

**Assemblée générale**

Distr.: Générale
18 avril 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
7. République tchèque.....	2
8. République de Corée.....	3



II. Commentaires reçus des gouvernements et des organisations internationales

A. États

7. République tchèque

[Original: anglais]

[15 avril 2008]

1. La République tchèque se félicite de la finalisation du projet de convention sur les questions relatives au transport international de marchandises par mer au sein du Groupe de travail III de la CNUDCI. Elle préfère que le projet de convention régie le transport international de marchandises par mer uniquement et dans les limites correspondant aux arrangements internationaux actuels en vigueur (“port à port”).

2. En ce qui concerne les différentes dispositions du projet de convention, la République tchèque considère satisfaisante la disposition relative à la responsabilité du transporteur en cas de perte, dommage ou retard subis par les marchandises (art. 18). Elle est également favorable à une prorogation du délai pour agir par rapport aux dispositions des Règles de La Haye et de La Haye-Visby, ainsi qu’à l’adoption d’un délai de deux ans comme le prévoient les Règles de Hambourg.

3. L’application du chapitre 14 (Compétence) et du chapitre 15 (Arbitrage) est en quelque sorte une concession aux Règles de Hambourg. C’est toutefois un compromis acceptable.

4. La République tchèque estime qu’il est utile que des dispositions traitent de l’utilisation des documents électroniques de transport au chapitre 3 et au chapitre 8 comme alternative aux documents de transport.

5. La République tchèque appuie aussi fermement l’entrée en vigueur de la convention après le 20^e avis de ratification, ce qui conférerait un caractère universel à la convention. Autrement, cette dernière ne serait que le quatrième ensemble de règles applicables au transport international de marchandises par mer, après les arrangements internationaux actuellement en vigueur: Règles de La Haye, de La Haye-Visby et de Hambourg.

Conclusion:

6. La République tchèque accueillerait favorablement la limitation du champ d’application du projet de convention au seul transport maritime de manière que la convention devienne un arrangement unique et universel qui remplacerait, dans l’avenir, les arrangements actuels que constituent les Règles de La Haye, de La Haye-Visby et de Hambourg.

8. République de Corée

[Original: anglais]

[18 avril 2008]

a) Avis général

7. La République de Corée estime que le nouveau projet de convention devrait fortement contribuer à promouvoir l'unification internationale du droit maritime et la prévisibilité dans l'intérêt du secteur. Elle appuie plusieurs dispositions nouvellement adoptées ou modifiées du projet de convention, concernant par exemple les documents électroniques, les retards, le transport combiné, le droit de contrôle et les dommages cachés. Elle estime toutefois qu'un examen et une discussion plus approfondis sont nécessaires au sujet du montant de la limitation (art. 62) et des contrats de volume (art. 82).

b) Dispositions particulières

i) Montant de la limitation (Article 62)

8. D'après le projet de convention, les limites fixées à la responsabilité du transporteur pour manquement à ses obligations sont de 875 DTS/colis ou 3 DTS/kg – autrement dit, elles sont plus élevées encore que dans les Règles de Hambourg (835 DTS/colis ou 2,5 DTS/kg). À la vingt et unième session du Groupe de travail, la République de Corée a opposé ces chiffres, en tenant compte du fait qu'elle venait d'adopter le niveau des Règles de La Haye-Visby en révisant en juillet 2007 la Section sur le droit maritime du Code commercial coréen. Par conséquent, l'adoption de ces chiffres, qui sont nettement supérieurs au nouveau niveau adopté dans le droit interne révisé, risque d'imposer un fardeau excessif aux transporteurs nationaux.

9. En outre, si l'on considère que l'évolution récente des méthodes d'emballage, qui permettent au chargeur de répartir les marchandises en autant de colis qu'il est possible, peut aboutir à une augmentation de la responsabilité des transporteurs, des limites de responsabilité plus élevées exposent les transporteurs à un fardeau excessivement lourd. La République de Corée estime par conséquent que la limitation actuelle est trop élevée, et que le niveau de limitation des Règles de La Haye-Visby est adéquat à des fins commerciales.

ii) Contrats de volume (art. 82)

10. En ce qui concerne l'article 82, qui exclut les contrats de volume de l'application de la Convention, la République de Corée craint que la définition de ces contrats, au paragraphe 2 de l'article premier, qui ne spécifie pas de quantité seuil, ne soit trop vague, et permette à de grands chargeurs de déroger facilement à leur obligation ou à leur responsabilité en vertu de la Convention, tout en laissant les petits chargeurs sans protection suffisante.

11. C'est pourquoi elle propose que l'on précise la définition figurant au paragraphe 2 de l'article premier, afin d'y inclure des lignes directrices spécifiques pour l'application de la disposition relative aux contrats de volume, tel l'envoi d'un volume minimum au-dessous duquel il ne pourrait y avoir de dérogation à la Convention, de manière qu'il ne soit pas possible d'utiliser abusivement l'article 82

pour se soustraire aux obligations obligatoires ou à la responsabilité énoncées dans la Convention.

iii) Analyse coûts-avantages

12. La République de Corée souhaiterait demander au Secrétariat de la CNUDCI de procéder à une analyse coûts-avantages approfondie du projet de convention, dont le résultat pourrait aider chaque pays ou secteur concerné à comprendre clairement les avantages des dispositions du projet de convention de leur propre point de vue.
