



Assemblée générale

Distr.: Limitée
31 décembre 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**

Droit des transports: Élaboration d'un projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]

Proposition de la délégation néerlandaise d'inclure dans la définition du terme "conteneur" les mots "véhicule de transport routier"

Note du Secrétariat*

Le Gouvernement néerlandais a soumis une proposition au Secrétariat en vue de la vingt et unième session du Groupe de travail III (Droit des transports).

On trouvera en annexe la traduction de cette proposition telle qu'elle a été reçue par le Secrétariat.

* Le présent document est soumis tardivement en raison de la date à laquelle les propositions ont été communiquées au Secrétariat.



Annexe

Proposition de la délégation néerlandaise d'inclure dans la définition du terme "conteneur" les mots "véhicule de transport routier"

1. Les remorques et autres véhicules de transport routier chargés de marchandises sont fréquemment déplacés par mer à bord de transbordeurs et autres navires spéciaux. La délégation néerlandaise estime que les dispositions les plus importantes du projet de convention applicables aux conteneurs gagneraient dans une large mesure à être également appliquées aux véhicules de transport routier chargés de marchandises et transportés par mer.

2. Dans ce contexte, on signalera tout d'abord une ambiguïté au paragraphe 3 de l'article 62¹, qui porte sur la limitation de la responsabilité du transporteur. Ce paragraphe 3 prévoit que les colis énumérés dans les données du contrat comme ayant été placés dans ou sur l'"engin de transport" sont considérés comme des colis aux fins de cette limitation. En d'autres termes, la limite par colis s'applique à chacun de ces colis. Or, les mots "engin de transport" figurant au paragraphe 3 désignent uniquement "un conteneur, une palette ou un engin de transport similaire utilisé pour grouper des marchandises". On ne sait donc pas très bien si ces mots englobent également les remorques et les autres véhicules de transport routier. De l'avis de la délégation néerlandaise, il faut préciser que tel devrait être le cas.

3. Sans une telle clarification, un opérateur de ferry pourrait considérer un véhicule de transport routier chargé de marchandises comme une seule unité pour limiter sa responsabilité. En conséquence, si le transporteur routier est responsable envers son client en cas d'endommagement des marchandises à bord du ferry, il ne pourrait se retourner contre l'opérateur de ferry que dans une mesure limitée². De l'avis de la délégation néerlandaise, cette conséquence possible du libellé actuel du paragraphe 3 de l'article 62 serait injuste. Le transporteur routier devrait être autorisé, en indiquant dans les données du contrat le nombre de colis chargés sur le véhicule de transport routier, à engager une action récursoire contre l'opérateur de ferry à concurrence de la limite par colis pour chaque colis placé sur le véhicule. En pratique, il pourrait ainsi, dans la grande majorité des cas, se retourner intégralement contre l'opérateur³.

¹ La numérotation des articles dans la présente proposition est celle figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.101.

² Les préoccupations exprimées par l'Union internationale des transports routiers (IRU) au paragraphe 3 du document A/CN.9/WG.III/WP.90 semblent porter sur ce point.

³ La clarification proposée pourrait également avoir une autre conséquence. Si (conformément à l'alinéa c) de l'article 85 du projet de convention) l'article 2 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route de 1956 (CMR) s'applique au transport de marchandises chargées sur un véhicule de transport routier, et que ce véhicule soit transporté à bord d'un navire, et si, de ce fait, par le jeu de l'article 2 de la CMR, le paragraphe 3 de l'article 62 du projet de convention s'applique indirectement à la relation entre le transporteur routier et son client, la clarification peut être bénéfique à ce client également.

4. Un deuxième point est de savoir si, dans les cas où le nombre de colis chargés sur le véhicule de transport routier est indiqué dans les données du contrat, l'opérateur de ferry peut apporter des réserves relativement à ces informations en vertu de cet article. A cet égard, la partie la plus pertinente de cet article est le paragraphe 3, qui s'applique aux "conteneurs fermés". Si la clarification du paragraphe 3 de l'article 62 exposée ci-dessus est jugée acceptable par le Groupe de travail, il serait logique, selon la délégation néerlandaise, que le paragraphe 3 de l'article 42 s'applique également aux "véhicules de transport routier" fermés.

5. Un autre point est de savoir si, compte tenu de l'apparente similarité, dans le projet de convention, entre "un conteneur chargé de marchandises" et "un véhicule de transport routier chargé de marchandises", il conviendrait de modifier le libellé de la définition du terme "conteneur", au paragraphe 26 de l'article premier, pour l'étendre aux "véhicules de transport routier".

6. Les autres dispositions du projet de convention applicables aux conteneurs pour lesquelles la modification de la définition de "conteneur" proposée ci-dessus aurait des conséquences sur le fond, sont les suivantes:

- Le paragraphe 1 de l'article 26 (marchandises pouvant être transportées en pontée), qui prévoit que les conteneurs peuvent être transportés en pontée si le pont est spécialement équipé pour ce type de transport. Il semble tout à fait raisonnable d'appliquer cette même règle aux véhicules de transport routier intérieur. Dans de tels cas, les ponts doivent être équipés de boucles et/ou d'autres pièces de fixation des chaînes utilisées pour le saisissage des véhicules. En pratique, tous les transporteurs de véhicules disposent de ces installations.
- Le paragraphe 2 de l'article 26 (responsabilité du transporteur pour les marchandises en pontée). Le raisonnement qui sous-tend la responsabilité du transporteur en cas de dommage subi par des marchandises conteneurisées, que le conteneur soit transporté en pontée ou en cale⁴, devrait également s'appliquer à la responsabilité du transporteur pour les marchandises placées dans des véhicules de transport routier.
- Le paragraphe 3 de l'article 28 (conteneurs empotés par le chargeur), qui prévoit que le contenu de ces conteneurs doit être arrimé, saisi et fixé de manière appropriée. Cette disposition s'applique déjà aux remorques remplies par le chargeur. Il est donc logique qu'elle s'applique également aux véhicules de transport routier autres que les remorques. De toute évidence, le mot "remorque" devra être supprimé de cette disposition si la définition de "conteneur" est élargie au "véhicule de transport routier".

⁴ Ce raisonnement est le suivant: pour plusieurs raisons pratiques, le transporteur doit pouvoir choisir de placer les conteneurs sur le pont ou en cale et, par conséquent, s'agissant de sa responsabilité en cas de dommage subi par les marchandises, le fait que le conteneur soit transporté en pontée ou en cale ne devrait faire aucune différence pour la partie qui a un droit sur les marchandises. De plus, le transport de conteneurs en pontée est devenu si fréquent qu'il serait étrange de ne pas appliquer les règles ordinaires de responsabilité à ces conteneurs.

7. L'extension de la définition de "conteneur"⁵ comme il est proposé ci-dessus serait sans grande incidence sur les autres dispositions, moins importantes, se rapportant aux conteneurs.
8. Pour les raisons exposées aux paragraphes précédents, il est proposé:
 - D'insérer au paragraphe 26 de l'article premier (définition de "conteneur") les mots: "véhicule de transport routier".

⁵ A savoir: le paragraphe 24 de l'article premier (définition de "marchandises"), les articles 15 c) et 18-5 a) (les conteneurs fournis par le transporteur doivent être appropriés pour le voyage), l'article 43 c) (données du contrat concernant les plombs apposés sur les conteneurs) et l'article 51-2 b) (dépotage de marchandises conteneurisées non susceptibles d'être livrées).