

**Assemblée générale**

Distr. générale
11 juin 2008
Français
Original: anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Quarante et unième session
New York, 16 juin-3 juillet 2008

**Projet de convention sur le contrat de transport
international de marchandises effectué entièrement ou
partiellement par mer**

**Compilation des commentaires formulés par les gouvernements et
les organisations intergouvernementales***

Additif

Table des matières

	<i>Page</i>
II. Commentaires reçus de gouvernements et d'organisations intergouvernementales.	2
A. États	2
16. Royaume-Uni.	2

* La présente note est soumise avec retard car elle a été reçue tardivement.



II. Commentaires reçus de gouvernements et d'organisations intergouvernementales

A. États

16. Royaume-Uni

[Original: anglais]

[11 juin 2008]

Introduction

1. Le Gouvernement du Royaume-Uni est reconnaissant de la possibilité qui lui est donnée de commenter le projet de convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer.
2. Le Royaume-Uni accueille favorablement et appuie l'action que mènent la CNUDCI et le CMI pour produire un instrument qui remplacera les conventions existantes sur le transport maritime et donnera effet, entre les transporteurs et les chargeurs, pour ce qui est de l'incidence du risque dans le transport de marchandises, à un accord plus moderne que ce que l'on trouve dans les instruments existants.
3. Le Royaume-Uni estime également, à l'instar de la CNUDCI, que l'instrument devrait introduire de nouvelles règles qui régiraient les aspects nouveaux – actuels et futurs – du secteur des transports, comme le transport “de porte à porte” et l'utilisation de documents électroniques de transport.
4. Le Royaume-Uni appuie fermement, de surcroît, l'idée défendue par la CNUDCI et par le CMI selon laquelle le nouvel instrument devrait être à même de créer, dans le domaine du transport maritime, une plus grande harmonie que par le passé entre les lois nationales et, dans toute la mesure possible, une plus grande uniformité. Il estime, en effet, qu'il en va de la viabilité de la nouvelle convention.
5. Le Royaume-Uni, enfin, insiste sur la nécessité d'obtenir un degré raisonnable de sécurité juridique. Ce qu'on entend par là, c'est un texte dont les dispositions soient suffisamment claires pour indiquer l'intention du projet et applicables dans la pratique. La nouvelle convention n'atteindra pas pleinement son but si son application se traduit par une complexité et une incertitude juridique inacceptables qui seraient sources de litiges inutiles, coûteux et, éventuellement, infructueux. Comme il n'existera aucune instance d'appel capable de rendre des décisions contraignantes concernant l'interprétation de l'instrument, l'incertitude juridique pourrait avoir pour effet de perpétuer le désaccord.

Commentaire global du Royaume-Uni sur l'ensemble du texte

6. Le Royaume-Uni n'a pas de commentaire à faire sur ce que l'on peut appeler l'équilibre commercial du projet de convention. Il n'a jamais considéré avoir pour rôle de promouvoir les intérêts des transporteurs, des chargeurs ou d'autres parties à un contrat de transport de marchandises. À ce stade, de surcroît, il estime qu'il serait mal avisé de chercher à apporter des changements qui pourraient ruiner des compromis déjà négociés sur certains points commerciaux.

7. Le Royaume-Uni, en revanche, juge nécessaire d'aborder des questions de technique du droit qui, non résolues, pourraient empêcher la ratification de la Convention ou, dans l'éventualité où elle serait ratifiée, l'empêcher de bien fonctionner ou causer ultérieurement des difficultés, des incertitudes ou d'inutiles dépenses judiciaires.

8. Le Royaume-Uni considère globalement que le texte du projet de convention est indéniablement complexe et manque parfois de clarté, mais qu'il n'en devrait pas moins fonctionner raisonnablement bien dans la pratique. Il existe cependant deux principaux domaines dans lesquels des problèmes majeurs pourraient surgir et dans lesquels il importe de modifier le texte avant que la Commission l'approuve. On estime que, s'ils ne sont pas corrigés, ces problèmes risquent, au pire, d'empêcher la ratification et, au mieux, d'être une abondante source de litiges par la suite. Ces deux points sont examinés brièvement ci-après.

Définition du “contrat de transport”

9. Par son dispositif, le projet de convention s'applique aux “contrats de transport” (art. 5). Un “contrat de transport” se définit (art. 1.1) comme étant “le contrat par lequel un transporteur s'engage, moyennant paiement d'un fret, à déplacer des marchandises d'un lieu à un autre. Le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d'autres modes”.

10. Il ressort ainsi du libellé du texte qu'il faut, pour que la Convention s'applique, que le contrat prévoie, expressément ou de manière implicite, que les marchandises seront transportées par mer. Comme cela a parfois été souligné, de nombreux contrats s'abstiennent, pour de bonnes raisons commerciales, de préciser le mode de transport, soit entièrement, soit en offrant plusieurs possibilités. Si le contrat ne spécifie pas de mode, la Convention ne s'applique pas, à moins qu'on puisse déduire une obligation implicite de transport par mer.

11. À divers stades, il a été proposé d'ajouter quelques mots pour indiquer qu'un contrat qui autorise le transport par mer sera réputé être un “contrat de transport” lorsque les marchandises auront effectivement été transportées par mer. Ces propositions ont jusqu'à présent été rejetées. Le Royaume-Uni estime que, sans ces mots, la Convention s'appliquerait aux marchandises transportées entièrement ou partiellement par mer, dans la mesure où le contrat permet ce transport. Sur ce point, cependant, la Convention n'est pas claire.

12. Le résultat n'est donc pas satisfaisant. Il se pourrait en conséquence que, si la Convention était adoptée, elle ait un champ d'application partiel et incertain. Cette probabilité est renforcée par l'article 5 qui dispose que, selon le contrat de transport, l'un des lieux ci-après, à savoir le lieu de réception, le port de chargement, le lieu de livraison ou le port de déchargement, se trouve dans un État contractant. Il s'ensuit que, si ni le lieu de réception, ni le lieu de livraison ne se trouve dans un État contractant et aucun port de chargement ou de déchargement n'est spécifié dans le contrat, la Convention pourra ne pas s'appliquer même si, en fait, les ports de chargement et de déchargement se trouvaient dans des États contractants.

13. Selon le Royaume-Uni, il importe, avant que la Commission approuve le projet de convention, de modifier la définition du “contrat de transport” et le libellé de l'article 5 de façon à faire clairement entrer dans le champ d'application de la Convention tout transport par mer lorsque le port effectif de chargement ou de

déchargement se trouve dans un État contractant, et à permettre à un tribunal de prendre en compte non seulement le contrat de transport, mais aussi la façon dont les marchandises ont effectivement été transportées.

14. Le Royaume-Uni considère qu'une question aussi essentielle que le champ d'application de la Convention devrait être réglée maintenant et sans plus attendre.

Chapitre 9. Livraison des marchandises; Chapitre 11. Transfert de droits

15. Le projet de convention contient un chapitre nouveau et problématique sur la "livraison des marchandises". Ce chapitre a pour but louable de proposer des solutions juridiques aux questions suivantes, notamment: À quel stade le destinataire est-il tenu d'accepter la livraison des marchandises? De quel recours le transporteur dispose-t-il si le destinataire ne respecte pas cette obligation? Quelles mesures le transporteur doit-il prendre pour s'assurer que les marchandises sont livrées à la bonne personne? De quel recours le transporteur dispose-t-il si aucun destinataire ne réclame les marchandises ou si le détenteur d'un document de transport négociable ne réclame pas les marchandises ou réclame les marchandises mais ne présente pas ou ne peut pas présenter un document de transport original?

16. De l'avis du Royaume-Uni, ce chapitre risque de créer plus de problèmes qu'il n'en résoudra et il est, dans sa forme actuelle, loin d'être satisfaisant. L'article 49, en particulier, qui a pour but d'apporter une solution au problème de la livraison sans production de connaissements, tendra à saper le fonctionnement d'un document de transport négociable en tant que titre représentatif sans exonérer le transporteur de sa responsabilité civile; tendra à faciliter la fraude; continuera d'obliger le transporteur à exiger une garantie avant d'agir sur instruction de la partie contrôlante ou du chargeur; et ne profitera enfin que peu aux parties.

17. Le Royaume-Uni admet qu'il est nécessaire de réformer quelque peu la loi actuelle pour résoudre le problème durable que pose la livraison sans production de connaissements. Il ne s'oppose pas à cette réforme sur le fond. L'inconvénient du projet d'article 49 tient à ceci qu'il ne fait rien d'autre que compliquer et brouiller encore davantage la situation juridique actuelle. S'il était adopté, qui plus est, il ferait obstacle à une réforme plus satisfaisante et globale de la législation correspondante. Enfin, le Royaume-Uni ne peut appuyer une réforme qui faciliterait la fraude.

18. Le Royaume-Uni considère que la CNUDCI doit continuer d'examiner les questions visées au chapitre 9 du projet avant de présenter à l'adoption un texte développé. Le chapitre 9 doit servir de base à un examen plus poussé. De l'avis du Royaume-Uni, ce chapitre insuffisamment élaboré nuirait, s'il était adopté, à la ratification du projet de convention.

19. En ce qui concerne le chapitre 11 consacré au transfert de droits, le Royaume-Uni estime que le projet de texte est actuellement trop squelettique pour conférer une sécurité juridique ou faciliter l'harmonisation des législations nationales. En outre, il ne devrait pas être soumis aux mêmes conditions d'applicabilité que le reste de la Convention. Pour qu'il bénéficie aux chargeurs, aux destinataires et aux transporteurs, il faudrait continuer de le clarifier et de le modifier.

Conclusion

20. Le Royaume-Uni est reconnaissant de la possibilité qui lui est donnée de commenter le projet de convention. Tout en appuyant l'action de la CNUDCI et en prenant acte des nombreux aspects positifs que recèle ce texte, il considère qu'avant que la Commission ne l'approuve, il faudrait y apporter plusieurs modifications importantes:

a) Il faudrait modifier la définition du "contrat de transport" de façon à prendre en compte le fait de savoir si les marchandises ont été ou non transportées par mer;

b) Il faudrait exclure de la Convention le chapitre 9 relatif à la livraison des marchandises et le chapitre 11 relatif au transfert de droits pour les soumettre à un examen plus poussé. On estime qu'il serait utile à l'ensemble des chargeurs et des négociants que la CNUDCI élabore ensuite un instrument distinct (convention ou loi type, à définir ultérieurement) qui traiterait de la livraison des marchandises, du transfert de droits et peut-être d'autres questions (comme les droits de la partie contrôlante). On estime que cette approche faciliterait davantage l'harmonisation des législations nationales que ne le ferait le texte actuel.

21. Dans l'éventualité où la proposition b) ci-dessus ne serait pas retenue, le Royaume-Uni propose d'autoriser, comme alternative, les États contractants à déroger à ces chapitres, ou du moins au chapitre 9.
