaires concernant l'article 32 s'appliquent *mutatis mutandis* aux règles de l'article 33 concernant la responsabilité du chargeur en cas de fourniture d'informations insuffisantes sur le transport de marchandises dangereuses.

Article 34 (Situation du chargeur documentaire)

15. Voir les commentaires sur les articles 32 et 33. Le Gouvernement fédéral estime que la disposition qui prévoit d'imposer au chargeur documentaire les mêmes obligations qu'au chargeur contractuel, et donc de le tenir lui aussi entièrement responsable en cas de manquement, va trop loin. Cela ressort clairement de la disposition sur les obligations du chargeur concernant la livraison des marchandises (article 28). Il importe également de tenir compte du fait que cette disposition susciterait une demande considérable de services de conseil juridique de la part des sociétés de transport et de logistique, car elles devraient informer leurs clients des conséquences juridiques d'une telle disposition, en particulier de la responsabilité solidaire illimitée.

Article 36 (Cessation de la responsabilité du chargeur)

16. La norme énoncée à l'article 36 pour la responsabilité impérative du chargeur limite ses droits de manière déraisonnable. Cette disposition devrait être purement et simplement supprimée.

Article 40 (Signature)

17. Aux termes du paragraphe 2 de l'article 40, un document électronique de transport doit comporter la signature électronique du transporteur ou d'une personne agissant en son nom. Cette disposition n'énonce aucune condition particulière pour ce qui est de la signature électronique. Il n'apparaît pas clairement si la législation nationale peut imposer des conditions plus précises pour la signature électronique au sens de l'article 40. Dans l'intérêt de la sécurité juridique, le Gouvernement fédéral suggère de clarifier cette disposition pour que cette possibilité existe.

Article 45 (Obligation de prendre livraison)

18. D'après l'article 45, le destinataire est tenu de prendre livraison des marchandises. Le libellé suggère que cette disposition s'applique également lorsque les marchandises ont apparemment subi un dommage ou que le destinataire n'exige pas la livraison, ce qui semble aller trop loin. Le destinataire ne devrait être tenu de prendre livraison des marchandises que si la livraison a été exigée.

Article 61 (Limites de responsabilité)

19. Aux termes de l'article 61, la responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la convention, sauf en cas de retard de livraison, est limitée à 875 unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou à 3 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises. Il y a là une différence par rapport aux autres conventions sur le droit des transports dans la mesure où le montant total de la limite de responsabilité du transporteur s'applique non seulement aux marchandises perdues ou endommagées, mais aussi, par exemple, aux cas où le transporteur ne fournit pas le moyen de transport, où il manque à son obligation de fournir les informations requises à l'article 29 et où il fournit des informations inexactes dans le document de transport. Le Gouvernement fédéral formule de sérieuses réserves à propos d'une telle extension de la limite de responsabilité, compte tenu notamment de la responsabilité impérative et illimitée du transporteur dans des cas similaires.

Article 81 (Dispositions générales)

20. Aux termes du paragraphe 2 de cet article, toute clause d'un contrat est réputée non écrite si elle écarte ou limite les obligations et les responsabilités du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire. Le Gouvernement fédéral ne voit pas la nécessité d'une disposition aussi générale. Cela est particulièrement vrai si l'on tient compte du fait que le projet de convention ne prévoit aucune limite de responsabilité pour les parties susmentionnées, mais en prévoit pour le transporteur. Il faut que les parties au contrat de transport aient le droit au moins de limiter la responsabilité du chargeur et la responsabilité des parties assimilées au chargeur.

Article 82 (Règles spéciales pour les contrats de volume)

21. Les règles régissant la liberté contractuelle dans les contrats de volume sont liées à la définition du terme “contrat de volume” au paragraphe 2 de l’article premier. Or cette définition est très vague. Étant donné la portée de l’article 82, il semble souhaitable de donner de ce terme une définition plus précise.

Article 84 (Conventions internationales régissant le transport de marchandises par d’autres modes)

22. L’article 84 donne la priorité aux seules conventions qui régissent le transport unimodal de marchandises par terre, par voie d’eau intérieure ou par air, et qui sont déjà en vigueur au moment de l’entrée en vigueur de la convention. Il est trop restrictif de limiter cette disposition aux conventions en vigueur. Il faut au contraire une disposition qui permette de donner la priorité à de futurs protocoles modifiant les conventions existantes ainsi qu’à de nouvelles conventions sur le transport de marchandises par terre, par voie d’eau intérieure et par air et aux conventions sur les contrats de transport multimodal. Étant donné que les dispositions du projet de convention visent principalement le transport par mer, il serait souhaitable de laisser une certaine marge pour l’évolution du droit en ce qui concerne d’autres modes de transport.
