



Assemblée générale

Distr.: Limitée
7 novembre 2007

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international
Groupe de travail III (Droit des transports)
Vingt et unième session
Vienne, 14-25 janvier 2008**

Ordre du jour provisoire annoté

I. Ordre du jour provisoire

1. Ouverture de la session.
2. Élection du Bureau.
3. Adoption de l'ordre du jour.
4. Élaboration d'un projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer].
5. Questions diverses.
6. Adoption du rapport.

II. Composition du Groupe de travail

1. Le Groupe de travail est composé de tous les États membres de la Commission, à savoir: Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Arménie, Australie, Autriche, Bahreïn, Bélarus, Bénin, Bolivie, Bulgarie, Cameroun, Canada, Chili, Chine, Colombie, Égypte, El Salvador, Équateur, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Fidji, France, Gabon, Grèce, Guatemala, Honduras, Inde, Iran (République islamique d'), Israël, Italie, Japon, Kenya, Lettonie, Liban, Madagascar, Malaisie, Malte, Maroc, Mexique, Mongolie, Namibie, Nigéria, Norvège, Ouganda, Pakistan, Paraguay, Pologne, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sénégal, Serbie, Singapour, Sri Lanka, Suisse, Thaïlande, Venezuela (République bolivarienne du) et Zimbabwe.



2. Les États non membres de la Commission et les organisations gouvernementales internationales peuvent assister à la session en qualité d'observateurs et prendre part aux débats. De même, les organisations non gouvernementales internationales invitées peuvent assister à la session en qualité d'observateurs et exposer leurs vues sur les questions qu'elles connaissent bien ou pour lesquelles elles possèdent une expérience internationale, de manière à faciliter les débats.

III. Annotations relatives aux points de l'ordre du jour

Point 1. Ouverture et déroulement de la session

3. Le Groupe de travail tiendra sa vingt et unième session au Centre international de Vienne, du 14 au 25 janvier 2008. Les séances auront lieu de 9 h 30 à 12 h 30 et de 14 heures à 17 heures, sauf le lundi 14 janvier, où la session s'ouvrira à 10 heures. Le Groupe de travail disposera de huit jours ouvrables pour examiner les points de son ordre du jour. Il devrait tenir des délibérations de fond au cours de ses 16 premières séances (c'est-à-dire du lundi 14 janvier au mercredi 23 janvier inclus). Aucune séance formelle n'est actuellement prévue pour le jeudi 24 janvier, pour permettre l'établissement du projet de rapport sur les travaux de la session, qui sera présenté pour adoption aux 17^e et 18^e séances du Groupe de travail, le vendredi 25 janvier 2008.

4. À sa vingt et unième session, le Groupe de travail devrait examiner la totalité du texte du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] ("le projet de convention" ou "le projet d'instrument") en se fondant sur le texte contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.101 et toutes questions restées en suspens à l'issue de sa troisième lecture. Il devrait en outre veiller à la concordance de toutes les versions linguistiques du projet de convention afin que la Commission puisse examiner à sa quarante et unième session en 2008 un texte qui aura été approuvé par le Groupe de travail.

Point 2. Élection du Bureau

5. Le Groupe de travail voudra peut-être, comme à ses précédentes sessions, élire un président et un rapporteur.

Point 4. Élaboration d'un projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]

a) Délibérations antérieures du Groupe de travail

6. À sa vingt-neuvième session, en 1996, la Commission a étudié une proposition tendant à inscrire à son programme de travail un examen des pratiques et lois actuelles dans le domaine du transport international de marchandises par mer, en vue de déterminer s'il était nécessaire d'établir des règles uniformes lorsqu'il n'en existait pas et d'uniformiser davantage le droit¹.

¹ *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante et unième session, Supplément n° 17 (A/51/17), par. 210.*

7. À cette session, la Commission a été informée que les lois nationales et les conventions internationales existantes comportaient d'importantes lacunes sur diverses questions. Ces lacunes constituaient un obstacle à la libre circulation des marchandises et augmentaient le coût des opérations. L'utilisation de plus en plus répandue des moyens électroniques de communication dans le contexte du transport de marchandises aggravait les conséquences du caractère fragmentaire et disparate de ces lois et rendait nécessaire l'élaboration de dispositions uniformes pour régler les questions propres à l'utilisation de nouvelles technologies².

8. Toujours à cette session, la Commission a également décidé que le secrétariat devrait recueillir des informations, idées et opinions sur les problèmes qui se posaient dans la pratique et sur les solutions envisageables afin de pouvoir lui présenter un rapport par la suite. Il a été convenu que ces renseignements devraient être recueillis auprès d'un grand nombre de sources, à savoir, outre les gouvernements, les organisations internationales représentant les secteurs commerciaux intervenant dans le transport de marchandises par mer, comme le Comité maritime international (CMI), la Chambre de commerce internationale (CCI), l'Union internationale d'assurances transports, la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), la Chambre internationale de la marine marchande et l'Association internationale des ports³.

9. À sa trente et unième session, en 1998, la Commission a entendu une déclaration, faite au nom du CMI, dans laquelle celui-ci se félicitait de l'invitation à coopérer avec le secrétariat pour obtenir les vues des secteurs intervenant dans le transport international des marchandises et analyser ces informations⁴.

10. À la trente-deuxième session de la Commission, en 1999, il a été déclaré, au nom du CMI, qu'un groupe de travail de ce dernier avait été chargé d'étudier un large éventail de questions relatives au droit international des transports en vue de recenser les domaines dans lesquels une unification ou une harmonisation était requise par les secteurs concernés⁵.

11. À cette session, on a également indiqué que le groupe de travail du CMI avait envoyé un questionnaire à toutes les organisations membres du CMI couvrant un grand nombre de systèmes juridiques. L'intention du Comité était, une fois reçues les réponses au questionnaire, de créer un sous-comité international chargé d'analyser les informations recueillies et de définir une base de travail en vue d'harmoniser le droit dans le domaine du transport international de marchandises. La Commission a reçu l'assurance que le CMI l'aiderait à établir un instrument d'harmonisation universellement acceptable⁶.

12. À sa trente-troisième session, en 2000, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général sur les travaux futurs possibles dans le domaine du droit des transports (A/CN.9/476), qui présentait l'état d'avancement des travaux réalisés par le CMI en coopération avec le secrétariat. Elle a également entendu un rapport oral présenté au nom du CMI, l'informant que le groupe de travail de ce dernier, en

² Ibid.

³ Ibid., par. 215.

⁴ Ibid., cinquante-troisième session, Supplément n° 17 (A/53/17), par. 264.

⁵ Ibid., cinquante-quatrième session, Supplément n° 17 (A/54/17), par. 413.

⁶ Ibid., par. 415.

coopération avec le secrétariat, avait entrepris une enquête sur la base du questionnaire. Il a aussi été noté que, parallèlement, plusieurs tables rondes avaient été organisées en vue d'examiner les principaux aspects des travaux futurs avec des organisations internationales représentant divers secteurs. Ces réunions avaient permis à ceux-ci de témoigner de leur soutien et de leur intérêt continus pour le projet.

13. Dans le cadre de la trente-troisième session de la Commission, en 2000, un colloque sur le droit des transports, organisé conjointement par le secrétariat et le CMI, s'est tenu à New York le 6 juillet 2000. Ce colloque avait pour but de recueillir des idées et des avis d'experts sur des problèmes se posant dans le transport international de marchandises, en particulier le transport de marchandises par mer, de recenser les questions relatives au droit des transports sur lesquelles la Commission souhaiterait peut-être se pencher dans le cadre de travaux futurs et, dans la mesure du possible, de proposer des solutions envisageables. Lors de ce colloque, une majorité d'intervenants ont reconnu que les lois nationales et les conventions internationales existantes comportaient d'importantes lacunes sur des questions telles que le fonctionnement des connaissements et des lettres de transport maritime, la relation entre ces documents de transport et les droits et obligations du vendeur et de l'acheteur des marchandises ainsi que la situation juridique des bailleurs de fonds d'une partie au contrat de transport. De l'avis général, face aux changements apportés par le développement du transport multimodal et l'utilisation du commerce électronique, il était nécessaire de réformer le droit des transports de manière à réglementer tous les contrats de transport, qu'ils s'appliquent à un ou plusieurs modes de transport et qu'ils soient conclus sous forme électronique ou par écrit.

14. À sa trente-quatrième session, en 2001, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général (A/CN.9/497) qui avait été établi à sa demande. Ce rapport, qui présentait un résumé des remarques et des suggestions issues des travaux du Sous-Comité international du CMI, avait pour objet de permettre à la Commission d'évaluer l'orientation et la portée des solutions envisageables et de déterminer comment elle entendait procéder. Il y était indiqué que les questions devant être traitées dans le futur instrument étaient notamment les suivantes: champ d'application de l'instrument, durée de la responsabilité du transporteur, obligations du transporteur, responsabilité du transporteur, obligations du chargeur, documents de transport, fret, livraison au destinataire, droit de contrôle pendant le transport des parties ayant un intérêt dans la cargaison, transfert des droits sur les marchandises, détermination de la partie ayant le droit d'intenter une action contre le transporteur et prescription des actions contre le transporteur.

15. Il était dit dans le rapport que les consultations menées par le secrétariat conformément au mandat que lui avait confié la Commission en 1996 montraient que des travaux pourraient utilement être entrepris en vue d'élaborer un instrument international, pouvant revêtir la forme d'un traité international, qui moderniserait le droit des transports, tiendrait compte des progrès techniques les plus récents, comme le commerce électronique, et supprimerait les écueils juridiques mis en évidence par la Commission dans le domaine du transport international de marchandises par mer.

16. À sa trente-quatrième session, la Commission a décidé de confier ce projet au Groupe de travail sur le droit des transports. En ce qui concerne la portée du projet, elle a décidé, après discussion, que le document de travail devant être présenté au Groupe de travail devrait notamment traiter des questions de responsabilité. Elle a également décidé que, dans un premier temps, le Groupe de travail examinerait les opérations de transport de port à port; cependant, celui-ci aurait toute latitude pour étudier s'il serait souhaitable et possible d'examiner aussi les opérations de transport de porte à porte ou certains aspects de ces opérations et, en fonction des résultats de ces études, recommander à la Commission d'élargir le cas échéant son mandat. Il a été déclaré que les solutions adoptées dans la Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (Vienne, 1991) devraient aussi être soigneusement prises en compte. Il a également été convenu que les travaux seraient menés en coopération étroite avec les organisations intergouvernementales intéressées prenant part à des travaux dans le domaine du droit des transports, telles que la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), la Commission économique pour l'Europe (CEE) et d'autres commissions régionales de l'ONU et l'Organisation des États américains (OEA), ainsi que des organisations non gouvernementales internationales⁷.

17. À sa trente-cinquième session, en 2002, la Commission a noté que le Groupe de travail, ayant présent à l'esprit le mandat qu'elle lui avait donné⁸ (et en particulier le fait qu'elle avait décidé que, dans un premier temps, le Groupe examinerait les opérations de transport de port à port, mais qu'il aurait toute latitude pour étudier s'il serait souhaitable et possible d'examiner également les opérations de transport de porte à porte, ou certains aspects de ces opérations), avait estimé qu'il serait souhaitable de débattre aussi de la question des opérations de transport de porte à porte et d'élaborer, pour les besoins de ces opérations, un régime permettant de résoudre les éventuels conflits entre le projet d'instrument et les dispositions régissant le transport terrestre dans les cas où le transport par mer était complété par une ou plusieurs étapes terrestres (pour un compte rendu de l'examen de la question de la portée du projet d'instrument par le Groupe de travail, voir A/CN.9/510, par. 26 à 32). Il a été aussi noté que le Groupe avait estimé qu'il serait utile qu'il poursuive ses délibérations concernant le projet d'instrument en partant de l'hypothèse de travail provisoire que celui-ci porterait sur les opérations de transport de porte à porte. Le Groupe de travail avait donc demandé à la Commission d'approuver cette démarche (A/CN.9/510, par. 32). En ce qui concerne la portée du projet d'instrument, un certain nombre de délégations se sont déclarées très favorables à l'hypothèse de travail précitée. Il a été souligné qu'il était nécessaire dans la pratique d'harmoniser le régime juridique régissant ce transport de porte à porte étant donné le nombre de plus en plus important de cas concrets où le transport (en particulier de marchandises conteneurisées) était assuré dans le cadre de contrats de transport de porte à porte. Bien qu'aucune objection n'ait été opposée à l'idée, il y a eu accord général sur le fait que le Groupe de travail devrait s'efforcer d'associer à la poursuite de ses délibérations des organisations internationales telles que l'Union internationale des transports routiers (IRU), l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

⁷ Ibid., cinquante-sixième session, Supplément n° 17 (A/56/17), par. 345.

⁸ Ibid.

(OTIF) et d'autres organisations internationales qui s'intéressent aux transports terrestres. Le Groupe de travail a été invité à examiner les dangers qu'il y aurait à étendre au transport terrestre les règles régissant le transport maritime et à tenir compte, pour l'élaboration du projet d'instrument, des besoins spécifiques du transport terrestre. La Commission a également invité les États membres et les États dotés du statut d'observateur à inclure des experts du transport terrestre dans leurs délégations participant aux délibérations du Groupe de travail. Elle a invité en outre les Groupes de travail III (Droit des transports) et IV (Commerce électronique) à coordonner leurs travaux concernant les documents de transport dématérialisés. Si, de l'avis général, des mécanismes appropriés devraient être prévus dans le projet d'instrument pour éviter d'éventuels conflits entre celui-ci et d'autres instruments multilatéraux (en particulier ceux contenant des règles impératives applicables au transport terrestre), il a été dit qu'il ne suffirait pas d'éviter de tels conflits pour garantir que le projet d'instrument soit largement accepté, mais qu'il fallait également que les dispositions de fond de celui-ci établissent des règles acceptables tant pour le transport maritime que pour le transport terrestre. Le Groupe de travail a été invité à étudier la possibilité de prévoir dans le projet d'instrument des ensembles de règles distinctes mais compatibles (dont certaines pourraient être facultatives) pour le transport maritime et le transport routier. Après débat, la Commission a approuvé l'hypothèse de travail selon laquelle le projet d'instrument devrait s'appliquer aux opérations de transport de porte à porte, étant entendu que la question de son champ d'application serait à nouveau examinée une fois que le Groupe de travail aurait étudié ses dispositions de fond et aurait une vision plus complète de leur fonctionnement dans le contexte du transport de porte à porte⁹.

18. À sa trente-sixième session, en 2003, la Commission s'est dite consciente de l'ampleur du projet entrepris par le Groupe de travail et s'est déclarée satisfaite des progrès accomplis jusqu'alors. Il a été largement estimé qu'ayant récemment achevé la première lecture du projet d'instrument sur le droit des transports, le Groupe de travail était arrivé à une phase particulièrement difficile de ses travaux. La Commission a noté qu'un nombre considérable de questions controversées concernant le champ d'application et les différentes dispositions du projet d'instrument n'avaient toujours pas été tranchées. Il faudrait, pour progresser, assurer un délicat équilibre entre les intérêts divergents qui étaient en jeu. On a exprimé l'opinion qu'un instrument portant sur les opérations de transport de porte à porte pouvait être élaboré par un compromis reposant sur la responsabilité uniforme, l'élection de for et les contrats de gré à gré, qui ne serait pas applicable aux actions engagées contre les parties exécutantes d'un transport intérieur. Il a été dit aussi que la participation des secteurs du transport routier et ferroviaire intérieur était essentielle pour atteindre les objectifs du texte. On a exprimé l'avis que le Groupe de travail devait continuer d'envisager une plus grande souplesse dans la conception de l'instrument proposé pour laisser aux États la possibilité d'adopter le régime relatif au porte à porte en tout ou en partie. La Commission a également noté qu'étant donné la complexité de l'élaboration du projet d'instrument, le Groupe de travail s'était réuni à sa onzième session pendant deux semaines, mettant à profit le temps libéré par le Groupe de travail I qui avait achevé ses travaux sur les projets d'infrastructure à financement privé à sa cinquième session, en septembre 2002. Le Président du Groupe de travail III a confirmé que, pour faire aboutir dans un délai

⁹ Ibid., cinquante-septième session, Supplément n° 17 (A/57/17), par. 223 et 224.

acceptable les travaux sur le projet d'instrument, le Groupe de travail devrait continuer à tenir des sessions de deux semaines. Après un débat, la Commission a autorisé le Groupe de travail III, à titre exceptionnel, à se réunir, lors de ses douzième et treizième sessions, pendant deux semaines. Mais il a été convenu que la situation devrait être réévaluée à la trente-septième session de la Commission, en 2004. Le Groupe de travail a été invité à n'épargner aucun effort pour achever rapidement ses travaux et, à cette fin, à mettre à profit toute possibilité de tenir des consultations intersessions, éventuellement par courrier électronique. La Commission avait néanmoins conscience que, vu le nombre de questions qui restaient en suspens et la nécessité d'examiner bon nombre d'entre elles simultanément, il était particulièrement important que le Groupe de travail puisse tenir des réunions à part entière¹⁰.

19. À sa trente-septième session, en 2004, pour les raisons indiquées à sa trente-sixième session en 2003¹¹, la Commission a décidé d'accorder de nouveau au Groupe de travail III (Droit des transports) les sessions de deux semaines dont il avait besoin, en utilisant le temps normalement alloué au Groupe de travail V (Droit de l'insolvabilité) qui ne devait pas se réunir au second semestre de 2004 ni en 2005¹².

20. À cette même session, la Commission a pris note des progrès réalisés par le Groupe de travail à ses douzième et treizième sessions (A/CN.9/544 et A/CN.9/552, respectivement). Elle a noté avec satisfaction qu'il avait poursuivi son examen du projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]. Elle a réaffirmé qu'elle avait conscience de l'ampleur du projet et de la complexité de son élaboration, compte tenu en particulier des questions controversées qui restaient à examiner et demandaient que l'on trouve un équilibre délicat entre les intérêts divergents en jeu¹³.

21. La Commission a été informée qu'à ses douzième et treizième sessions, le Groupe de travail avait procédé à la deuxième lecture du projet d'instrument et avait avancé sur un certain nombre de questions difficiles, telles que celles qui concernaient le champ d'application de l'instrument et de ses dispositions fondamentales sur la responsabilité. Elle a également été informée que, afin d'accélérer l'échange de vues, la formulation de propositions et l'émergence d'un consensus en vue d'une troisième et dernière lecture du projet d'instrument, un certain nombre de délégations qui avaient participé à la treizième session du Groupe de travail avaient pris l'initiative de créer un groupe de consultation informel pour la poursuite des discussions entre les sessions¹⁴.

22. La Commission a exprimé son soutien aux efforts du Groupe de travail pour accélérer l'avancement de ses travaux sur ce projet complexe. En ce qui concerne un calendrier possible pour l'achèvement du projet d'instrument, un certain nombre de représentants ont été d'avis qu'il serait souhaitable d'effectuer une troisième lecture du projet de texte en vue de son adoption par la Commission en 2006. Toutefois, un certain nombre de représentants ont aussi estimé qu'il fallait s'attacher avant tout,

¹⁰ Ibid., *cinquante-huitième session, Supplément n° 17 (A/58/17)*, par. 207 et 208.

¹¹ Ibid., par. 272.

¹² Ibid., *cinquante-neuvième session, Supplément n° 17 (A/59/17)*, par. 132 et 133.

¹³ Ibid., par. 63 et 64.

¹⁴ Ibid., par. 65.

dans l'élaboration du projet d'instrument, à assurer un niveau élevé de qualité, et qu'il ne faudrait pas que la réalisation de cet objectif soit compromise par des délibérations hâtives sur les questions importantes restant à régler. Après débat, la Commission est convenue que 2006 serait une date cible souhaitable pour l'achèvement du projet, mais que la question de la fixation d'un délai devrait être revue à sa trente-huitième session, en 2005¹⁵.

23. À sa trente-huitième session, en 2005, pour les raisons indiquées à sa trente-sixième session en 2003¹⁶, la Commission a décidé d'accorder de nouveau au Groupe de travail III (Droit des transports) les sessions de deux semaines dont il avait besoin, en utilisant le temps normalement alloué au Groupe de travail IV (Commerce électronique) qui ne devait pas se réunir au second semestre de 2005 ni en 2006¹⁷.

24. À cette même session, la Commission a pris note des avancées réalisées par le Groupe de travail à ses quatorzième et quinzième sessions (A/CN.9/572 et A/CN.9/576, respectivement). Elle a noté avec satisfaction les progrès qu'il avait faits dans son examen du projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]. Elle a été informée qu'à ses quatorzième et quinzième sessions, le Groupe de travail avait poursuivi sa deuxième lecture du projet d'instrument et avait bien avancé sur un certain nombre de questions difficiles, y compris celles concernant le fondement de la responsabilité, le champ d'application de l'instrument et les aspects connexes de la liberté contractuelle. Il lui a en outre été indiqué que le Groupe de travail avait examiné à ces deux sessions les chapitres du projet d'instrument sur la compétence et l'arbitrage, et avait eu un premier échange de vues au sujet du droit de contrôle et du transfert de droits. Elle a également été informée que, à la suite de consultations avec le Groupe de travail IV (Commerce électronique), le Groupe de travail avait, à sa quinzième session, examiné pour la première fois les dispositions du projet d'instrument relatives au commerce électronique¹⁸.

25. À sa trente-huitième session, la Commission a également été informée que, afin de continuer à accélérer l'échange de vues, la formulation de propositions et l'émergence d'un consensus en vue d'une troisième et dernière lecture du projet d'instrument, un certain nombre de délégations qui avaient participé aux quatorzième et quinzième sessions du Groupe de travail avaient maintenu leur initiative de tenir des consultations informelles pour la poursuite des discussions entre les sessions. Elle a également appris que le Groupe de travail avait examiné la question du délai pour la conclusion de ses travaux sur le projet d'instrument, et qu'un certain nombre de délégations avaient soutenu que, s'il était peu probable qu'il les termine fin 2005, le Groupe de travail espérait, avec l'aide précieuse des consultations informelles, les achever fin 2006 avec l'objectif de présenter un projet d'instrument pour son éventuelle adoption par la Commission en 2007¹⁹. Elle a félicité le Groupe de travail pour les progrès réalisés et a réaffirmé qu'elle avait conscience de l'ampleur du projet et des difficultés qu'impliquait son élaboration,

¹⁵ Ibid., par. 66.

¹⁶ Ibid., cinquante-huitième session, Supplément n° 17 (A/58/17), par. 272.

¹⁷ Ibid., soixantième session, Supplément n° 17 (A/60/17), par. 238.

¹⁸ Ibid., par. 181 et 182.

¹⁹ Ibid., par. 182.

compte tenu en particulier de la nature des intérêts en jeu et de la complexité des questions juridiques posées, qui demandaient que l'on trouve un équilibre délicat et que l'on traite les différents points du texte de manière cohérente et réfléchie. En ce qui concerne un calendrier possible pour l'achèvement du projet d'instrument, la Commission est convenue que 2007 serait une date cible souhaitable, mais que la question devrait être revue à sa trente-neuvième session, en 2006²⁰.

26. À sa trente-neuvième session, en 2006, la Commission a décidé, en raison de l'ampleur et de la complexité du projet, qu'elle avait déjà notées à ses trente-sixième, trente-septième et trente-huitième sessions²¹, d'accorder de nouveau au Groupe de travail III (Droit des transports) les sessions de deux semaines dont il avait besoin, celles-ci devant se tenir à l'automne 2006 et au printemps 2007, en utilisant le temps normalement alloué au Groupe de travail IV (Commerce électronique), qui ne se réunirait pas avant sa quarantième session²².

27. À cette même session, la Commission a pris note avec satisfaction des progrès réalisés par le Groupe de travail à ses seizième et dix-septième sessions (A/CN.9/591 et A/CN.9/594, respectivement). Elle a été informée que le Groupe de travail, à ses seizième et dix-septième sessions, avait poursuivi la deuxième lecture du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] et avait bien avancé sur un certain nombre de questions difficiles, telles que celles qui concernaient la compétence, l'arbitrage, les obligations du chargeur, la livraison des marchandises, ainsi que la durée de la responsabilité du transporteur, le droit de contrôle, la livraison au destinataire, le champ d'application et la liberté contractuelle, les documents de transport et documents électroniques concernant le transport. Avaient également été examinés par le Groupe de travail les thèmes du transfert des droits et, plus généralement, le point de savoir si l'une quelconque des questions de fond figurant actuellement dans le projet de convention devrait être traitée ultérieurement dans un éventuel instrument futur. La Commission a également été informée que le secrétariat avait facilité l'ouverture de consultations actuellement en cours entre les experts du Groupe de travail III (Droit des transports) et les experts du Groupe de travail II (Arbitrage et conciliation), dans l'espoir qu'un accord puisse être trouvé sur les dispositions du projet de convention relatives à l'arbitrage²³.

28. La Commission a été informée qu'afin de poursuivre l'accélération de l'échange de vues, la formulation de propositions et l'émergence d'un consensus en vue d'une troisième et dernière lecture du projet de convention, un certain nombre de délégations qui avaient participé aux seizième et dix-septième sessions du Groupe de travail avaient maintenu leur initiative consistant à tenir des consultations informelles pour continuer les discussions entre les sessions²⁴.

²⁰ Ibid., par. 184.

²¹ Ibid., *cinquante-huitième session, Supplément n° 17 (A/58/17)*, par. 272, *Ibid.*, *cinquante-neuvième session, Supplément n° 17 (A/59/17)*, par. 132 et 133, et *Ibid.*, *soixantième session, Supplément n° 17 (A/60/17)*, par. 238.

²² Ibid., *soixante et unième session, Supplément n° 17 (A/61/17)*, par. 200, 270 et 273 c).

²³ Ibid., *soixante et unième session, Supplément n° 17 (A/61/17)*, par. 194 et 195.

²⁴ Ibid., par. 196.

29. Certaines préoccupations ont été exprimées au sujet du traitement dans le projet de convention des questions du champ d'application et de la liberté contractuelle. Il a été dit que la liberté donnée aux parties à des contrats de volume de déroger aux dispositions du projet de convention constituait un changement important par rapport au régime actuel des conventions relatives au droit des transports. On a fait valoir que, étant donné la définition large des contrats de volume à l'article premier du projet de convention, la liberté contractuelle pourrait couvrir presque toutes les opérations de transport de marchandises effectuées par les sociétés de navigation relevant du champ d'application du projet. On a fait valoir en outre que les conditions requises pour déroger valablement au projet de convention ne comprenaient pas le consentement exprès des deux parties aux dérogations, ce qui, a-t-on dit, permettrait que des contrats standards contenant des clauses dérogatoires puissent être soumis aux chargeurs²⁵.

30. Ces préoccupations ont été appuyées, de même que la nécessité pour le Groupe de travail de les examiner. Des objections ont toutefois également été soulevées à l'égard, à la fois, de la critique du traitement de la liberté contractuelle et de la caractérisation des problèmes que créerait le projet de convention. Il a été dit à cet égard que la liberté contractuelle était un élément important dans l'équilibre général du projet de convention et que le texte actuel était le résultat d'un accord qui s'était dégagé au sein du Groupe de travail après de longues discussions²⁶.

31. La Commission a pris note des préoccupations liées au traitement des questions du champ d'application et de la liberté contractuelle dans le projet de convention, de la proposition conjointe de l'Australie et de la France sur la liberté contractuelle en matière de contrats de volume (document A/CN.9/612), ainsi que des manifestations de soutien en faveur des projets de dispositions actuels. Elle a estimé que le Groupe de travail était l'instance appropriée pour examiner ces questions de fond au stade actuel et s'est déclarée convaincue qu'il répondrait à ces préoccupations dans les discussions en cours sur le projet de convention. Elle a noté les vues exprimées par un certain nombre de délégations, selon lesquelles il fallait que le résultat des délibérations du Groupe de travail soit accepté par le plus grand nombre au niveau international²⁷.

32. S'agissant d'un calendrier possible pour l'achèvement du projet de convention, la Commission a été informée que le Groupe de travail prévoyait de terminer la deuxième lecture du projet de convention fin 2006 et la dernière lecture fin 2007, afin de lui présenter le texte pour finalisation en 2008. Elle est convenue que 2008 serait un objectif souhaitable pour l'achèvement du projet, mais qu'il n'était pas indiqué de fixer une date limite précise au stade actuel²⁸.

33. À sa quarantième session, la Commission a pris note avec satisfaction des progrès réalisés par le Groupe de travail à ses dix-huitième (Vienne, 6-17 novembre 2006) et dix-neuvième (New York, 16-27 avril 2007) sessions (voir A/CN.9/616 et A/CN.9/621, respectivement). Elle a été informée que le Groupe de travail, à sa dix-huitième session, avait poursuivi et achevé pour l'essentiel sa deuxième lecture du projet de convention et qu'il avait considérablement avancé sur un certain

²⁵ Ibid., par. 197.

²⁶ Ibid., par. 198.

²⁷ Ibid., par. 199.

²⁸ Ibid., par. 200.

nombre de questions difficiles, telles que celles qui concernaient les documents de transport et les documents électroniques concernant le transport, la responsabilité du chargeur en cas de retard, le délai pour agir, la limitation de la responsabilité du transporteur, la relation entre le projet de convention et les autres conventions, les avaries communes, la compétence et l'arbitrage. Le Groupe de travail avait également examiné la question des droits d'action et avait décidé qu'aussi louable que fût l'intention de prévoir des solutions uniformes en la matière, le chapitre correspondant devrait être supprimé du projet de convention du fait de sa complexité et du délai qu'il s'était fixé pour l'achèvement du texte. La Commission a également été informée que le secrétariat avait facilité des consultations entre les experts du Groupe de travail III (Droit des transports) et les experts du Groupe de travail II (Arbitrage international et conciliation internationale), et que ceux-ci étaient parvenus à s'entendre, en tenant compte des besoins et de l'approche générale des deux groupes, sur les dispositions du projet de convention relatives à l'arbitrage²⁹.

34. La Commission a été informée en outre que le Groupe de travail, à sa dix-neuvième session, avait entamé la troisième lecture du projet de convention et que des progrès considérables avaient été accomplis à cette occasion, puisqu'il avait achevé l'examen d'un certain nombre de chapitres, ainsi que des définitions correspondantes, portant sur le champ d'application, les documents électroniques concernant le transport, la durée de la responsabilité du transporteur, les obligations et la responsabilité du transporteur, les dispositions supplémentaires relatives à des étapes particulières du transport, la validité des clauses contractuelles, la responsabilité en cas de retard de livraison des marchandises, la relation entre le projet de convention et les autres conventions, et les obligations du chargeur. Elle a enfin été informée que la troisième lecture du chapitre relatif aux documents de transport et aux documents électroniques concernant le transport était presque achevée³⁰.

35. La Commission a félicité le Groupe de travail III pour les progrès qu'il avait réalisés, notamment compte tenu de son objectif qui était de lui présenter le projet de convention en 2008 pour examen. Néanmoins, de vives préoccupations ont été exprimées concernant le traitement, dans le texte, de certaines questions de fond, telles que la liberté contractuelle dans les contrats de volume, et il a été proposé d'examiner ces questions de plus près avant de finaliser le projet de convention. Une délégation a indiqué que le traitement de la question de la liberté contractuelle dans les contrats de volume conditionnerait sa position quant à l'adoption du projet de convention³¹.

36. S'agissant du calendrier pour l'achèvement du projet de convention, la Commission a été informée, toujours à sa quarantième session, que le Groupe de travail prévoyait de terminer sa troisième et dernière lecture fin 2007, afin de lui présenter le texte pour finalisation en 2008. Compte tenu de cet objectif et de la possibilité que le Groupe de travail ait besoin de temps supplémentaire après sa vingtième session pour achever sa dernière lecture, elle est convenue de prévoir une vingt et unième session du 14 au 25 janvier 2008, de manière à lui laisser

²⁹ Ibid., *soixante-deuxième session, Supplément n° 17* (A/62/17), par. 180 et 181.

³⁰ Ibid., par. 182.

³¹ Ibid., par. 183.

suffisamment de temps pour terminer cette dernière lecture et distribuer le texte aux gouvernements, pour observations, avant sa quarante et unième session en 2008. Elle est convenue en outre que cette vingt et unième session du Groupe de travail se tiendrait à Vienne au lieu de New York car, si la dernière lecture était terminée à cette session, il faudrait prévoir un groupe de rédaction comprenant des traducteurs et des éditeurs, ce qui n'était possible qu'à Vienne. La Commission a noté en outre que le Groupe de travail pouvait décider à l'issue de sa vingtième session s'il avait besoin d'une ou de deux semaines pour sa session de janvier 2008, mais que, de façon générale, eu égard à la complexité et à l'ampleur de la tâche que représentait l'élaboration du projet de convention, elle l'autorisait à tenir des sessions de deux semaines³².

37. À sa vingtième session (voir A/CN.9/642), le Groupe de travail a achevé sa troisième lecture du projet de convention tel qu'il figure dans les annexes d'une note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.81 et A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1). Il a conclu sa troisième lecture du projet de chapitre 9 sur les documents de transport et les documents électroniques concernant le transport et achevé sa troisième lecture du chapitre 10 sur la livraison des marchandises, du chapitre 11 sur les droits de la partie contrôlante, du chapitre 12 sur le transfert de droits. Lors de la troisième lecture du chapitre 13 sur les limites de responsabilité, il a provisoirement décidé d'insérer des proportions entre crochets pour fixer les limites de la responsabilité du transporteur. Il a également achevé sa troisième lecture du chapitre 14 sur le délai pour agir, du chapitre 15 sur la compétence, du chapitre 16 sur l'arbitrage, du chapitre 17 sur les avaries communes, du chapitre 18 sur les autres conventions et du chapitre 20 sur les clauses finales. Il a en outre entendu d'autres commentaires sur le projet d'article relatif aux contrats de tonnage. À l'issue de sa vingtième session, il a conclu sa troisième lecture du projet de convention, après en avoir examiné la totalité du texte.

b) Documentation de la vingt et unième session

38. Le Groupe de travail sera saisi d'une note établie par le secrétariat contenant une version consolidée des dispositions révisées du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] (A/CN.9/WG.III/WP.101), qui pourrait lui servir de base pour poursuivre ses débats.

39. Le Groupe de travail sera saisi des documents suivants:

- A/CN.9/WG.III/WP.101, Note du secrétariat contenant en annexe le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer];
- A/CN.9/WG.III/WP.102; et
- A/CN.9/WG.III/WP.103.

³² Ibid., par. 184 et 251 c).

40. Les documents mentionnés ci-dessus seront également accessibles sur le site Web de la CNUDCI (www.uncitral.org), de même que les documents précédemment publiés par le secrétariat sur ce projet et qui contiennent des informations supplémentaires sur sa genèse, à savoir:

- Rapports de la Commission sur les travaux de ses vingt-neuvième et trente et unième à quarantième sessions (A/51/17 et A/53/17 à A/62/17);
- Rapports du Groupe de travail sur les travaux de ses neuvième à dix-neuvième sessions (A/CN.9/510, 525, 526, 544, 552, 572, 576, 591, 594, 616, 621 et 642); et
- Documents de travail établis par le secrétariat pour examen par le Groupe de travail de ses neuvième à dix-neuvième sessions (A/CN.9/WG.III/WP.20 à 99 et A/CN.9/612).

Point 5. Questions diverses

41. La vingt-deuxième session du Groupe de travail est prévue à Vienne du 20 au 24 octobre 2008.

Point 6. Adoption du rapport

42. Le Groupe de travail voudra peut-être adopter, à la fin de sa session, un rapport qu'il présentera à la Commission à sa quarante et unième session (qui, d'après le calendrier actuel, aura lieu à New York, du 16 juin au 11 juillet 2008).
