

**Assemblée générale**

Distr.: Générale
20 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
12. Pays-Bas	2

* La soumission de la présente note a été retardée en raison de sa réception tardive.



II. Commentaires reçus des gouvernements et des organisations intergouvernementales

A. États

12. Pays-Bas

[Original: Anglais]
[19 mai 2008]

a) Commentaire général

1. Le Gouvernement néerlandais salue les efforts accomplis par la CNUDCI en vue de l'adoption d'une nouvelle convention sur le contrat de transport international de marchandises par mer. Les conventions actuelles, qui datent de 1924, 1968 et 1978, sont dépassées. Par ailleurs, elle ne couvrent pas des aspects importants du droit des transports maritimes et ne traitent pas certains problèmes.
2. Il y a donc tout lieu de se féliciter que le nouveau projet de convention:
 - i) Modernise le droit maritime notamment:
 - aa) En introduisant un système plus équilibré entre les obligations du transporteur et sa responsabilité pour les pertes, dommages ou retards subis par les marchandises,
 - bb) En tenant dûment compte du fait que le contrat de transport maritime moderne est souvent multimodal et qu'une grande partie des marchandises sont conteneurisées de nos jours, et
 - cc) En prévoyant des règles éminemment nécessaires qui pourraient constituer le fondement juridique des modèles économiques du commerce électronique dans l'intérêt autant des personnes ayant un droit sur les marchandises que des transporteurs et d'autres parties concernées par le transport;
 - ii) Comble de grosses lacunes dans le droit maritime international actuel, en instaurant notamment de nouvelles règles relatives aux obligations du chargeur, à la documentation et au droit de contrôle; et
 - iii) Traite des domaines qui posent problème, notamment la livraison des marchandises par le transporteur, l'identité du transporteur, la situation du vendeur FOB dans le droit des transports et les conséquences juridiques des clauses FIO(S).
3. D'une manière générale, le projet de convention constitue une amélioration sensible du droit maritime international, dont on peut s'attendre à ce qu'elle favorise le commerce à l'échelle mondiale. Il mérite à ce titre d'être largement accepté. C'est pourquoi tout devrait être mis en œuvre, à la quarante et unième session de la CNUDCI, en juin/juillet 2008, pour que les pays de différentes régions géographiques qui contribuent le plus au commerce dans ce secteur puissent souscrire à la nouvelle convention. Si, pour atteindre cet objectif, de nouveaux compromis sur quelques points se révélaient nécessaires, de sérieux efforts devraient être consentis à cet effet.

b) Commentaires particuliers

4. En plus du commentaire général ci-dessus, nous souhaiterions présenter ci-après quelques commentaires particuliers de nature technico-juridique, qui n'ont pas pour objet d'apporter des changements importants sur le fond, mais plutôt de préciser ou de mieux exprimer les décisions qui ont déjà été prises par le Groupe de travail.

Article premier, paragraphe 24. Définition du terme "marchandises"

5. Cette disposition devrait être examinée pour voir s'il convient ou non d'ajouter au terme "conteneur" les mots "véhicules routiers ou ferroviaires". Voir notre proposition ci-après concernant la définition de "conteneur".

Article premier, paragraphe 26. Définition du terme "conteneur"

6. Dans le document A/CN.9/WG.III/WP.102, les Pays-Bas proposaient d'étendre la définition du terme "conteneur" aux "véhicules de transport routier". La délégation suédoise a de son côté proposé d'inclure également les "véhicules ferroviaires". Il est rendu compte de l'examen de ces propositions aux paragraphes 73 à 80 du rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa dernière session (voir A/CN.9/645).

7. Il est dit au paragraphe 76 de ce rapport que, de manière générale, les deux propositions ont reçu un large soutien et il a été noté que, si ces propositions devaient être approuvées, le groupe de rédaction devrait revoir l'emploi des termes "conteneur" et "remorque" dans tout le projet de convention. Dans la suite du débat, il a été convenu – voir paragraphe 82 du rapport – que le Groupe de travail devrait revenir sur la proposition de modification de la définition du terme "conteneur" après avoir examiné le projet d'article 61, paragraphe 2. Toutefois, le Groupe de travail, occupé par d'autres questions, ne l'a pas fait. Il s'ensuit que l'emploi des termes "conteneur" et "remorque" n'a pas été revu dans l'ensemble du projet de convention.

8. En conséquence, le terme "conteneur" a été complété par les mots "véhicule routier ou ferroviaire" uniquement dans les articles 26-1 b), 28-3 et 61-2. Les autres articles contenant ce terme n'ont pas du tout été revus. (Le terme "remorque" apparaissait uniquement dans l'article 28-3, qui a été dûment modifié.)

9. Nous proposons donc que les autres articles du projet de convention employant le terme "conteneur" soient également examinés, afin que l'on décide s'il convient, dans chaque article, d'ajouter à ce terme les mots "véhicules routiers ou ferroviaires". À l'issue de cet examen, on pourra décider s'il convient d'étendre la définition du terme "conteneur" aux "véhicules routiers ou ferroviaires", ou d'utiliser selon que de besoin ces derniers mots dans tel ou tel article.

Article 15. Obligations particulières applicables au voyage par mer

10. On peut facilement interpréter le libellé actuel de l'alinéa c) comme signifiant que les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées font partie intégrante du navire. Ceci n'étant manifestement pas l'intention recherchée, le libellé suivant serait préférable:

"c) Approprier et mettre en bon état les cales, ~~et toutes les autres parties du~~ navire où les marchandises sont transportées ~~et, y compris~~ les conteneurs

fournis par lui dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées, et les maintenir appropriés et en bon état, pour leur réception, transport et conservation.”

11. Si la suggestion ci-dessus est acceptable, le paragraphe 5, alinéa a), de l'article 18 doit lui aussi être reformulé.

12. S'agissant de l'alinéa c) toujours, il faut par ailleurs déterminer s'il convient ou non, dans cette disposition, d'ajouter au terme "conteneur" les mots "véhicules routiers ou ferroviaires". Voir notre proposition relative à la définition du terme "conteneur" au paragraphe 9 ci-dessus.

Article 18. Fondement de la responsabilité – paragraphe 5 a)

13. Si les mots "y compris" sont remplacés par "et" à l'article 15 c), la même modification doit être apportée à l'alinéa a) du paragraphe 5 de l'article 18.

14. S'agissant de cet alinéa, il faut par ailleurs déterminer s'il convient ou non, dans cette disposition, d'ajouter au terme "conteneur" les mots "véhicules routiers ou ferroviaires".

Article 42. Réserves concernant les informations relatives aux marchandises dans les données du contrat – paragraphe 3

15. Le terme "conteneur" figure à deux reprises dans le chapeau de ce paragraphe. Il faut donc déterminer s'il convient ou non, dans cette disposition, d'ajouter à ce terme les mots "véhicules routiers ou ferroviaires". Voir notre proposition relative à la définition du terme "conteneur" au paragraphe 9 ci-dessus.

Article 42. Réserves concernant les informations relatives aux marchandises dans les données du contrat – paragraphe 4

16. Le terme "conteneur" revient quatre fois au paragraphe 4 de l'article 42, à savoir dans le chapeau et aux alinéas a) i), b) i) et b) ii). Il faut donc déterminer s'il convient ou non, dans ces différentes dispositions, d'ajouter à ce terme les mots "véhicules routiers ou ferroviaires". Voir notre proposition relative à la définition du terme "conteneur" au paragraphe 9 ci-dessus.

Article 43. Force probante des données du contrat – alinéa c) ii)

17. Le terme "conteneur" figurant à deux reprises dans cet alinéa, il faut déterminer s'il convient ou non, dans cette disposition, d'ajouter à ce terme les mots "véhicules routiers ou ferroviaires". Voir notre proposition relative à la définition du terme "conteneur" au paragraphe 9 ci-dessus.

Article 49. Livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable

18. Le projet d'article 49 repose sur deux principes juridiques élémentaires, à savoir, d'une part, qu'un document négociable légitime la personne ayant droit aux marchandises une fois que celles-ci sont parvenues à destination et, d'autre part, que la personne ayant un droit sur les marchandises doit veiller à ce que celles-ci soient livrables. L'article 49, face au développement de pratiques qui semblent ignorer ces principes, vise à inciter le porteur du document négociable à se faire connaître à temps auprès du transporteur. Cet article prévoit également que le transporteur a

l'obligation de faire des efforts raisonnables pour localiser un porteur si ce dernier ne se fait pas connaître.

19. Étant donné que la partie contrôlante est toujours un porteur si un document de transport négociable a été émis, l'alinéa d) de cet article pourrait être plus clair s'il était rédigé comme suit:

~~“Si les marchandises ne peuvent pas être livrées parce que le transporteur ne connaît pas le nom ou l'adresse du porteur et le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le porteur pour demander des instructions pour la livraison, ou le porteur, après avoir reçu notification de leur arrivée, ne réclame pas la livraison des marchandises au transporteur au moment ou dans le délai mentionné à l'article 45 une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, le transporteur en avise la partie contrôlante, qui donne alors des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante, il en avise le chargeur, qui donne alors des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante ou le chargeur, il en avise le chargeur documentaire, qui donne alors des instructions pour la livraison.”~~

20. La proposition présentée ci-dessus ne vise pas à modifier le fond de l'article. Si elle est acceptable, il faudrait également supprimer les mots “la partie contrôlante” au début de l'alinéa e).

Article 50. Marchandises en souffrance – paragraphe 1 b)

21. Si la proposition concernant l'article 49 est acceptée, l'article 50-1 b) devrait être modifié en conséquence, car, en cas d'émission de plusieurs originaux d'un document de transport négociable, tous les porteurs ne sont pas nécessairement des parties contrôlantes. Le mot “porteur” devrait donc être ajouté au paragraphe 1 b), qui serait libellé comme suit:

“b) Le porteur, la partie contrôlante, le chargeur ou le chargeur documentaire ne peut être localisé ou ne donne pas au transporteur des instructions appropriées conformément aux articles 47, 48 et 49.”

Article 50. Marchandises en souffrance – paragraphe 2 b)

22. Le terme “conteneur” figurant dans cet alinéa, il faut déterminer s'il convient ou non, dans cette disposition, d'ajouter à ce terme les mots “véhicules routiers ou ferroviaires”. Voir notre proposition relative à la définition du terme “conteneur” au paragraphe 9 ci-dessus.

Article 53. Identification de la partie contrôlante et transfert du droit de contrôle

23. Dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81, un nouveau paragraphe 2 a été inséré. Toutefois, il aurait fallu modifier le chapeau du paragraphe 1 en conséquence. Ce dernier devrait en effet mentionner aussi le paragraphe 2 en tant qu'exception. De plus, étant donné que le paragraphe 1 constitue la règle principale, il serait préférable de rédiger le chapeau du paragraphe 1 comme suit:

“1. Sauf dans les cas mentionnés aux paragraphes 2, 3 et 4:”