

tion sur le droit applicable aux effets de commerce et d'inscrire cette question à l'ordre du jour d'une de ses sessions futures.

[A/CN.9/202/Add.2\*]

## VIII. TRANSPORTS INTERNATIONAUX

### A. Transport par mer et questions connexes

#### 1. Réglementation internationale des transports maritimes

1. Le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED a été créé par la résolution 7 (III) de la Commission des transports maritimes, en application des résolutions 14 (II) de la Conférence et 46 (VII) du Conseil du commerce et du développement. Ce Groupe de travail a pour mandat d'étudier les aspects économiques et commerciaux de la réglementation et des pratiques internationales en matière de transports maritimes du point de vue de leur conformité avec les exigences du développement économique, en particulier de celui des pays en développement, afin de déterminer les secteurs où des modifications sont nécessaires et, à la lumière de ces études, de formuler des recommandations pour servir de base aux travaux ultérieurs dans ce domaine.

2. En 1980, le secrétariat de la CESAP a lancé un projet visant à actualiser et à améliorer la réglementation maritime existante dans les pays membres de la CESAP. Le Gouvernement néerlandais apporte son concours pour la réalisation d'une enquête dans divers pays. Les résultats de cette enquête serviront de point de départ à de nouveaux échanges de vues à l'échelon régional sur cette question.

#### 2. Chartes-parties

3. La question des chartes-parties est inscrite au programme de travail adopté par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED à sa première session en 1969. A sa quatrième session tenue du 27 janvier au 7 février 1975, le Groupe de travail a examiné un rapport du secrétariat de la CNUCED intitulé "Chartes-parties" (TD/B/C.4/ISL/13). Ce rapport passe en revue les principales clauses figurant dans les chartes au voyage et à temps et suggère notamment que ces clauses soient normalisées et que l'on envisage d'adopter une réglementation internationale obligatoire en ce qui concerne certains aspects de la responsabilité des armateurs et des affrêteurs.

4. Après examen de ce rapport, le Groupe de travail a prié le secrétariat de la CNUCED de faire d'autres études comportant une analyse comparative des principales

clauses des chartes au voyage et à temps, études qui sont actuellement en cours. Sur la base de ces études, le secrétariat de la CNUCED présentera au Groupe de travail des données supplémentaires qui devraient l'aider à déterminer les principales clauses des chartes au voyage et à temps qui seraient susceptibles d'être normalisées, harmonisées et améliorées, ainsi que de sélectionner les domaines des activités d'affrètement qui se prêteraient à une réglementation internationale. Le Groupe de travail examinera ces nouvelles études et décidera des mesures à prendre à l'avenir au sujet des chartes-parties.

#### 3. Contrats d'assurance maritime

5. Les problèmes juridiques qui se posent en matière d'assurance maritime sont inscrits au programme du Groupe de travail. Le secrétariat de la CNUCED a publié un rapport intitulé "Aspects juridiques et documentaires du contrat d'assurance maritime" (TD/B/C.4/ISL.27 et Corr.1 et Add.1) qui a été soumis au Groupe de travail lors de sa sixième session tenue du 18 au 26 juin 1979. Ce rapport analysait divers aspects juridiques et documentaires des formules de contrats nationaux d'assurance maritime sur corps et sur facultés, recensait les problèmes posés par des ambiguïtés, des iniquités ou des lacunes des formules de police nationales utilisées couramment, et recommandait la définition d'une base juridique internationale pour les contrats d'assurance maritime par un groupe international représentatif d'experts en assurances maritimes (comprenant des représentants des assureurs et des assurés). Après examen de ce rapport, le Groupe de travail a adopté à l'unanimité la résolution 3 (VI) recommandant la création d'un sous-groupe d'experts à la septième session du Groupe de travail afin 1) d'examiner les clauses de police et pratiques existantes en matière d'assurance maritime qui ont cours sur les marchés nationaux où se traitent des affaires internationales, 2) d'analyser les différents régimes juridiques qui régissent les contrats d'assurance maritime, et 3) de rédiger, au vu de ces études et compte tenu des suggestions formulées dans le rapport du secrétariat de la CNUCED, un ensemble de clauses types qui serviraient de modèle à usage international n'ayant pas force obligatoire.

6. Pour la septième session du Groupe de travail, le secrétariat avait établi deux études intitulées respectivement "Aspects juridiques et documentaires de l'assurance maritime française" (TD/B/C.4/ISL/30) et "Aspects juridiques et documentaires des régimes juridiques de l'assurance maritime en Amérique latine" (TD/B/C.4/ISL/31), dans lesquelles étaient analysés les principaux aspects des régimes juridiques de l'assurance maritime dans les pays intéressés. Le secrétariat avait également établi un "Document de travail officieux destiné à faciliter la rédaction d'un ensemble de clauses types (assurance sur corps)" (TD/B./C.4/ISL/L.53 et Corr.1), qui présentait diverses considérations dont le Groupe de travail voudrait peut-être tenir compte pour

\* 20 mai 1981.

l'organisation de ses travaux ainsi que divers projets de clauses concernant certains aspects des relations contractuelles en matière d'assurance maritime sur corps. En application de la décision 39 (IX), adoptée par la Commission des transports maritimes à sa neuvième session, le Groupe a examiné la question de l'assurance sur corps lors de sa septième session.

7. A sa septième session, le Groupe de travail, se fondant pour ses délibérations sur le document de travail officieux du secrétariat, a établi des textes composites sur une série de clauses de risques et sur une clause de responsabilité en cas d'abordage. A l'issue de sa session, il a décidé de poursuivre ses travaux relatifs à l'assurance sur corps pendant une partie de sa session suivante, et d'entamer ses délibérations concernant l'assurance sur facultés.

8. La Commission des problèmes d'assurance de la CCI a suivi le projet de la CNUCED sur les clauses des contrats d'assurance. Dans une déclaration adoptée par le Conseil de la CCI en novembre 1980, la Commission de la CCI a fait valoir qu'il faudrait appuyer les mesures visant à établir des clauses types susceptibles d'être utilisées comme modèle n'ayant pas force obligatoire si ces clauses aidaient les marchés en développement à définir leurs propres clauses sous une forme claire et concise. La Commission de la CCI a toutefois douté de la nécessité réelle d'établir des clauses types en ce qui concerne les polices d'assurance maritime sur facultés et sur corps, car ces clauses étaient déjà bien connues et avaient fait l'objet d'une interprétation juridique depuis de nombreuses années.

9. La Commission de la CCI, qui regroupe des usagers et des assureurs, a souligné que toute clause type devrait demeurer facultative, car il ne fallait pas compromettre la latitude dont jouissent actuellement les consommateurs de choisir les clauses de police qui répondent le mieux à leurs besoins ainsi que les marchés où devait être placée leur assurance.

10. La Commission de la CCI a souligné la nécessité d'assurer un enseignement général et professionnel suffisant dans le domaine des contrats d'assurance maritime. En tant que document juridique, la police d'assurance ne peut pas être rédigée de façon par trop simplificatrice, car elle doit, dans toute la mesure du possible, tenir compte de l'ensemble des aspects du transit international qui pourraient influencer sur l'assurance. Il importe donc au plus haut point que ceux qui pratiquent le commerce connaissent bien d'autres documents s'y rapportant, par exemple les contrats de vente, les connaissements, etc. C'est pourquoi la Commission a décidé à la fin de 1980 de proposer que les problèmes d'assurance maritime soient inscrits au programme des séminaires de formation prévus dans des pays du Tiers Monde en 1981 et 1982.

#### 4. *Transport sous pavillon de complaisance*

11. Cette question a été maintenue à l'étude par la Commission des transports maritimes de la CNUCED depuis qu'un Groupe de travail intergouvernemental spécial (chargé de passer en revue les répercussions économiques de l'existence ou de l'absence d'un lien véritable entre le navire et le pavillon), réuni en février 1978, est parvenu notamment à la conclusion que l'expansion des flottes de libre immatriculation (c'est-à-dire naviguant sous pavillon de complaisance) avait influé défavorablement sur le développement et la compétitivité des flottes marchandes des pays en développement. Le secrétariat a établi diverses études sur les questions juridiques pertinentes en vue de leur examen par la CNUCED, lors de sa cinquième session (Manille, mai 1979), par la Commission et par le Groupe spécial. Dans ces études étaient suggérés les éléments qu'il serait souhaitable de faire figurer dans la définition d'un "lien véritable" entre le navire et son pays d'immatriculation.

12. A sa neuvième session tenue en septembre 1980, la Commission des transports maritimes a adopté la résolution 41 (IX) dans laquelle elle demandait que des études soient faites sur les conséquences sociales et économiques, la responsabilité des propriétaires, la sécurité et les conditions sociales ainsi que les régimes fiscaux des flottes de libre immatriculation. Le Conseil du commerce et du développement a convoqué une session extraordinaire de la Commission des transports maritimes en mai 1981 pour examiner plus avant la question sur la base des nouvelles études.

#### 5. *Application de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes*

13. Le 6 avril 1974, la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes a adopté, par 72 voix contre 7, avec 5 abstentions, la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes (TD/CONF/13/Add.1).

14. L'état de la Convention a été examiné par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement à sa cinquième session tenue à Manille du 6 mai au 1er juin 1979). Les représentants d'un certain nombre de pays développés ont fait part de l'intention de leurs gouvernements de devenir parties contractantes à la Convention. On peut donc s'attendre que celle-ci entre en vigueur à une date prochaine. La Conférence a adopté sans opposition la résolution 106 (V), dans laquelle elle invite les parties contractantes à la Convention à prendre toutes les mesures nécessaires à l'application rapide de la Convention; invite les Etats qui ne sont pas encore parties contractantes à la Convention à envisager de le devenir et à prendre alors dûment en considération les intérêts des pays en développement en ce qui concerne la Convention, et prie le Secrétaire général de la CNUCED de don-

ner des avis et une aide, sur demande, aux gouvernements des pays en développement pour la mise en oeuvre du code. De tels avis sont actuellement fournis par le Secrétariat.

15. Se fondant sur des informations communiquées par le Bureau des affaires juridiques de l'Organisation des Nations Unies, le secrétariat de la CNUCED renseigne régulièrement les Etats membres de la CNUCED sur la situation de la Convention (signatures, ratifications, acceptations, approbations ou adhésions). Le secrétariat de la CNUCED a par ailleurs proposé d'aider et d'orienter les Etats désireux de ratifier la Convention ou d'y adhérer. Au 31 décembre 1980, 51 pays étaient devenus Parties contractantes à la Convention.

#### 6. Règlements types applicables aux associations régionales et aux coentreprises dans le domaine des transports maritimes

16. Le secrétariat de la CNUCED a entrepris d'élaborer des règlements types à l'intention des associations régionales (ports, chargeurs, armateurs) et des coentreprises dans le domaine des transports maritimes. Ces règlements, qui pourraient par la suite être publiés sous la forme d'un manuel, visent à faciliter la coopération des pays en développement dans le domaine des transports maritimes et des ports. Cette activité répond à un besoin croissant de tels règlements, qui s'est manifesté dans le cadre de projets d'assistance technique.

#### 7. Traitement des navires marchands étrangers dans les ports

17. A sa septième session, tenue en novembre 1975, la Commission des transports maritimes de la CNUCED a examiné un rapport, établi par le secrétariat de la CNUCED et intitulé "Traitement des navires marchands étrangers dans les ports" (TD/B/C.4/136). Ce rapport passe en revue les règles et règlements internationaux qui ont une incidence sur la situation juridique des navires marchands étrangers dans les ports et analyse la Convention et le Statut de 1923 sur le régime international des ports maritimes. La Commission a demandé au secrétariat de suivre l'évolution de la situation internationale dans ce domaine et se prononcera ultérieurement, compte tenu de ces renseignements, sur la nécessité de poursuivre les travaux en la matière.

#### 8. Commission de transport

18. Le secrétariat de la CNUCED a diffusé un rapport traitant des activités et prestations des commissionnaires de transport et, notamment des régimes juridiques en vigueur pour autant qu'ils intéressent, en particulier, l'intensification desdites activités dans les pays en développement (document UNCTAD/SHIP/193).

#### 9. Charte dite de "Baltim-Konstantsa-78"

19. La charte dite de "Baltim-Konstantsa-78" a été adoptée par la Conférence des organismes d'affrètement et de transports maritimes des pays membres du CAEM en 1980. Le texte de la clause relative aux conditions fondamentales de l'allocation éventuelle de tonnage et de fret aux compagnies de navigation des pays membres du CAEM est reproduit dans le modèle des contrats d'affrètement arrêté d'un commun accord par les compagnies de navigation de ces pays.

#### 10. Fraude maritime

20. A sa onzième session ordinaire, l'Assemblée de l'OMCI a prié le Conseil de faire entreprendre une étude de la question de la baraterie, de la saisie illégale des navires et de leurs cargaisons et d'autres formes de fraude maritime, en vue de formuler des recommandations quant aux mesures que l'OMCI devrait prendre en la matière. Conformément au vœu de l'Assemblée, le Conseil a décidé de créer un groupe de travail spécial sur la baraterie, la saisie illégale des navires et de leurs cargaisons et d'autres formes de fraude maritime.

21. Ledit groupe de travail est chargé d'examiner cette question et de faire rapport au Conseil sur :

"a) La nature et la fréquence de tels actes qui constituent une menace pour la communauté internationale;

"b) Les mesures juridiques, administratives et autres que les Etats, les organisations internationales et d'autres instances intéressées ont entrepris d'adopter pour parer à cette menace."

22. Le Groupe est par ailleurs chargé de faire des recommandations au Conseil au sujet des mesures que l'OMCI pourrait prendre dans ce domaine. Le Groupe, qui s'est réuni à Paris les 24 et 25 novembre 1980, a présenté un projet de résolution qui sera examiné par le Conseil en juin 1981 et ultérieurement par l'Assemblée en novembre 1981.

23. La CCI a entrepris l'élaboration d'un guide sur la prévention de la fraude maritime.

#### 11. Transport de substances nocives et dangereuses par mer : projet de convention sur la responsabilité et l'indemnisation

24. Le Comité juridique de l'OMCI a poursuivi ses travaux d'élaboration d'un projet de convention sur la responsabilité et l'indemnisation en matière de transport de substances nocives et dangereuses par mer. Il est envisagé de soumettre ce projet de convention à une conférence diplomatique, en 1982.

#### 12. "CATASTROPHE DE L'AMOCO-CADIZ": questions juridiques

25. C'est là l'un des deux thèmes auxquels un rang

élevé de priorité a été assigné dans le programme de travail du Comité juridique de l'OMCI. Le Comité est actuellement saisi de propositions tendant à l'élaboration éventuelle de projets de dispositions sur certains aspects de cette question. Ces projets de dispositions pourraient être examinés par la conférence diplomatique qu'il est envisagé de tenir en 1982.

26. A cet égard, on a mentionné en particulier :

Le projet de protocole à la Convention de 1969 sur l'intervention en haute mer, consacré aux notifications;

La révision éventuelle des limites définies dans la Convention de 1969 sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et dans la Convention de 1971 portant création d'un fonds d'indemnisation.

13. *Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*

27. Le Comité juridique de l'OMCI a déjà élaboré un projet d'articles destiné à figurer dans un protocole dont l'objet est d'étendre l'application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile à certains hydrocarbures non pris en considération dans la convention même. A sa quarante-quatrième session, en novembre 1980, le Comité a examiné plus avant ledit projet d'articles. Cet examen sera probablement repris dans un proche avenir et le projet d'articles, tel qu'il sera en définitive approuvé par le Comité juridique, pourrait bien être soumis pour examen et adoption à la conférence diplomatique prévue pour 1982. Il est donc à présumer que le Comité juridique s'occupera quelque peu de cette question dans le courant du premier semestre de 1982 pour le moins.

14. *Responsabilité civile pour les dommages causés par les petites embarcations*

28. Le Comité des transports intérieurs de la CCI envisage d'élaborer un projet de convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés par les petites embarcations. Ces travaux doivent commencer en 1981. Il est à noter que l'UNIDROIT a établi un tel projet de convention (TRANS/SC.3/GE.33/R.5).

15. *Privilèges et hypothèques maritimes*

29. L'une des questions inscrites au programme de travail pour 1982-1983 du Comité juridique de l'OMCI est celle de la révision éventuelle des conventions de Bruxelles adoptées sous les auspices du Comité maritime international en vue de leur remplacement par des conventions mises à jour sous les auspices de l'OMCI. Parmi les conventions de Bruxelles expressément mentionnées à cet égard figurent la Convention de 1926 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes et la Convention de 1967 portant révision de ladite Convention.

16. *Avarie commune*

30. Dans le cadre du programme du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes, le secrétariat de la CNUCED entreprendra prochainement l'étude de l'avarie commune et d'autres questions de droit maritime, conformément à la résolution 14 (II) de la CNUCED.

17. *Séminaires*

31. Le secrétariat de la CNUCED a organisé à l'intention de participants venus de pays en développement des séminaires sur l'affrètement maritime et les documents de transport maritime, traitant aussi bien des aspects juridiques que des aspects commerciaux de ces questions. Il envisage de consacrer dans l'avenir des séminaires aux aspects juridiques d'autres questions maritimes encore.

18. *Assistance technique*

32. Dans le cadre de ses travaux en cours, la CNUCED dispense un soutien fonctionnel à divers projets de coopération technique, pour ce qui concerne des aspects juridiques comme, notamment, la législation maritime en Amérique centrale et en Afrique de l'Ouest.

19. *Transport de marchandises en navigation intérieure*

33. L'UNIDROIT a entrepris d'élaborer une convention sur le contrat de transport de marchandises en navigation intérieure. Se fondant sur les travaux préliminaires de l'UNIDROIT, la CEE a cherché à faire adopter une convention visant à combler une lacune du droit des transports internationaux due à l'absence de règles uniformes applicables aux contrats de transport de marchandises en navigation intérieure. Les efforts faits dans ce sens ayant échoué en 1960 et l'UNIDROIT ayant proposé de réviser le projet, un Comité d'experts gouvernementaux convoqué par l'Institut et présidé par le Professeur R. Herber (République fédérale d'Allemagne) a tenu trois sessions entre 1973 et 1975. A la troisième session, après que le Comité eut mené à bien l'examen en première lecture de l'avant-projet révisé, une compilation, par les soins du Professeur R. Loewe (Autriche), Rapporteur du Comité, des textes établis par le Comité aux trois premières sessions a été communiquée aux gouvernements et aux organisations intéressées afin qu'ils formulent leurs observations. Après cette consultation, il devait, estimait-on, être possible de décider s'il fallait ou non tenir une quatrième session pour l'examen final, en deuxième lecture, de l'avant-projet qui pourrait alors être présenté à la CEE conformément au mandat que celle-ci avait assigné à l'UNIDROIT.

34. Les réponses des Etats ont montré qu'entre les Etats riverains du Rhin la divergence fondamentale de vues quant à l'exonération du transporteur de la responsabilité pour les fautes commises dans la navigation du

navire subsistait. Devant l'impasse, le Conseil de direction, à sa cinquante-cinquième session, en septembre 1976, a chargé le Secrétariat de faire tenir à la CEE une note rappelant les travaux accomplis par le Comité d'experts à cette date et l'informant de la décision du Conseil de suspendre provisoirement les travaux d'élaboration du projet de convention sur les contrat de transport en navigation intérieure, étant entendu que le Comité de l'UNIDROIT pourrait être convoqué pour une quatrième session si un changement d'attitude de la part des Etats justifiait une telle décision.

35. Suite à des communications émanant du Président de la Commission centrale pour la navigation du Rhin et du Président du Comité d'Experts gouvernementaux de l'UNIDROIT et recommandant la reprise des travaux du Comité, ainsi qu'à une demande à cet effet émanant de la CEE, le Conseil de direction a décidé, à sa cinquante-neuvième session, en mai 1980, qu'une quatrième session du Comité d'experts gouvernementaux de l'UNIDROIT serait convoquée en 1981.

36. Il est à prévoir que les travaux futurs concernant le projet de convention sur le contrat de transport de marchandises en navigation intérieure viseront d'une part à surmonter les problèmes que pose l'exonération du transporteur de la responsabilité pour les dommages causés par des fautes commises dans la navigation du navire et, d'autre part, à procéder à une mise à jour générale des dispositions du projet, compte tenu des faits récents et, notamment des modifications introduites dans le droit maritime par les Règles de Hambourg sur le transport des marchandises par mer.

## B. *Transports terrestres et questions connexes*

### 1. *Responsabilité civile pour les dommages causés par des marchandises dangereuses*

37. Le secrétariat de l'UNIDROIT prépare actuellement un projet de convention relatif à la responsabilité et à l'indemnisation en cas de dommages causés pendant le transport par terre de marchandises dangereuses. La préoccupation croissante provoquée par les risques que présente le transport en vrac de substances dangereuses par voie de terre — comme en témoigne le tragique accident survenu à Los Alfaquès en Espagne en juillet 1978 — a conduit le Conseil à demander au secrétariat d'établir un rapport préliminaire sur la possibilité d'élaborer une convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages causés pendant le transport par terre de substances dangereuses; ce texte pourrait servir de parallèle au projet de convention sur la responsabilité des dommages causés par ces substances quand elles sont transportées par mer, projet dont la préparation a déjà atteint un stade avancé à l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI).

38. Le secrétariat a préparé le rapport et a exposé, dans ses conclusions, un certain nombre de considérations qui, pense-t-il, pourraient être utiles à ceux qui seraient appelés à élaborer une convention dans ce domaine. Ces considérations sont les suivantes :

Le principal but de la convention envisagée doit être d'assurer une juste indemnisation des victimes;

Cette indemnisation ne doit pas être une possibilité théorique mais une réalité pratique;

Le paiement de l'indemnisation doit être garanti, ce qui présuppose presque certainement un système d'assurance obligatoire ou une autre sûreté;

Tout système d'assurance obligatoire doit être conçu en tenant compte des facteurs suivants :

a) Capacité du marché à cause de laquelle il pourrait s'avérer nécessaire, en premier lieu, de limiter la convention envisagée aux substances ultra-dangereuses, capables de provoquer des dommages massifs ou catastrophiques;

b) Capacité financière de l'assuré à satisfaire à l'obligation de prendre l'assurance;

c) Mesure dans laquelle les primes dépendront de l'identité de la personne qui devra être couverte par une assurance (transporteur, propriétaire du véhicule ou bateau en cause, expéditeur, producteur, etc.);

d) Possibilité de contrôler le système (peut-être en octroyant des licences pour le transport des matières dangereuses);

e) Possibilité pour la victime d'engager une action directe contre l'assureur;

L'ensemble des facteurs relatifs à l'assurance jouera un rôle prépondérant dans la détermination de la personne, ou des personnes qui, en vertu de la convention envisagée, sera jugée, ou seront jugées responsable(s) par des voies qui devraient réduire à un minimum les possibilités d'action en recours;

L'imposition d'un système d'assurance obligatoire exigera presque certainement une limitation de l'indemnisation payable par la, ou les personne(s) qui seront tenues pour responsables, quoiqu'il ne faille pas exclure la possibilité de créer un fonds complémentaire qui serait financé par les intérêts commerciaux en cause ou par les Etats;

Dans l'intérêt des victimes, les exonérations de responsabilité auxquelles pourrai(en)t prétendre la, ou les, personne(s) responsable(s) devraient être extrêmement limitées;

La convention envisagée devrait prévoir une disposition assurant efficacement le recouvrement par la victime grâce à l'introduction de règles relatives à la juridiction et à l'exécution des jugements;

Des considérations pratiques rendront peut-être nécessaire une certaine limitation du nombre des matières

qui seront couvertes par l'instrument, mais le champ d'application géographique de celui-ci devrait être aussi étendu que possible et, en particulier, tout le possible devrait être fait pour éviter d'instituer, à côté des régimes nationaux existants, un régime fondé sur le caractère international du transport;

La convention envisagée appliquerait des règles identiques au transport par route, par rail, en navigation intérieure (et peut-être par pipelines), la seule justification aux dérogations à ce principe étant fondée sur le risque que l'unification introduise des distorsions dans la concurrence entre les différents modes de transport et sur des considérations techniques relatives aux différents moyens de transport de certaines matières et aux différents volumes des chargements.

39. L'étude du secrétariat a été soumise au Conseil de direction à sa cinquante-neuvième session et il a été décidé de convoquer un Comité d'experts gouvernementaux qui se réunirait en 1981 pour examiner la possibilité de préparer des règles uniformes dans le domaine considéré. La première session du Comité s'est tenue du 16 au 20 mars 1981.

### 2. *Harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières*

40. Le Comité des transports intérieurs de la CEE travaille actuellement à l'élaboration d'un projet de convention internationale sur les contrôles de marchandises aux frontières. La convention viserait à réduire les conditions imposées pour l'accomplissement des formalités, ainsi que le nombre et la durée des contrôles, douaniers ou autres, auxquels les marchandises sont soumises aux frontières (contrôles médico-sanitaire, vétérinaire, phytosanitaire et de qualité; contrôles de sécurité publique; contrôle de conformité aux normes techniques).

41. Les questions juridiques qu'implique le projet concernant, entre autres, la coordination des contrôles, les moyens des services de contrôle, la coopération internationale, la documentation et l'échange d'informations.

42. Les organisations internationales suivantes ont collaboré à ce projet : CCD, CEE, CNUCED, FAO, Interpol, IRU, ISO, OCDE, OEPP, OIE, OMCI, OMS, UIC. Le texte définitif n'a pas encore été adopté.

### 3. *Transit en douane*

43. Le Comité des transports intérieurs de la CEE travaille actuellement à un projet comportant l'examen de la possibilité de relier entre eux les différents systèmes existants de transit en douane. Les questions juridiques qu'implique le projet concernant, entre autres, la reconnaissance mutuelle de la validité des informations contenues dans les documents de transit, l'acceptation des scellés et la coopération administrative. Aucune décision n'a encore été prise quant à l'établissement d'un lien entre les divers systèmes de transit en douane ni quant à la forme

(résolution ou convention) qui serait donnée au texte établissant ce lien.

44. Les organisations internationales suivantes collaborent à ce projet : Communauté économique européenne (CEE), Conseil de coopération douanière (CCD) et Union internationale des transports routiers. Le CCD, ayant déjà entrepris un travail analogue, a repris l'examen de la question parallèlement aux travaux effectués par la CCE; il a cependant décidé de suspendre cet examen en attendant les résultats des délibérations en cours à la CEE.

### C. *Transport par air*

45. Le programme général de travail du Comité juridique de l'OACI comporte les questions suivantes :

Statut juridique du commandant d'aéronef;

Responsabilité des services de contrôle de la circulation aérienne;

Abordages aériens;

Examen du rapport du sous-comité chargé d'examiner le problème de la responsabilité des dommages causés par le bruit ainsi que par le bang des avions supersoniques;

Etude du statut des instruments du "Système de Varsovie";

Etude du regroupement possible des règles internationales contenues dans la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers (Rome 1952), le projet de convention sur les abordages aériens et la question de la responsabilité des services de contrôle de la circulation aérienne;

Location, affrètement et banalisation d'aéronefs dans le transports internationaux (article 8 de la Conférence de Guadalajara) — problèmes relatifs à la Convention de Tokyo.

### D. *Responsabilité des opérateurs internationaux de terminaux*

46. L'UNIDROIT s'emploie à établir des règles uniformes sur la responsabilité des personnes, autres que le transporteur et l'expéditeur, ayant reçu la garde de marchandises pendant ou après des opérations de transport international. Au cours de deux réunions, tenues en avril 1978 et janvier 1979, un Comité d'étude présidé par le Professeur K. Grönfors (Suède) et composé de membres venant d'Allemagne, République fédérale d', de France, d'Inde, de la République démocratique allemande et du Royaume-Uni, a élaboré un avant-projet de convention sur la responsabilité des opérateurs de terminaux.

47. Lorsqu'il a entrepris d'établir des règles uniformes relatives aux opérations d'entreposage, le Comité a reconnu la complexité des problèmes qui se posent dans ce domaine. Ces problèmes avaient trait non seulement à

la distinction entre l'entreposage à long terme et l'entreposage de transit, mais aussi au fait que les règles et pratiques diffèrent considérablement d'un entreposeur ou opérateur de terminal à un autre, tant pour la conduite des opérations qu'en ce qui concerne le régime de responsabilité appliqué. A la différence des opérations de transport, l'entreposage est un domaine d'activité jusqu'ici laissé presque exclusivement à la compétence du droit national.

48. Cependant, on a estimé de manière générale qu'il existait un réel besoin d'adopter des règles uniformes pour les contrats d'entreposage, particulièrement pour le transport international de marchandises. Si celui-ci est, dans une très large mesure, régi par des conventions internationales, les statistiques montrent que les cas les plus fréquents d'endommagement ou de perte de marchandises se produisent avant et après les opérations de transport. Dans ces conditions, il paraît important de chercher à combler les lacunes qui subsistent dans le régime de responsabilité prévu par les conventions internationales sur le droit des transports et de veiller à ce que le transporteur ou l'entrepreneur de transport multimodal puisse exercer un recours contre les intermédiaires non transporteurs, tels que l'entreposeur ou l'opérateur de terminal, objectif qui — de l'avis de quelques membres du Comité — ne pourrait être atteint que si l'on insistait sur l'émission d'un document attestant la réception des marchandises. Un tel document, a-t-il en outre été suggéré, pourrait contribuer à faciliter le commerce international s'il était négociable.

49. Cela étant, la majorité des membres du Comité ont estimé souhaitable de limiter l'application du futur instrument aux opérations d'entreposage international, considérant qu'il ne serait peut-être pas réaliste, à l'heure actuelle, de chercher à unifier le droit interne — domaine dans lequel on constatait des différences considérables sur le plan conceptuel entre divers systèmes juridiques. En conséquence, il a été décidé de ne traiter que des opérations d'entreposage qui avaient un rapport avec le transport international de marchandises, car cet élément dynamique permettrait seul de délimiter la portée du projet de convention de manière à exclure de son champ d'application les opérations d'entreposage de caractère purement interne. Il a également été convenu que l'instrument futur devrait être applicable quels que soient le mode ou les modes de transport précédant ou suivant les opérations d'entreposage.

50. La réglementation des opérations d'entreposage international est donc le principal objectif du projet de convention; par ailleurs, le Comité a reconnu que les opérateurs de terminaux modernes assurent souvent divers services liés à la manutention des marchandises — tels que chargement, arrimage et déchargement — et, bien que l'idée d'étendre la portée de cet instrument à de telles activités dans tous les cas, et donc de réglementer ce que

l'on pourrait appeler le "contrat de transit", ait eu peu de partisans, il a néanmoins été convenu que, dans la mesure où l'opérateur qui s'engage à assurer la surveillance et la conservation des marchandises s'engage également à exécuter ou à faire exécuter ces activités, sa responsabilité à cet égard devrait avoir la même nature et le même fondement que celle afférente à son obligation touchant la surveillance des marchandises.

51. Autre question débattue par le Comité : le caractère du futur instrument. Si plusieurs membres du Comité ont préconisé une convention de nature traditionnelle, dont les dispositions auraient un caractère impératif, d'autres ont estimé qu'il serait peut-être difficile de surmonter les pressions que les groupes d'intérêts professionnels concernés exerceraient sur les Etats pour que ceux-ci n'adoptent pas une telle convention; en conséquence, on a retenu une solution de compromis. Les Etats qui le désirent pourraient appliquer les dispositions du futur instrument à tous les terminaux fonctionnant sur leur territoire, tandis que d'autres seraient libres, conformément à l'article 17, de faire une déclaration aux termes de laquelle ils ne garantiraient l'application de ces dispositions que pour les opérateurs internationaux de terminaux autorisés qui seraient désignés comme tels après s'être engagés à observer les règles minimum fixées dans la Convention. Les partisans de cette dernière solution ont estimé qu'une telle acceptation des règles minimum pourrait être obtenue si la Convention prévoyait un certain nombre de mesures d'encouragement : régime modéré de responsabilité fondé sur la formule retenue dans les Règles de Hambourg, limitation de responsabilité ne pouvant être levée que dans des circonstances tout à fait exceptionnelles, octroi d'un privilège général sur les marchandises et, surtout, reconnaissance de l'inclusion de ces règles dans les conditions générales par les tribunaux des Etats contractants, faute de quoi ces conditions risqueraient de voir leur effet annulé, du fait des pressions croissantes exercées par les associations de consommateurs.

52. En ce qui concerne la structure générale du projet de convention élaboré par le Comité d'étude, on peut dire que le texte est construit autour de la notion d'"opérateur international de terminal (OIT)", défini à l'article premier comme "toute personne qui s'engage [contre paiement] à surveiller et conserver des marchandises avant, pendant ou après des opérations de transport international soit par accord ou par prise en charge réelle desdites marchandises d'un chargeur, d'un transporteur, d'un expéditeur ou toute autre personne en vue de leur remise à toute personne habilitée à en prendre livraison". Le projet concerne donc les opérations d'entreposage liées au transport international qui, au sens du projet de convention, désigne "tout transport dans lequel, d'après les stipulations du contrat de transport, le point de départ et le point de destination sont situés dans deux Etats différents".

53. L'article 2 du projet pose le principe général de la responsabilité de l'OIT eu égard à ses obligations concernant la surveillance et la conservation des marchandises, et précise la période sur laquelle s'étend cette responsabilité. Il stipule également que l'OIT est responsable de certains services liés à la manutention des marchandises, qu'il assure lui-même ou procure, outre la surveillance et la conservation desdites marchandises.

54. Les articles 3 et 4 du projet sont particulièrement importants. L'article 3 concerne l'émission par l'OIT d'un document daté attestant la réception des marchandises et indiquant la date à laquelle elles ont été réellement prises en charge. L'émission d'un tel document, cependant, n'est exigée que si le client le demande. L'article 4, qui est étroitement calqué sur une disposition correspondante du projet de Convention UNIDROIT sur le contrat d'hôtellerie, traite du droit de l'OIT de retenir et vendre les marchandises.

55. Les articles 5 à 14 du projet de convention sont fondés, dans une très large mesure, sur les dispositions correspondantes des Règles de Hambourg, et cela est vrai surtout du régime de responsabilité de base (présomption de responsabilité avec renversement de la charge de la preuve) et des règles régissant la limitation de responsabilité, le bénéfice des exceptions, la perte du droit de limiter la responsabilité, la notification du préjudice subi, la prescription, la nullité des stipulations contraires à la Convention et l'unité de compte. Notamment, l'article 13 prévoit que la Convention "n'affecte aucunement les droits ou obligations d'un transporteur résultant de toute convention internationale concernant le transport international de marchandises".

56. Les articles 15 à 22 contiennent une série de projets de clauses finales; comme le projet de préambule, ils n'ont pas été examinés de manière approfondie par le Comité, à l'exception de l'article 17, qui prévoit la possibilité pour les Etats de limiter le caractère impératif du futur instrument (ce point, qui a été mentionné au paragraphe 15 du rapport, est traité en détail aux paragraphes 86 et suivants).

57. Le Comité a reconnu que le projet de convention qu'il a élaboré laissait de côté un certain nombre d'aspects importants des contrats d'entrepôt. En particulier, il n'abordait pas la question des obligations du client, comme celles de payer les services fournis et de donner à l'OIT les instructions nécessaires lorsqu'il lui remet, pour manutention ou surveillance et conservation, des marchandises dangereuses. Le projet n'examine pas non plus le droit de l'OIT de disposer des marchandises dangereuses ou de les vendre, ni l'obligation faite au client de remettre les marchandises ou à l'OIT de les prendre en charge lorsqu'un contrat a été conclu à l'avance pour leur surveillance et conservation. En fait, le texte établi était un projet cadre visant essentiellement à définir un ensemble de règles minimum pour la responsabilité

de l'OIT. Les nombreux points de détail qui avaient été omis pourraient être traités à un stade ultérieur ou bien réglementés par des conditions types qui — si la nécessité en était reconnue — seraient élaborées par les organisations commerciales intéressées comme la CCI, la CMI et l'AIP. D'autres organisations pourraient souhaiter s'associer à cette tâche, mais ce qu'il fallait avant tout éviter c'était l'incompatibilité entre de telles conditions et la future convention sur la responsabilité des opérateurs internationaux de terminaux.

58. Conformément à une décision du Conseil de direction d'UNIDROIT, le texte de l'avant-projet de Convention a été adressé aux gouvernements et organisations internationales intéressées, pour observations. Une analyse de ces observations sera présentée au Conseil de direction, puis au Comité d'étude, aux fins de réexamen du texte actuel du projet. Dans les observations communiquées jusqu'ici, le secrétariat d'UNIDROIT a relevé de nombreuses demandes tendant à ce qu'il soit dûment tenu compte de la nouvelle Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises.

#### E. *Transport multimodal*

59. Le 24 mai 1980, la Conférence des Nations Unies pour l'élaboration d'une convention sur le transport multimodal international, convoquée sous les auspices de la CNUCED, a adopté, par consensus des 83 pays participants, la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, mettant ainsi un terme fructueux à plus de sept ans de négociations (pour le texte de l'Acte final et de la Convention, voir les documents TD/MT/CONF/15 et 16).

60. La nouvelle Convention sera ouverte à la signature à New York, du 1er septembre 1980 au 30 août 1981, et les adhésions seront reçues après cette dernière date. La Convention entrera en vigueur 12 mois après que 30 Etats seront devenus parties contractantes.

61. Tout comme pour le code de conduite des conférences maritimes, le secrétariat de la CNUCED répondra favorablement aux pays en développement qui lui demanderont de les aider dans l'application de la Convention et à propos de divers aspects juridiques du transport multimodal et de sa réglementation. De plus, en application de la résolution 36 (IX), adoptée à la neuvième session de la Commission des transports maritimes en septembre 1980, le secrétariat établira des rapports sur des questions juridiques touchant des aspects précis du transport multimodal.

#### F. *Accord international sur les normes relatives aux conteneurs*

62. En application de la décision 6 (LVI) du Conseil économique et social et de la décision 118 (XIV) du Conseil du commerce et du développement, le Groupe inter-



gouvernemental *ad hoc* chargé d'étudier les normes relatives aux conteneurs utilisés dans les transports multimodaux a été institué dans le cadre de la CNUCED et appelé, plus particulièrement, à examiner s'il serait possible et souhaitable d'établir un accord international sur les normes relatives aux conteneurs. Le Groupe a étudié cette question à ses première et deuxième sessions, tenues respectivement du 1er au 12 novembre 1976 et du 20 novembre au 1er décembre 1978.

63. Après avoir examiné les rapports (TD/B/AC.20/6 et TD/B/AC.20/10) du Groupe et les propositions qui y sont formulées, le Conseil du commerce et du développement a décidé, en mars 1980, de s'en remettre à la Commission des transports maritimes pour une étude suivie de la question des normes relatives aux conteneurs, ainsi que pour la décision d'établir un accord international sur les normes relatives aux conteneurs, à une date appropriée.

## IX. ARBITRAGE INTERNATIONAL

### A. Activités relatives à des types particuliers d'arbitrage

#### 1. Arbitrage dans le domaine des contrats internationaux de construction immobilière

64. Un Groupe de travail *ad hoc* de l'arbitrage et de la construction immobilière, institué en 1981 par la Commission de l'arbitrage international de la CCI, est en train d'établir un guide pour le règlement des différends touchant les contrats de construction immobilière.

65. Les différends, dans ce domaine, se révèlent complexes en raison de détails techniques, des coûts toujours croissants des projets individuels de construction, de l'étalement de l'exécution du contrat sur une période déterminée et du temps qui s'écoule entre la signature du contrat, l'apparition des difficultés d'ordre technique et la désignation des arbitres.

66. Le projet considéré est entrepris en collaboration avec des représentants d'un certain nombre d'institutions comme l'Association internationale du barreau, l'Institut allemand d'arbitrage et le Groupe de travail international sur les conditions applicables aux marchés de travaux de génie civil établies par la FIDIC, créé par l'Institut de réglementation allemande et internationale de la construction. La date indicative d'achèvement est fixée à la fin de 1982.

#### 2. Arbitrage et réglementation de la concurrence

67. En 1978, le Groupe de travail *ad hoc* "de l'Arbitrage et de la réglementation de la concurrence", institué par la Commission de l'arbitrage international de la CCI, a entrepris une étude dont l'objet était de développer l'arbitrage conformément à des options économiques visant

à assurer la libre concurrence. La possibilité de soumettre à l'arbitrage des différends intéressant les dispositions antitrust des législations des Etats et des règlements des collectivités a été analysée, cependant que certaines recommandations étaient formulées. Ce projet devrait être mené à bien pour la fin de 1981.

#### 3. Arbitrage et contrats connexes

68. Un Groupe de travail *ad hoc*, institué en 1978 par la Commission de l'arbitrage international de la CCI, examine actuellement s'il est souhaitable et possible de garantir l'unité de la procédure d'arbitrage dans les cas où l'exécution du contrat direct est tributaire d'éléments fournis par des tiers, ou indissolublement liée à la présence de ces éléments, comme c'est le cas dans les contrats "clefs en main".

#### 4. Arbitrage interlocutoire

69. Un Groupe de travail *ad hoc* de l'arbitrage interlocutoire, institué en 1981 par la Commission de l'arbitrage international de la CCI, a entrepris d'élaborer un système d'arbitrage interlocutoire qui permettra aux parties d'obtenir la désignation immédiate d'un arbitre et, partant, à celui-ci d'adopter des mesures intérimaires ou provisoires, voire peut-être conservatoires, en attendant un arbitrage sur le fond.

70. A cet effet, il est envisagé d'établir un guide et/ou des clauses contractuelles types. Le projet devrait être achevé au plus tard dans le courant de juin 1982.

#### 5. Différends résultant de la coopération économique, scientifique et technique

71. En vue d'améliorer les voies et moyens de régler les problèmes qui surgissent entre les organisations économiques des pays du CAEM, une convention pour le règlement par voie d'arbitrage des différends civils résultant de la coopération économique, scientifique et technique a été établie et signée le 26 mai 1972. Ont adhéré à la Convention, les pays suivants : Bulgarie, Cuba, Hongrie, Mongolie, Pologne, République démocratique allemande, Roumanie, Tchécoslovaquie et Union des républiques socialistes soviétiques. La Convention a été enregistrée auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies. Des Règles uniformes ont par ailleurs été établies à l'intention des cours d'arbitrage près des chambres de commerce des pays du CAEM. Ces règles qui ont été élaborées par la Conférence du CAEM sur les questions juridiques ont été approuvées par le Comité exécutif du CAEM en 1974.

72. Le programme de travail de la Conférence du CAEM sur les questions juridiques prévoyait une étude de l'application pratique de la Convention et des Règles uniformes susmentionnées, en vue de leur amélioration éventuelle et/ou de leur application dans la pratique.

### B. Encouragement de l'arbitrage au niveau régional

73. En février 1979, le Comité juridique consultatif afro-asiatique (AALCC), le Centre régional d'arbitrage commercial (créé à Kuala Lumpur par le AALCC) et le Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements (CIRDI) ont signé un accord prévoyant une assistance réciproque dans le cadre des procédures se déroulant sous les auspices du CIRDI et du Centre de Kuala Lumpur, respectivement.

74. Un autre accord a été signé, en février 1980, entre le AALCC, le Centre régional d'arbitrage commercial (Le Caire) et le CIRDI.

75. Grâce à la conclusion des deux accords susmentionnés, les parties ont désormais le choix entre Kuala Lumpur et Le Caire pour le déroulement des procédures de conciliation ou d'arbitrage sous les auspices du CIRDI.

76. On s'attend que la Commission d'arbitrage maritime de Tokyo conclue prochainement un accord de coopération avec le Centre régional d'arbitrage de Kuala Lumpur en vue d'exercer pour son compte l'arbitrage maritime international conformément au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI.

### C. Activités futures en matière d'arbitrage

77. A sa quatorzième session, en octobre 1980, la Conférence de La Haye de droit international privé a décidé de faire figurer la question du droit applicable aux clauses compromissaires parmi les activités futures à l'ordre du jour de la Conférence.

### D. Publication et recherche

78. La CCI a rédigé, en vue de sa publication en 1981, le premier volume de la collection intitulé *Le droit de l'arbitrage dans le monde* en tant qu'initiation au droit de l'arbitrage en vigueur dans les pays européens. Ce guide consistera en une série d'articles uniformisés, résumant les principales caractéristiques de la législation applicable dans 17 pays européens. Le deuxième volume sera consacré au droit de l'arbitrage en Extrême-Orient et dans le Pacifique et contiendra une description du droit en vigueur, en la matière, dans les pays suivants : Chine, Inde, Indonésie, Japon, Malaisie, Pakistan, Philippines, République de Corée, Singapour, Sri Lanka, Taïwan et Viet Nam.

79. L'Institut du droit et de la pratique des affaires publiera un index des sentences arbitrales "*Lex Mercatoria*". La première phase de ce projet, qui consistera en la publication d'extraits de sentences rendues par la Cour d'arbitrage de la CCI entre 1975 et 1979, sera menée à bien avant la fin de 1981.

### X. RESPONSABILITÉ DU FAIT DES PRODUITS

80. A sa trente-cinquième session, en février 1976, le Comité des transports intérieurs a prié l'UNIDROIT (ECE/TRANS/18, paragraphe 90) d'entreprendre une étude préliminaire touchant la possibilité d'élaborer un projet de convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés pendant le transport par route de marchandises dangereuses en vue d'établir "une application internationale uniforme du principe de la responsabilité civile (limitée ou non) du transporteur et peut-être les procédures pertinentes d'indemnisation". (Voir plus haut, par. 37 à 39, VIII, TRANSPORTS INTERNATIONAUX, B. *Transports terrestres et questions connexes*.)

81. En ce qui concerne les travaux de l'UNIDROIT touchant l'élaboration d'une convention relative à la responsabilité et à l'indemnisation en cas de dommages causés durant le transport par terre de marchandises dangereuses, voir plus haut les paragraphes 37 à 39, VIII, TRANSPORTS INTERNATIONAUX, B. *Transports terrestres et questions connexes*.

82. En ce qui concerne la question de la responsabilité en cas de dommages causés par le bruit et le bang supersoniques, voir plus haut paragraphe 45, VIII, TRANSPORTS INTERNATIONAUX, C. *Transports aériens*.

### XI. DROIT INTERNATIONAL PRIVÉ

#### A. Travaux de la Communauté économique européenne

83. La Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles (1980) a été conclue par les Etats membres de la Communauté économique européenne le 19 juin 1980, à Rome (Italie). Elle traite des règles applicables aux obligations contractuelles dans toute situation où un choix entre les législations de pays différents est nécessaire.

#### B. Travaux de la Conférence de La Haye de droit international privé

84. Pour ce qui est des travaux de la Conférence de La Haye de droit international privé, voir le paragraphe 1 du document A/CN.9/202/Add. 1 (I. CONTRATS INTERNATIONAUX, A. *Vente internationale de marchandises*)\*, voir également le paragraphe 108 ci-après (XII. AUTRES QUESTIONS DE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL, E. *Ventes aux consommateurs*).

\* Reproduit ci-dessus.

### C. Travaux de la CCI

85. Un Groupe de travail spécial, créé par la Commission de la CCI des pratiques commerciales internationales, élabore à l'intention des rédacteurs de contrats et des arbitres des recommandations en vue d'harmoniser les méthodes utilisables pour déterminer la législation applicable. Ces recommandations définissent une série de règles précisant la méthode générale à suivre et visant à énoncer les hypothèses qui puissent convenir pour chaque catégorie de contrat (vente, crédit-bail, distribution, représentation, édition et construction, etc.). Le projet devait être mis au point en mai 1981, adopté en juin et publié en janvier 1982.

### D. Travaux de l'OEA

86. On trouvera ci-après la liste des conventions sur les conflits de lois signées à Panama, le 30 juin 1975, lors de la Conférence interaméricaine spécialisée de droit international privé :

Convention interaméricaine sur les conflits de lois concernant les lettres de change, les billets à ordre et les factures;

Convention interaméricaine sur les conflits de lois concernant les chèques;

Convention interaméricaine sur les règles générales de droit international privé;

Convention interaméricaine sur les conflits de lois concernant les sociétés commerciales.

### E. Travaux d'UNIDROIT

87. Pour les travaux d'UNIDROIT, voir le document A/CN.9/202/Add.1, paragraphes 2 à 4 (I. CONTRATS INTERNATIONAUX, B. *Codification du droit commercial international*)\*; voir également les paragraphes 88 à 95 ci-dessous (XII. AUTRES QUESTIONS DE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL, A. *Représentation*) et les paragraphes 98 à 103 ci-dessous (XII. AUTRES QUESTIONS DE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL, C. *Protection de l'acquisition de bonne foi d'objets mobiliers corporels*).

## XII. AUTRES QUESTIONS DE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL

### A. Représentation

1. *La représentation : certains aspects des relations internationales de représentation dans le cadre de la vente de marchandises*

88. Les travaux sur cette question ont leur origine

dans les études entreprises par UNIDROIT en 1935, qui ont conduit à la publication, en 1961, de deux projets de lois uniformes relatifs respectivement à la représentation en matière de droit privé dans les rapports internationaux et au contrat de commission de vente ou d'achat d'objets mobiliers corporels dans les rapports internationaux. Etant donné les problèmes que posait cette distinction aux pays de *common law*, où elle est inconnue, un Comité d'experts gouvernementaux, convoqué par UNIDROIT pour sortir de l'impasse, a proposé de restreindre le champ de cette tentative d'unification et a entrepris de rédiger une nouvelle loi uniforme traitant des aspects pratiques des contrats de représentation dans les rapports internationaux en matière de vente et d'achat d'objets mobiliers corporels. Ce Comité, qui s'est réuni entre 1970 et 1972, a adopté le texte du projet de loi uniforme à sa quatrième et dernière session. En octobre 1973, on a communiqué ce projet, accompagné d'un rapport explicatif établi par le Secrétariat, aux Etats membres d'UNIDROIT en leur demandant s'ils seraient disposés à prendre part à une Conférence diplomatique en vue d'examiner et d'adopter le projet. Pratiquement toutes les réponses ont été positives et, en décembre 1976, le Gouvernement roumain s'est déclaré disposé à accueillir la Conférence.

89. Le projet soumis à la Conférence diplomatique, qui s'est réunie à Bucarest du 28 mai au 13 juin 1979, portait essentiellement sur les questions suivantes : domaine d'application de la future convention, constitution et étendue de la représentation, relations entre le représenté et son intermédiaire, effets juridiques de l'acte accompli par l'intermédiaire pour le compte du représenté et fin de la représentation.

90. Une des principales décisions prises a consisté à étendre le champ d'application du projet de convention de façon qu'il couvre, en principe, tous les intermédiaires participant à la conclusion des contrats de vente et pas seulement ceux qui sont autorisés ou prétendent être autorisés à conclure un tel contrat.

91. On a jugé dans l'ensemble acceptable le chapitre du projet relatif aux effets juridiques de l'acte accompli par l'intermédiaire pour le compte du représenté, qui, dans une certaine mesure, vise à aplanir les divergences, théoriques et pratiques, dues à la notion de "représenté non révélé" propre aux pays de *common law* et à celle de "commissionnaire" qui se rencontre dans les pays de droit romain.

92. La Conférence a prié UNIDROIT de prendre les mesures voulues pour que les travaux qu'il avait commencés soient achevés dès que possible; depuis, des consultations officieuses ont été organisées en vue de surmonter les principales difficultés qui subsistaient. Dans ce but, le Conseil de direction d'UNIDROIT a réuni un petit groupe d'experts indépendants, représentant le système de *common law*, le système de droit romain et le

\* Reproduit ci-dessus.

système socialiste, pour faire le point des progrès réalisés jusqu'ici et en tirer des conclusions quant aux perspectives offertes pour ce qui est des travaux futurs. Ce groupe s'est réuni en janvier 1981 et ses conclusions devaient être soumises au Conseil de direction d'UNIDROIT à sa soixantième session en avril 1981. Après avoir examiné en détail les conclusions du Groupe, le Conseil de direction devait décider s'il convenait d'organiser une deuxième conférence, peut-être en 1982, en vue d'achever les travaux sur le projet relatif à la représentation.

## 2. *Procuration*

93. Cette question a été inscrite en 1977 au programme de travail de l'Institut afin de déterminer dans quelle mesure les divergences entre les législations nationales à propos des diverses formes d'octroi de pouvoirs posaient des problèmes d'ordre pratique, notamment dans le cadre du commerce international. UNIDROIT a commandé une étude détaillée de la situation actuelle, situation qui est exposée dans le résumé du rapport de l'expert consultant, où est indiqué ce qui suit :

“Il ressort clairement de l'étude que, pour ce qui est des prescriptions de forme en matière d'octroi de pouvoirs à un intermédiaire, il existe dans presque tous les pays une différence considérable entre les dispositions de droit civil *stricto sensu* et celles de droit commercial; il faut tenir compte de ce fait lorsqu'on étudie la question de la procuration.”

94. Cette étude a pour but d'élaborer des règles uniformes régissant la validité d'une procuration devant être exercée à l'étranger et, si possible, d'un type uniforme de procuration.

95. L'étude sera diffusée et les observations qui seront soumises à son sujet seront examinées par le groupe d'étude que le Conseil de direction créera ultérieurement, durant la période triennale 1981-1983.

## B. *Droit des sociétés*

96. Le Groupe de travail de la CARICOM pour l'harmonisation du droit des sociétés a achevé son rapport, qui est accompagné d'un projet de législation en vue de la mise en oeuvre des recommandations qui y figurent. Durant ses délibérations et pour l'élaboration de ses recommandations, le Groupe de travail a fait largement appel à l'expérience acquise et aux recherches entreprises en matière de droit des sociétés dans un certain nombre de pays du Commonwealth.

97. L'attention du Groupe de travail a été notamment appelée sur la prolifération des sociétés périphériques dans la région des Caraïbes ces dernières années. Il s'agit de sociétés qui, bien qu'immatriculées dans un Etat membre, ne sont pas autorisées à y exercer leurs activités, mais doivent le faire, pour l'essentiel, en dehors de cet

Etat. Ces sociétés bénéficient de privilèges fiscaux particuliers et le caractère confidentiel des informations relatives à leurs activités est préservé. Elles sont créées en vue essentiellement de tirer parti de la législation fiscale des pays auxquels elles sont liées en premier lieu. Le Groupe de travail sur l'harmonisation du droit des sociétés s'est inquiété des conséquences possibles pour la Communauté des Caraïbes du développement de ces sociétés notamment du fait que les conditions imposées pour leur constitution ne leur interdisent pas d'exercer leurs activités dans d'autres Etats membres de la Communauté. Le Groupe de travail a présenté dans son rapport des recommandations visant à réglementer les activités des sociétés extérieures, mais il a cependant estimé qu'en raison des différences de fonctionnement entre une société extérieure et une société périphérique, il y aurait lieu d'établir une étude distincte sur les sociétés périphériques. La proposition tendant à l'établissement d'une telle étude a été approuvée par le Conseil des Ministres du Marché commun des Caraïbes, et un Groupe de travail des sociétés périphériques a été créé à cette fin par le Secrétaire général de la Communauté des Caraïbes. Ce Groupe de travail a jusqu'ici tenu trois réunions, dont la dernière a eu lieu à Montserrat, du 9 au 12 février 1981.

## C. *Protection de l'acquisition de bonne foi d'objets mobiliers corporels*

98. Cette question, régie par le projet de loi uniforme sur lequel un Comité d'experts gouvernementaux d'UNIDROIT a achevé ses travaux en 1974, est traitée de manière très différente selon les législations nationales. Si la grande majorité des pays continentaux partent du principe de la protection de l'acquéreur de bonne foi, d'autres systèmes juridiques, notamment ceux fondés sur la *common law*, partent au contraire de celui de la préservation des droits du propriétaire dépossédé. Cependant, ces principes de base ne sont pas appliqués rigoureusement, ni dans un groupe ni dans l'autre. Les systèmes fondés sur le principe de la protection de l'acquéreur énoncent, pour cette protection, des conditions qui en limitent souvent grandement l'efficacité. Par ailleurs, ceux qui sont fondés sur la préservation des droits du propriétaire dépossédé prévoient également des exceptions en limitant considérablement la portée. Ces conditions et exceptions varient d'un pays à l'autre. Dans l'ensemble, la protection accordée à l'acquéreur de bonne foi est parfois étendue à toutes les acquisitions, quelle qu'ait été la raison pour laquelle le propriétaire a été dépossédé. A quelques exceptions près, cependant, la plupart des pays de droit romain excluent l'acquisition d'objets mobiliers dont le propriétaire a été dépossédé par perte ou vol. Quant aux systèmes juridiques préservant les droits du propriétaire dépossédé, l'acquéreur de bonne foi y est néanmoins protégé dans certains cas bien définis. Dans les pays de *com-*

*mon law*, la plupart de ces exceptions au principe de base ont été introduites par la législation. La tendance est à un élargissement du champ de ces exceptions, notamment en matière commerciale, et on a noté que ces exceptions tendaient à devenir la règle dans ce domaine.

99. Etant donné les divergences entre les systèmes juridiques susmentionnés, le Comité d'étude d'UNIDROIT, qui a précédé le Comité d'experts gouvernementaux, n'a pas essayé d'élaborer une loi uniforme qui s'appliquerait à toutes les relations juridiques, mais a limité son travail d'unification aux relations internationales. En outre, il a étroitement lié le projet à la Loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels (LUVI). Il estimait que la LUVI constituait une bonne base juridique pour unifier les règles relatives à la protection de l'acquéreur de bonne foi et que cette unification aurait de meilleures chances de succès si le projet apparaissait comme un ensemble de règles complémentaires. C'est pourquoi le Comité a limité le champ de son projet aux acquisitions résultant d'une vente au sens de la LUVI. En outre, il lui a semblé, sur la base d'une étude comparée des systèmes juridiques, que la tendance était à la protection de l'acquéreur de bonne foi, notamment dans le cadre des relations commerciales. Cette conclusion, ainsi que l'argument selon lequel l'unification de la législation des ventes et de questions connexes visait à promouvoir le commerce international, ont conduit le Comité à accorder une protection étendue à l'acquéreur de bonne foi, même dans le cas où les objets mobiliers acquis avaient été volés à leur propriétaire. Ce Comité avait donc pour premier souci de protéger les intérêts du commerce international, qui exigent que l'acquéreur soit protégé.

100. Les gouvernements des Etats membres d'UNIDROIT ont, dans l'ensemble, réservé un accueil favorable au projet. Certaines critiques ont cependant été émises. Elles portaient avant tout sur le lien entre le projet et la LUVI. Les experts ont accepté ces critiques et détaché le projet de la LUVI. D'autres critiques visaient la place excessive faite à la protection de l'acquéreur. Elle ont été également considérées comme fondées par la majorité des experts, qui se sont alors efforcés de trouver un équilibre entre les intérêts de l'acquéreur d'une part, et ceux du propriétaire dépossédé de l'autre. Aussi le projet a-t-il reçu une nouvelle orientation qui l'éloigne des principes à la base du projet initial.

101. Cette nouvelle orientation est particulièrement nette dans le cas des questions suivantes :

a) Le champ d'application du projet n'est pas fonction de celui de la LUVI. Le fait que le projet ait été détaché de la LUVI a permis aux experts d'étendre son champ aux acquisitions à titre onéreux autres que celles faites à l'occasion d'une vente internationale. A propos des acquisitions envisagées, on ne se réfère pas nécessairement à la propriété des objets mobiliers; il peut également s'agir de droits réels acquis par exemple à la suite d'un

nantissement. Ayant détaché le projet de la LUVI, les experts ont été amenés à chercher de nouvelles connexions et ils ont retenu une connexion territoriale, celle du lieu de la remise des biens mobiliers. Cependant, le champ d'application du projet reste fonction du caractère international de la relation en question;

b) Le projet n'a plus pour objet de protéger avant tout l'acquéreur de bonne foi afin de promouvoir le commerce, mais plutôt de trouver un équilibre équitable entre les intérêts des diverses parties. Cette tendance se manifeste par un régime plus subtil que dans le projet original à propos de la preuve de l'existence ou de l'absence de la bonne foi. Cependant, cette volonté d'arriver à un équilibre équitable ressort avant tout des règles relatives à l'acquisition de biens mobiliers volés. Dans le texte rédigé par les experts, l'acquéreur ne peut en aucun cas invoquer la bonne foi lorsque l'acquisition porte sur les objets mobiliers dont le propriétaire a été dépossédé par vol.

102. Cette nouvelle orientation a conduit les experts à modifier le titre du projet. Celui du projet initial faisait ressortir le fait qu'il visait avant tout à protéger l'acquéreur. Puisqu'il n'en est plus ainsi, le titre est devenu "loi uniforme sur l'acquisition de bonne foi d'objets mobiliers corporels".

103. On envisage actuellement d'organiser une conférence diplomatique pour l'adoption du projet de convention, après qu'un comité d'experts gouvernementaux en aura une dernière fois étudié les dispositions.

#### D. Droits des créanciers

104. Le Groupe de travail du Comité d'experts du Conseil de l'Europe sur les droits des créanciers s'est réuni à Strasbourg du 28 au 31 janvier 1980.

105. Il a décidé de se limiter pour l'essentiel à la simple réserve du titre de propriété. Comme point de départ de ses débats, le Groupe de travail est convenu que ces mots devaient être considérés comme désignant l'accord conclu entre le vendeur et l'acheteur de marchandises certaines (ou identifiables), aux termes duquel le titre de propriété des marchandises ne sera pas transféré du vendeur à l'acheteur tant que ce dernier n'aura pas payé intégralement le prix d'achat.

106. En examinant les questions dont il était chargé aux termes de son mandat, le Groupe de travail avait pour but de trouver des solutions possibles et souhaitables pouvant servir de base à l'élaboration d'un instrument international (convention ou recommandation). Cet instrument pourrait viser soit à harmoniser les lois nationales relatives à la réserve du titre de propriété, soit, pour le moins, à faire reconnaître cette réserve au niveau international.

107. On s'est accordé à penser, à ce propos, que la question de la reconnaissance internationale se poserait

en tout cas lorsque les marchandises vendues seraient transférées d'un Etat contractant dans un autre Etat contractant.

#### E. *Ventes aux consommateurs*

108. La quatorzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé a adopté des dispositions relatives à la législation applicable à certaines ventes aux consommateurs, mais sans rédiger de projet de convention sur ce sujet. Cependant, en raison de la décision prise de procéder à une révision générale de la Convention de La Haye du 15 juin 1955 sur la loi applicable aux ventes (voir A/CN.9/202/Add.1, paragraphe 1), les délégués ont été d'avis qu'aucune décision ne devrait être prise pour le moment au sujet de la forme des dispositions relatives aux ventes aux consommateurs puisque ces dispositions pourraient soit être incluses dans un chapitre spécial de la future convention générale, soit faire l'objet d'une convention séparée. Les délégués à la quatorzième session ont estimé qu'il appartenait aux négociateurs de la convention générale de décider quelle forme devrait être donnée aux dispositions régissant les ventes aux consommateurs.

109. Les ventes intérieures et, en particulier les ventes aux consommateurs, figurent parmi les questions qui devraient être incluses dans le Plan à moyen terme de la Communauté économique européenne pour 1981-1985. On se rend compte de plus en plus que le vendeur est avantagé par les lois qui régissent actuellement les ventes dans la plupart des Etats européens.

110. Les efforts variés déployés dans plusieurs Etats pour améliorer la situation de l'acheteur prennent toute leur signification à une époque où l'instauration d'une plus grande justice sociale est une des préoccupations permanentes des gouvernements. Toutefois, il s'agit de tentatives fragmentaires et faites par à-coups. La CEE espère étudier le problème dans son ensemble, au niveau européen, et élaborer un nouveau système juridique relatif aux ventes qui chercherait à rétablir l'équilibre entre le vendeur et l'acheteur.

#### F. *Protection des consommateurs*

111. La CEE étudie actuellement les intérêts collectifs des consommateurs. Ce travail comporte un examen des mesures permettant aux organismes ou associations d'assurer la protection juridique des intérêts collectifs des consommateurs dans les Etats membres de la CEE.

#### G. *Garanties de contrats, lignes directrices pour les garanties payables sur simple demande et contrats de cautionnement*

112. La Commission des techniques et pratiques ban-

caires et la Commission des pratiques commerciales internationales de la CCI préparent des formules-types pour la fourniture des garanties de contrats soumises aux règles uniformes de la CCI relatives aux garanties de contrats. L'objet de ces formules est de favoriser un usage plus répandu et plus correct des règles. Les banques et autres institutions garantes appliqueront les formules-types si elles le désirent. Une brochure explicative sur l'utilisation des formules est aussi en cours de préparation.

113. Les Commissions de la CCI mentionnées ci-dessus préparent également des lignes directrices pour les garanties payables sur simple demande. Le but de ce travail est d'établir des principes directeurs à l'usage des banques et autres institutions appelées à fournir des garanties payables au bénéficiaire sur simple demande ou à la première demande, sans que ce dernier ait à fournir la preuve qu'il a subi une perte ou qu'il y a eu défaut dans l'exécution du contrat commercial en cause. Il s'agit en particulier de réduire les possibilités d'abus de ces garanties, au détriment, surtout, du commettant.

114. Les lignes directrices traiteront essentiellement des problèmes pratiques posés par le fonctionnement des garanties payables sur simple demande. L'adoption des lignes directrices sera recommandée aux institutions qui fournissent des garanties.

115. La CEE étudie actuellement les contrats de cautionnement et notamment certains problèmes touchant aux relations internationales.

#### H. *Recouvrements*

116. La Commission des techniques pratiques bancaires de la CCI prépare actuellement des formules-types à l'usage des banques qui effectuent des opérations de recouvrement soumises aux Règles uniformes de la CCI pour les recouvrements. L'objectif de ces formules-types est de faciliter les procédures entre banques. Une brochure explicative qui sera jointe à ces formules est aussi en cours de préparation.

117. La Commission est autorisée à établir des projets de formules et de brochures explicatives à soumettre à l'approbation du Conseil de la CCI. Les informations fournies dans les formules doivent servir à donner des instructions aux banques chargées d'effectuer les opérations de recouvrement.

#### I. *Factoring international*

118. Le développement du factoring dans de nombreux pays a conduit le Conseil de direction de l'UNIDROIT à inclure en 1974 dans son programme de travail une étude sur l'harmonisation nécessaire dans le

domaine du droit. Le factoring est la technique grâce à laquelle un fournisseur de biens ou de services transfère ses créances commerciales à court terme sur ses clients à un professionnel, le factor, qui, moyennant une commission ou une prime, assure leur règlement immédiat et final, leur recouvrement — en assurant tous les risques de cette opération, et notamment celui du non-paiement à l'échéance en raison de l'insolvabilité du débiteur — et la gestion des avoirs. Dans la plupart des pays, la technique employée pour le transfert des créances est celle de la cession et elle a créé peu de problèmes, à part celui de la validité des clauses de réserve de propriété.

119. L'UNIDROIT s'est occupé du factoring international parce que beaucoup de difficultés ont surgi dans ce domaine. Le Comité d'étude a, jusqu'ici, tenu une session, en février 1979, et, après avoir abouti à la conclusion qu'il était nécessaire d'élaborer une convention traitant de certains aspects des opérations de factoring, il a suggéré que les points suivants devraient constituer le noyau de la future convention :

a) Définition des opérations de factoring (qui devrait, entre autres, indiquer clairement qu'elles ne peuvent concerner que des créances commerciales, qu'il importe peu qu'un droit de recours soit ou non reconnu et que de toute manière les opérations de factoring sans notification demeurent exclues);

b) Champ d'application (la Convention ne devrait s'appliquer qu'aux opérations de factoring international; le caractère international provient du fait que les créances dérivent d'un contrat de vente ou d'un contrat de prestations de services entre parties dont l'établissement est situé dans des Etats différents);

c) Formalités de la cession entre le client et le factor et éventuellement entre le factor à l'exportation et le factor à l'importation (nécessité de distinguer la question de la validité de la cession entre les parties de celle de son efficacité vis-à-vis du débiteur : tandis que sa validité entre les parties devrait être soumise à la seule exigence que la cession revête la forme écrite, son efficacité vis-à-vis du débiteur devrait dépendre de la notification);

d) Opposabilité au factor des exceptions et droits de compensation que le débiteur peut avoir contre le fournisseur (affirmation du principe que le factor ne peut avoir plus de droits que n'en avait le fournisseur; détermination du moment à partir duquel le débiteur ne peut plus opposer les exceptions; pour ce qui concerne la réglementation quant au fond des exceptions, renvoi à la loi régissant le rapport entre le fournisseur et le débiteur);

e) Droit du débiteur de récupérer les sommes indûment payées;

f) Résolution des conflits qui peuvent naître entre le factor et les créanciers du fournisseur à propos des créances de ces derniers (refus de considérer tant la notification que l'enregistrement dans un registre public comme moyen pour résoudre ces conflits; recherche d'une autre

forme de publicité, nécessaire pour rendre la cession de créance du fournisseur au factor opposable aux tiers).

120. Le Comité a en outre décidé d'insérer dans la future Convention, à côté de ces règles de fond, des règles de conflit. Cette solution aurait, à son avis, l'avantage de fournir au moins des critères unitaires de rattachement pour tous les aspects non couverts par la loi uniforme; à ce propos, le Secrétariat a été prié de sonder les possibilités d'une collaboration avec la Conférence de La Haye de droit international privé.

121. En dehors de la Conférence de La Haye, la Commission des Communautés européennes, la Chambre de commerce internationale et plusieurs associations représentant la profession du factoring ont participé aux premiers stades des travaux de l'UNIDROIT sur cette question.

#### J. *Leasing international*

122. Au cours de trois sessions, tenues entre novembre 1977 et octobre 1980, un Comité d'étude d'UNIDROIT, composé de membres venant du Brésil, des Etats-Unis d'Amérique, de France, du Nigéria, du Royaume-Uni et de Suisse, a élaboré un avant-projet de règles uniformes concernant certains aspects des opérations de leasing qui, on le sait, prennent de plus en plus d'importance sur le plan national comme sur le plan international.

123. Cet avant-projet a pour particularités essentielles d'une part de mettre en évidence le caractère *sui generis* de l'opération de leasing, dans laquelle c'est l'utilisateur et non le propriétaire qui choisit à la fois le fournisseur et le matériel, et d'autre part de préciser les conséquences juridiques — elles aussi *sui generis* — de ce caractère propre, compte étant tenu des aspects typiques de l'opération. Ainsi, les règles uniformes prévoient que l'utilisateur a le droit d'intenter directement et indépendamment une action en dommages-intérêts au fournisseur pour tout type de perte ou dommage qu'il aura subi par suite de non-livraison, retard à la livraison ou livraison de matériel défectueux. Elles établissent le droit du locataire de refuser une offre de matériel qui n'est pas faite dans un délai raisonnable après la date de livraison stipulée dans le contrat de fourniture (ou, en l'absence d'une telle stipulation, après la date de conclusion dudit contrat) ou qui, à d'autres égards, s'écarte dans une mesure importante des conditions du contrat. Dans les deux cas, il s'agit d'une innovation en faveur du locataire, car les droits en question reviendraient normalement au bailleur, qui est propriétaire du matériel; que ces droits soient accordés au locataire dans la situation *sui generis* propre au leasing se justifie par le fait que c'est le locataire qui choisit à la fois le fournisseur et le matériel. Par ailleurs, sous réserve de certaines exceptions, les règles uniformes exemptent de manière générale le bailleur des

responsabilités contractuelle et délictuelle qui lui incomberaient normalement en tant que propriétaire du matériel; la raison en est que, dans l'opération *sui generis* du leasing, la propriété du matériel est dépouillée de presque tous les attributs de la propriété juridique et que l'on ne peut raisonnablement faire peser sur le bailleur la responsabilité technique liée au matériel choisi et, partant, les risques que comporte l'utilisation de celui-ci.

124. Loin de prétendre constituer une réglementation complète des questions juridiques posées par cette opération *sui generis* qu'est le leasing, les règles uniformes visent simplement à fournir un cadre juridique assez souple auquel les parties auront toute latitude d'ajouter par la suite tel ou tel élément rendu nécessaire par les exigences propres à chaque transaction. Cet aspect a été jugé particulièrement important dans le cas d'une transaction dont toutes les parties sont des hommes d'affaires, le leasing de biens de consommation ayant été exclu dès le départ.

125. A sa troisième session, le Comité d'étude est convenu de limiter la portée des règles uniformes à des situations de leasing spécifiquement internationales. En ce qui concerne la question de savoir quels critères détermineraient qu'une opération de leasing donnée serait ou non traitée comme internationale aux fins des règles uniformes, il a été décidé de prendre en considération non pas le lieu de principal établissement du fournisseur, mais celui du bailleur et du locataire. Cependant, le fait que les règles uniformes sont présentées comme une convention internationale et sont censées couvrir principalement le leasing international ne doit pas préjuger de la forme définitive que l'on pourrait décider de leur donner. Le principal objectif de ces règles a toujours été de mettre en place un cadre juridique général tenant dûment compte des caractéristiques propres à la formule *sui generis* de l'opération tripartite de leasing, afin de la distinguer une fois pour toutes des divers schémas contractuels classiques à la logique commode desquels l'on a généralement tenté de la rattacher jusqu'ici. Les membres du Comité d'étude ont été dès le début d'accord sur le fait que, malgré les énormes perspectives qui s'offrent au leasing entre partenaires de différents pays, le véritable leasing international ne prendra pas vraiment son essor tant qu'on n'aura pas établi une plus grande certitude juridique quant au traitement accordé aux opérations de leasing sur le plan purement interne. Etant donné la pauvreté de la législation nationale dans ce domaine, il est probable que les règles uniformes auront, pendant assez longtemps, plus d'importance comme base de la législation interne que comme réglementation portant spécialement sur le leasing international.

126. L'avant-projet, accompagné d'un rapport explicatif, a été soumis au Conseil de direction d'UNIDROIT qui devait, à sa réunion d'avril 1981, donner des orientations sur l'action à mener ultérieurement. A ce propos, le Comité d'étude a estimé qu'étant donné le caractère nou-

veau de la question traitée, il était peut-être encore prématuré de soumettre le texte aux Gouvernements et qu'il importait davantage de lui assurer une très large diffusion parmi les spécialistes en organisant des colloques dans les diverses régions du monde.

127. Entre-temps, le Comité d'étude a également sollicité le concours de la Conférence de La Haye de droit international privé pour la révision de certaines dispositions de l'avant-projet qui posent des questions de droit international privé.

### K. *Pratiques commerciales restrictives*

#### 1. *Ensemble de principes et de règles équitables convenus au niveau multilatéral pour le contrôle des pratiques commerciales restrictives*

128. La Conférence des Nations Unies sur les pratiques commerciales restrictives a approuvé, le 22 avril 1980, l'Ensemble de principes et de règles équitables convenus au niveau multilatéral pour le contrôle des pratiques commerciales restrictives (voir document TD/RBP/CONF/10) et l'a transmis à l'Assemblée générale à sa trente-cinquième session. Dans sa résolution 35/63, l'Assemblée générale a adopté à l'unanimité l'ensemble de principes et de règles équitables convenus au niveau multilatéral pour le contrôle des pratiques commerciales restrictives et a décidé de réunir, en 1985, sous les auspices de la CNUCED, une Conférence des Nations Unies pour revoir tous les aspects dudit ensemble. En outre, elle a prié le Conseil du commerce et du développement de la CNUCED de constituer, à sa vingt-deuxième session (mars 1981), un Groupe intergouvernemental d'experts des pratiques commerciales restrictives, fonctionnant dans le cadre d'une commission de la CNUCED, qui servira de mécanisme institutionnel pour les travaux dans le domaine considéré.

129. Outre un préambule, l'Ensemble de principes et de règles comprend des sections consacrées aux points suivants : principes équitables — au nombre de sept — convenus au niveau multilatéral pour le contrôle des pratiques commerciales restrictives, principes et règles conçus à l'intention des entreprises, y compris des sociétés transnationales, principes et règles conçus à l'intention des Etats aux niveaux national, régional et sous-régional, mesures au niveau international, mécanisme institutionnel international.

#### 2. *Loi(s) type(s) sur les pratiques commerciales restrictives*

130. On poursuit, à la CNUCED, les travaux consacrés à l'élaboration d'une loi type ou de lois types sur les pratiques commerciales restrictives afin d'aider les pays en développement à se doter d'une législation appropriée. A ce propos, l'Ensemble de principes et de règles



précise que les Etats devraient, au niveau national ou par l'intermédiaire de groupements régionaux, adopter des dispositions législatives et des procédures judiciaires et administratives d'application appropriées, ainsi qu'améliorer et mettre en oeuvre effectivement celles qui existent déjà, aux fins du contrôle des pratiques commerciales restrictives, y compris celles des sociétés transnationales. Ces mesures devraient se fonder essentiellement sur le principe consistant à supprimer ou à traiter efficacement les actes ou comportements d'entreprises qui, par l'abus ou l'acquisition et l'abus d'une position dominante de force sur le marché, limitent l'accès aux marchés ou restreignent indûment la concurrence de toute autre manière, portant ou risquant de porter préjudice au commerce et au développement économique des Etats, ou qui, en raison d'accords ou d'arrangements officiels, non officiels, écrits ou non écrits, entre entreprises, ont les mêmes répercussions.

#### L. *Entreprises multinationales de marketing*

131. Dans le cadre du programme de travail de la CNUCED sur la coopération économique entre pays en développement, des études ont été établies qui abordent certains aspects touchant le droit international privé. Dans ce contexte, un certain nombre d'études ont été consacrées aux aspects juridiques des entreprises multinationales de marketing intéressant plusieurs pays en développement.

132. On pense que les travaux en cours à la CNUCED sur le système mondial de préférences commerciales pourraient aboutir à l'élaboration de textes juridiques touchant la question du droit international privé.

#### M. *Convention et mécanismes visant à promouvoir le commerce*

133. Les instruments ci-après ont été élaborés par l'AELE pour faciliter les échanges en agissant sur les obstacles non tarifaires :

*Convention d'inspection pharmaceutique* (entrée en vigueur : 26 mai 1971).

Objectif : faciliter le commerce des produits pharmaceutiques en assurant la reconnaissance des inspections qui ont pour objet la fabrication de produits pharmaceutiques.

Parties à la Convention : pays de l'AELE (Autriche, Finlande, Islande, Norvège, Portugal, Suède, Suisse et Liechtenstein), et Danemark, Hongrie, Irlande et Royaume-Uni.

*Convention sur le contrôle et le poinçonnage des ouvrages en métaux précieux* (entrée en vigueur : 27 juin 1975).

Objectif : faciliter le commerce des ouvrages en métaux précieux (or, argent, platine) en établissant un "poinçon commun de contrôle".

Parties à la Convention : Autriche, Finlande, Royaume-Uni, Suède et Suisse.

*Mécanisme pour la reconnaissance réciproque des essais et inspections des équipements de navires* (entrée en vigueur : 1er janvier 1971)

Objectif : faciliter le commerce des équipements de navires en assurant la reconnaissance des essais et inspections les concernant.

*Mécanisme pour la reconnaissance réciproque des essais de machines et tracteurs agricoles — sécurité d'utilisation, ergonomie, sécurité du trafic routier* (entrée en vigueur : 1er septembre 1972)

Objectif : faciliter le commerce des machines et tracteurs agricoles en assurant la reconnaissance des essais et inspections les concernant.

*Mécanisme pour la reconnaissance réciproque des essais et inspections d'appareils à gaz* (entrée en vigueur : 1er août 1972)

Objectif : faciliter le commerce des appareils à gaz en assurant la reconnaissance des essais et inspections les concernant.

*Mécanisme pour la reconnaissance réciproque des essais et inspections de récipients sous pression* (entrée en vigueur : 1er janvier 1971)

Objectif : faciliter le commerce des récipients sous pression en assurant la reconnaissance des essais et inspections les concernant.

*Mécanisme pour la reconnaissance réciproque des essais et inspections de dispositifs de lavage* (entrée en vigueur : 1er janvier 1978)

Objectif : faciliter le commerce des dispositifs de lavage en assurant la reconnaissance des essais et inspections les concernant.

*Mécanisme pour la reconnaissance réciproque des essais et inspections d'appareils de chauffage à combustible liquide* (entrée en vigueur : 1er janvier 1978)

Objectif : faciliter le commerce des appareils de chauffage à combustible liquide en assurant la reconnaissance des essais et inspections les concernant.

*Mécanisme pour la reconnaissance réciproque des rapports d'évaluation sur les produits pharmaceutiques* (entrée en vigueur : 13 juin 1979)

Objectif : faciliter le commerce des produits pharmaceutiques en assurant la reconnaissance des rapports d'évaluation sur ces produits.

#### N. *Main-d'oeuvre*

134. Les activités de l'OIT en ce qui concerne la main-d'oeuvre et ses aspects connexes sont exposées ci-après :

1. *Activités visant à l'adoption de conventions ou de recommandations internationales en matière de main-d'oeuvre*

135. Les activités ci-après ont pour but l'adoption de conventions ou de recommandations internationales en matière de main-d'oeuvre :

*Promotion de la négociation collective*

On s'attend qu'une recommandation soit adoptée par la Conférence internationale du travail, en juin 1981.

*Egalité de chances et de traitement pour les travailleurs des deux sexes : travailleurs ayant des responsabilités familiales*

On s'attend qu'une convention et une recommandation soient adoptées par la Conférence internationale du travail, en juin 1981.

*Conservation des droits des travailleurs migrants en matière de sécurité sociale (révision de la Convention n° 48)*

Des conclusions provisoires, dégagées après consultation des gouvernements et visant à l'adoption d'une convention et d'une recommandation complémentaire, seront examinées par la Conférence internationale du travail, en juin 1981.

*Cessation de la relation de travail à l'initiative de l'employeur*

Des conclusions provisoires dégagées après consultation des gouvernements et visant à l'adoption d'une convention et d'une recommandation complémentaire, seront examinées par la Conférence internationale du travail en juin 1981.

*Réadaptation professionnelle*

Le débat général que la Conférence internationale du travail consacrera à cette question, en juin 1982, devrait aboutir à l'adoption, en 1983, d'un instrument venant compléter la recommandation concernant l'adaptation et la réadaptation professionnelles des invalides (1955).

*Révision de la Convention concernant les conditions d'emploi des travailleurs des plantations (1958)*

La Conférence internationale du travail examinera, en juin 1982, des propositions tendant à réviser en partie ladite Convention (et notamment les dispositions déterminant sa portée).

2. *Rédaction de codes de pratique, de guides et de manuels*

136. L'OIT a rédigé les codes de pratique, guides et manuels suivants :

*Règlement type de sécurité pour les établissements industriels*

Les travaux préparatoires de révision seront effectués au cours des deux prochains exercices biennaux.

*Code de pratique concernant la sécurité des opérations de halage et de transports miniers*

Le projet, qui a été mené à bien, est distribué aux gouvernements pour observations.

*Code pratique concernant la sécurité et la santé dans la sidérurgie*

Le projet de code est en cours d'élaboration. Il sera soumis à une réunion d'experts en décembre 1981.

*Code de pratique concernant l'utilisation en toute sécurité d'équipements souterrains diesel dans les mines*

Le projet est en cours d'élaboration.

*Code de pratique concernant la sécurité et la santé dans la construction d'installations offshore fixes pour l'industrie pétrolière*

Le projet a été mené à bien récemment, lors d'une réunion d'experts. Il sera publié après avoir été approuvé par le Conseil d'administration.

*Code de pratique concernant la radioprotection dans les secteurs de l'extraction et du raffinage des minerais radioactifs (Partie IV du Manuel de l'OIT sur la radioprotection industrielle)*

Ce code sera l'objet d'une publication commune de l'AIEA, de l'OIT et de l'OMS.

O. *Normes alimentaires internationales*

137. Par sa résolution WHA33.32, la trente-troisième Assemblée mondiale de la santé (OMS) a notamment prié le Directeur général "d'élaborer un code international de commercialisation des substituts du lait maternel" et "de soumettre le code pour examen au Conseil exécutif à sa soixante-septième session, en vue de sa transmission avec les recommandations du Conseil à la trente-quatrième Assemblée mondiale de la santé, avec des propositions concernant sa promotion et son application soit sous la forme d'un règlement au sens des articles 21 et 22 de la Constitution de l'Organisation mondiale de la santé, soit sous la forme d'une recommandation au sens de l'article 23, en indiquant les conséquences juridiques et autres de chacune de ces deux solutions". Le document EB67/20 du 10 décembre 1980 décrit le processus d'élaboration de ce projet de code international et expose rapidement les conséquences juridiques et autres des deux solutions possibles. Le projet de Code international lui-même y est présenté et sous forme de règlement, et sous forme de recommandation.

P. *Clause de la nation la plus favorisée*

138. La question de la clause de la nation la plus favorisée a été soulevée pour la première fois en 1964. Par la suite, à sa dix-neuvième session, en 1967, la Commission du droit international a noté qu'à la vingt et unième session de l'Assemblée générale, plusieurs représentants à la Sixième Commission avaient instamment demandé que

la Commission du droit international traite la clause de la nation la plus favorisée. En raison de l'intérêt manifesté pour cette question et parce qu'une clarification de ses aspects juridiques pourrait être utile à la CNUDCI, la Commission a décidé d'inscrire à son programme de travail la question de la "clause de la nation la plus favorisée dans le droit des traités".

139. En 1968, la Commission a chargé un rapporteur spécial d'explorer les principaux domaines d'application de la clause. En 1969, le Rapporteur spécial a présenté son premier rapport.

140. Par la suite, entre 1970 et 1976, la Rapporteur spécial a soumis six autres rapports traitant de divers aspects de la question. A sa vingt-huitième session, en 1976, la Commission a achevé, conformément à la recommandation de l'Assemblée générale, l'examen en première lecture du projet d'articles sur cette clause.

141. A sa trente et unième session, l'Assemblée générale, par sa résolution 31/97 du 15 décembre 1976, a recommandé à la Commission du droit international d'achever, en tenant compte des observations reçues des Etats membres, des organes de l'Organisation des Nations Unies compétents en la matière et des organisations intergouvernementales intéressées, l'examen en deuxième lecture du projet d'articles.

142. A sa trentième session, en 1978, la Commission a réexaminé le projet d'articles sur la base du premier rapport soumis par le nouveau Rapporteur spécial. Après avoir étudié le premier rapport du Rapporteur spécial et un certain nombre de propositions, ainsi que les rapports de son Comité de rédaction, la Commission a adopté le texte définitif d'un projet de trente articles sur les clauses de la nation la plus favorisée.

143. Par sa résolution 35/161 du 15 décembre 1980, consacrée à l'examen du projet d'articles sur les clauses de la nation la plus favorisée, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général d'inviter à nouveau les Etats membres, les organes de l'Organisation des Nations Unies compétents en la matière et les organisations intergouvernementales intéressées à présenter par écrit ou à mettre à jour, le 30 juin 1981 au plus tard, leurs commentaires et observations sur le projet d'articles sur les clauses de la nation la plus favorisée adopté par la Commission du droit international. L'Assemblée générale a également prié les Etats membres de présenter leurs observations sur la recommandation de la Commission tendant à ce que ce projet d'articles soit porté à l'attention des Etats membres en vue de la conclusion d'une convention sur la question.

#### Q. *Immunités juridictionnelles des Etats et de leurs biens*

144. L'un des domaines où la question des immunités juridictionnelles des Etats et de leurs biens se pose est ce-

lui des immunités commerciales. Cette question a été inscrite sur la liste provisoire des sujets choisis en vue de leur codification par la Commission du droit international en 1949. Ce n'est toutefois qu'en 1977 que cette question a été examinée plus avant. A sa trente-deuxième session, tenue du 5 mai au 25 juillet 1980, la Commission du droit international a été saisie du deuxième rapport sur la question des immunités juridictionnelles des Etats et de leurs biens (A/CN.4/331 et Add.1). La première partie du rapport traite des questions relatives aux immunités juridictionnelles accordées ou étendues par les Etats territoriaux aux Etats étrangers et à leurs biens. La deuxième partie examine la pratique — judiciaire, administrative et gouvernementale — des Etats, dans l'optique des principes fondamentaux du droit international des immunités des Etats. Il convient de noter que la CNUDCI a ajourné l'examen des aspects de cette question touchant l'issue des travaux de la Commission du droit international.

#### R. *Projet de traité en vue de la création d'une zone d'échanges préférentiels pour les Etats d'Afrique australe et d'Afrique de l'Est*

145. La CEA a proposé l'adoption d'un traité en vue de la création d'une zone d'échanges préférentiels pour les Etats d'Afrique australe et d'Afrique de l'Est. Ce projet de traité a été soumis à l'examen des Ministres du commerce, des finances et du plan des pays d'Afrique australe et d'Afrique de l'Est, lors de leur deuxième réunion extraordinaire tenue à Kampala (Ouganda) du 27 octobre au 1er novembre 1980. Le projet de traité fait aujourd'hui encore l'objet de négociations.

#### S. *Nouveau programme de travail du GATT*

146. En 1979, le GATT a adopté un nouveau programme de travail sur lequel s'articuleront ses activités dans les années 80. L'application des accords du Tokyo Round figure au premier plan dans ce programme de travail, mais les Parties contractantes à l'Accord général sont de surcroît convenues de poursuivre leurs efforts dans les domaines suivants :

Agriculture : les questions liées au commerce des produits agricoles continueront à occuper une place importante dans les travaux du GATT;

Mesures de sauvegarde : les négociations sur les mesures de sauvegarde seront poursuivies à titre hautement prioritaire;

Le GATT continuera à favoriser le processus de libéralisation des échanges;

Aménagement des structures et politique commerciale : le Groupe consultatif des dix-huit, qui s'est vu conférer le statut d'organe permanent du GATT, a été prié de poursuivre son examen des problèmes d'aménage-

ment des structures et de politique commerciale en tenant compte des relations commerciales Nord-Sud; GATT et pays en développement : en accordant la priorité aux questions commerciales intéressant les pays en développement et en renforçant le rôle du Comité du commerce et du développement du GATT, les Parties contractantes à l'Accord général espèrent contribuer à une solution satisfaisante des problèmes mis en évidence dans le rapport de la Commission Brandt. Parallèlement à la création du Comité des mesures de sauvegarde, les Parties contractantes à l'Accord général ont aussi institué un Sous-Comité des mesures de protection qui examinera les nouvelles mesures de protection affectant les échanges des pays en développement. Le GATT a par ailleurs l'intention de poursuivre celles de ces activités qui visent à promouvoir une nouvelle expansion des échanges entre pays en développement. Enfin, les activités d'assistance technique du secrétariat du GATT seront également poursuivies.

### XIII. FACILITATION DU COMMERCE INTERNATIONAL

#### A. *Facilitation des procédures du commerce international*

##### 1. *Répertoire d'éléments de données commerciales*

147. Le Comité pour le développement du commerce de la Commission économique pour l'Europe (Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international) a établi un répertoire d'éléments de données commerciales (voir document TRADE/WP.4/133) contenant les séries convenues d'éléments de données normalisés qui ont pour objet de faciliter l'échange de données dans le commerce international. Ces éléments de données normalisés peuvent être exploités à l'aide de toute méthode d'échange de données, sur document et d'autres moyens de communication de l'information.

148. Jusqu'ici, des éléments de données ont été recommandés dans les domaines suivants : transports maritimes et combinés; factures commerciales et documents connexes; transport par route; formalités douanières; transport par chemin de fer; et crédits documentaires. Le répertoire devrait être prêt en 1981. En mars 1981, le Groupe de travail de la CEE sur la facilitation des procédures du commerce international a recommandé des éléments de données dans les domaines suivants : transport multimodal; transport par air et expédition de fret. Le répertoire sera tenu à jour par le Groupe de travail conformément aux règles convenues.

149. Le projet considéré englobe la normalisation des éléments d'information figurant dans les documents utilisés pour le commerce international. Ces éléments cor-

respondent en substance aux normes internationales proposées par l'ISO. Les questions juridiques soulevées par ce projet sont donc celles qui se posent généralement en liaison avec la facilitation du commerce : présentation des documents, authentification, négociabilité, sûreté, procédures d'importation, termes commerciaux, certificats exigés par la législation nationale et documents divers.

150. Le répertoire peut être considéré comme une série de recommandations non impératives à l'usage de ceux qui participent au commerce international. Ce projet est exécuté en coopération avec la CNUCED, la Chambre de commerce internationale (CCI), la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM), l'Organisation internationale de normalisation (ISO), l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI), le Conseil de coopération douanière (CCD), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), le Comité international des transports par chemin de fer (CIT), la Communauté économique européenne (CEE), l'Association du transport aérien international (IATA), l'Union internationale des transports routiers (IRU), l'Office central des transports internationaux par chemin de fer (OCTI), la Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication S. C. (SWIFT), la Commission de statistique des Nations Unies, l'Union internationale des chemins de fer (UIC), des organismes nationaux de facilitation et des centres de liaison pour les travaux de facilitation du commerce ainsi que d'autres organes. Cette coopération s'est avérée avantageuse pour chacun des organes et organismes cités dans les domaines étudiés (facilitation du commerce, termes commerciaux, normes, transports maritimes, etc.).

151. Le Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international a adopté le répertoire à sa douzième session, tenue les 25 et 26 septembre 1980. Le répertoire a été approuvé par les représentants des pays membres de la CEE dont les noms suivent : Allemagne, République fédérale d', Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Hongrie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République démocratique allemande, Roumanie, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Turquie et URSS.

##### 2. *Echange de données commerciales*

152. En 1975, le Comité pour le développement du commerce de la Commission économique pour l'Europe (Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international) a créé une équipe de travail qui a établi le document intitulé "Directives pour l'échange de données commerciales élaborées au sein de la CEE". Ces directives seront publiées prochainement. Toutefois, comme on estime actuellement qu'il y aura plusieurs méthodes d'échange de données et que les partenaires commerciaux pourront choisir entre ces méthodes, le Groupe

de travail a décidé d'enregistrer et de publier les principaux systèmes de construction de messages en usage au lieu d'un seul système commun. Les règles pour l'enregistrement de ces systèmes doivent être mises au point, et les systèmes enregistrés figureront dans un futur répertoire des protocoles du commerce international. Un avant-projet de règles pour l'enregistrement des systèmes dans le futur répertoire des protocoles du commerce international a été examiné en mars 1981.

153. Le Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international a approuvé la publication de directives pour l'échange d'informations commerciales élaborées au sein de la CEE, lors de sa neuvième session en 1979 (TRADE/WP.4/127).

### 3. *Alignement des documents commerciaux*

154. Le Comité pour le développement du commerce de la Commission économique pour l'Europe (Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international) a entrepris un projet relatif à l'alignement des documents commerciaux, qui prévoit notamment l'harmonisation et la simplification de documents utilisés dans le commerce international tels que le document de transport multimodal, le bordereau de ferroutage, la lettre de transport aérien universelle, le document de transport universel (polyvalent), les certificats de contrôle, les contrats commerciaux, les instructions relatives à l'expédition et les certificats phytosanitaires. Cette harmonisation et cette simplification se fondent sur la formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux. Le projet englobe le Système des Nations Unies pour les documents commerciaux alignés, dont le parachèvement et la mise à jour se poursuivent.

155. Ce projet est exécuté en coopération avec l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI), le Conseil de coopération douanière (CCD), l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI), le Fonds monétaire international (FMI), le Conseil d'assistance économique mutuelle (CAEM), la Communauté économique européenne (CEE), la Chambre de commerce internationale (CCI), la Fédération internationale des associations des transitaires et assimilés (FIATA), l'Union internationale des transports routiers (IRU); l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Organisation internationale de normalisation (ISO), la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM), le Comité international des transports par chemins de fer (CIT) et l'Union internationale des compagnies de transport combiné rail/route (UIRR). Le texte définitif de la recommandation est en préparation.

156. Les travaux relatifs à la simplification et à la normalisation des documents dans le domaine du commerce extérieur se poursuivent dans le cadre de la Commission permanente du commerce extérieur du CAEM.

### B. *Information en matière de facilitation du commerce*

157. A sa onzième session, tenue en mars 1980, le Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international, organe subsidiaire du Comité pour le développement du commerce de la Commission économique pour l'Europe, a décidé de publier une brochure intitulée "Informations concernant le Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international" (TRADE/WP.4/INF.68; TD/B/FAL/INF.69).

## XIV. ACCÈS À LA JUSTICE ET VALIDITÉ DES JUGEMENTS ET DES SENTENCES ARBITRALES RENDUS À L'ÉTRANGER

### A. *Assistance judiciaire mutuelle*

158. A sa quatorzième session (octobre 1980), la Conférence de La Haye a adopté une *Convention tendant à faciliter l'accès international à la justice*. Cette Convention traite des questions de l'assistance judiciaire, de la caution *judicatum solvi*, des copies d'actes juridiques et des ordonnances judiciaires, de la contrainte par corps et du sauf-conduit (il s'agit en réalité d'une révision des chapitres III à VI de la Convention de La Haye de 1954 relative à la procédure civile). La Convention, qui a été ouverte immédiatement à la signature, est datée du 25 octobre 1980; à cette date, elle avait été signée par trois Etats : Allemagne, République fédérale d', France et Grèce.

### B. *Convention interaméricaine sur la validité extraterritoriale des jugements et des sentences arbitrales rendus à l'étranger*

159. La Convention interaméricaine sur la validité extraterritoriale des jugements et des sentences arbitrales rendus à l'étranger a été signée à Montevideo (Uruguay), le 8 mai 1978, lors de la deuxième Conférence interaméricaine spécialisée de droit international privé.

## XV. FORMATION ET RECHERCHE CONCERNANT DES QUESTIONS LIÉES À L'INSTAURATION DU NOUVEL ORDRE ÉCONOMIQUE INTERNATIONAL

160. Depuis 1975, comme suite aux directives énoncées par l'Assemblée générale, l'UNITAR a mis spécialement l'accent, dans son programme de travail, sur les questions intéressant l'instauration du Nouvel Ordre économique international. Les documents établis dans le ca-

dre de projets ayant un rapport avec le Nouvel Ordre économique international sont notamment les suivants :

Troisième rapport intérimaire sur la technologie, la répartition interne et les relations Nord-Sud

Aperçu général sur les obstacles à l'instauration du Nouvel Ordre économique international

Le développement international pendant les années 80 et au-delà : ressources nécessaires et réactions des pays industrialisés (Rapport d'une équipe de travail sur le développement international)

Conclusions de la Conférence commune de l'UNITAR, du Club de Rome et du Centre d'études économiques et sociales du Tiers monde sur le régionalisme et le Nouvel Ordre économique international.

161. Un autre projet porte sur l'étude de la structure et de la composition de six marchés internationaux de produits de base — alimentation, énergie, matières premières, biens d'équipement, articles manufacturés et armements — afin de déterminer dans quelle mesure ils contribuent à faciliter ou à retarder l'élaboration et la mise en oeuvre de politiques rationnelles visant à assurer la meilleure utilisation possible des ressources locales, tant humaines que matérielles. A cet effet, on modifie les instruments d'analyse (un modèle et des scénarios) pour étudier l'impact des six marchés de produits de base dans différentes régions.

162. Une série de conférences régionales importantes a été organisée par l'UNITAR au titre de son Projet sur le futur; la première, qui s'est tenue en 1977 à Dakar (Sénégal), a eu pour thème "L'Afrique et la problématique du futur". Une deuxième conférence qui portait sur les "Autres stratégies possibles du développement et l'avenir de l'Asie", a eu lieu en mars 1980 à New Delhi (Inde). Ces conférences ont permis à des chercheurs, à des planificateurs et à des représentants des gouvernements de procéder à des échanges de vues sur l'évolution des options de développement liées aux circonstances particulières de la région.

163. En collaboration avec le Centre d'études économiques et sociales du Tiers monde, l'UNITAR a mis sur pied un réseau de 98 équipes de chercheurs indépendants dans le monde entier et en a coordonné les travaux. Chacun des groupes qui composent ce réseau a : i) déterminé si les objectifs du Nouvel Ordre économique international étaient réalisables dans sa région, son pays ou son domaine de compétence; ii) rendu compte des positions officielles en ce qui concerne ces objectifs ainsi que des réactions et des attitudes des diverses composantes socio-économiques (milieux d'affaires, monde du travail, moyens d'information, grand public, etc.); iii) proposé des stratégies ou des modalités d'application possibles.

164. Les résultats des travaux de recherche effectués par l'ensemble du réseau ont été publiés en 17 volumes qui sont rassemblés dans la bibliothèque commune de

l'UNITAR et du Centre d'études économiques et sociales du Tiers monde sur le Nouvel Ordre économique international. Les principales questions intéressant le Nouvel Ordre économique international qui sont traitées dans ces ouvrages sont les suivantes :

Objectifs en matière d'aide et d'assistance et paramètres structurels et fonctionnels des transferts de ressources au titre de l'aide publique au développement (APD);

Questions relatives au commerce international : obstacles tarifaires et non tarifaires, système généralisé de préférences, produits de base, commerce des produits agricoles et des autres produits en général, intégration des pays en développement dans l'économie mondiale;

Questions financières internationales : réforme des procédures de vote au Fonds monétaire international (FMI), renégociation et service de la dette, DTS, transferts de capitaux privés;

Questions relatives à l'industrialisation, au transfert de la technologie et aux pratiques commerciales : rôle futur des pays développés et des pays en développement dans le redéploiement des industries, élaboration d'un code de conduite pour les sociétés transnationales, compétitivité des ressources naturelles vis-à-vis des produits synthétiques, cadre juridique nécessaire pour mettre fin aux pratiques commerciales restrictives;

Questions sociales et culturelles : nécessité d'assurer une répartition plus équitable des revenus, organisation des services de santé, scolarisation et bien-être social des enfants;

Questions politiques et institutionnelles : souveraineté économique des Etats, positions des divers pays membres en ce qui concerne les propositions et objectifs du Nouvel Ordre économique international.

165. L'appel lancé en vue de l'instauration d'un Nouvel Ordre économique international a imposé une tâche très lourde au Système des Nations Unies et a conduit à des tentatives de réforme visant à rendre le système plus apte à mener les négociations relatives au Nouvel Ordre et à en assurer l'instauration. C'est à l'examen de ces tentatives de réforme qu'est consacré ce projet de l'UNITAR qui débouchera sur la publication de deux ouvrages. Le premier, qui se présente sous la forme d'une monographie des options de politique, est consacré aux ajustements institutionnels et notamment à l'interaction entre les questions de fond et le contexte institutionnel où elles sont soulevées et négociées.

166. Dans le deuxième de ces ouvrages, on décrira et on analysera les aspects du processus de négociation du Nouvel Ordre économique international, en se fondant essentiellement sur les points de vue des participants à ce processus. Cet ouvrage rassemblera 18 essais originaux consacrés à certaines questions délicates du dialogue Nord-Sud et regroupés comme suit sous les quatre thèmes suivants :

a) Négociations relatives au Nouvel Ordre économique international

Éléments institutionnels de la nouvelle diplomatie pour le développement

Le facteur confiance dans la diplomatie multilatérale

L'expérience de la Conférence sur la coopération économique internationale

Les conférences des Nations Unies et la recherche du Nouvel Ordre économique international

Les négociations relatives au Fonds commun de la CNUCED

Les négociations relatives au régime du fond des mers;

b) Le Nouvel Ordre économique international et les groupes

Le dialogue au Nouvel Ordre économique international et les groupes

Le rôle des Etats non alignés dans l'instauration du Nouvel Ordre économique international

Le renforcement de la capacité de négociation du Groupe des 77;

c) Réformes institutionnelles

Adaptation des institutions de l'ordre ancien à la diplomatie du Nouvel Ordre

Le processus de prise des décisions à l'UNESCO : expérience du groupe de rédaction et de négociation

Formules possibles de prises des décisions au niveau multilatéral

L'opération de restructuration à l'Organisation des Nations Unies;

d) Les questions institutionnelles et le Nouvel Ordre économique international

La CNUCED et le Nouvel Ordre économique international

La Conférence sur le droit de la mer et le Nouvel Ordre économique international

Le Nouvel Ordre économique international et les sociétés transnationales

Le Nouvel Ordre économique international et la coopération technique entre pays en développement

Questions institutionnelles intéressant le Nouvel Ordre économique international et restant à régler.

167. Le Centre de recherche sur le Nouvel Ordre économique international effectue des études sur les aspects juridiques de ce Nouvel Ordre tels qu'ils ont été définis par le Comité de l'Association de droit international sur le Nouvel Ordre économique international. Un séminaire s'est tenu à Oxford en mars-avril 1981. Les questions ci-après y ont été examinées :

a) Principes généraux et Charte des droits et devoirs économiques des Etats, y compris les questions théoriques et institutionnelles;

b) Questions évoquées à l'article 2 de la Charte des droits et devoirs économiques des Etats en ce qui concerne la souveraineté permanente sur les ressources naturelles, les richesses et les activités économiques en particulier :

Les mesures de coopération internationale (notamment règlement des différends et traités bilatéraux et autres de coopération);

Application des principes énoncés à l'alinéa *j* du chapitre premier ("exécution de bonne foi des obligations internationales");

Normes relatives au versement d'une "indemnité adéquate";

c) Sociétés transnationales et notamment codes de conduite et principes directeurs concernant ces sociétés;

d) Transfert des techniques;

e) Pratiques commerciales restrictives;

f) Commerce international du point de vue des objectifs du Nouvel Ordre économique international :

Conséquences juridiques des nouveaux codes qui ont résulté des négociations commerciales multilatérales pour les pays en développement et propositions relatives à la promotion des objectifs du Nouvel Ordre économique international;

Examen des procédures de réglementation, de réclamation et de règlement des différends dans les codes commerciaux (existants ou proposés);

Aspects juridiques des propositions relatives à une nouvelle organisation du commerce international;

g) Aspects juridiques de la répartition et de l'utilisation des produits alimentaires à l'échelle mondiale dans un Nouvel Ordre économique international;

h) Contrats dans le domaine du développement industriel;

i) Aspects juridiques de la réforme monétaire et financière internationale;

j) Droit au développement.

[A/CN.9/202/Add.3\*]

**Activités récentes et actuelles de la Commission du droit international susceptibles d'avoir une incidence sur des questions touchant au domaine du droit commercial international**

Par sa résolution 34/142 du 17 décembre 1979\*\*, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général "de prendre

\* 5 juin 1981.

\*\* Annuaire . . . 1980, première partie, I.C.