



Assemblée générale

Distr.: Limitée
27 octobre 2006

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail III (Droit des transports)
Dix-huitième session
Vienne, 6-17 novembre 2006

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

Identité du transporteur – Proposition de texte des Gouvernements de l'Italie et des Pays-Bas

Note du secrétariat*

En vue de la dix-huitième session du Groupe de travail III (Droit des transports), les Gouvernements de l'Italie et des Pays-Bas ont soumis au secrétariat la proposition jointe en annexe, relative à l'identité du transporteur dans le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer].

Le document joint en annexe est la traduction d'un document reproduit tel qu'il a été reçu par le secrétariat.

* La soumission tardive du document s'explique par la date à laquelle son contenu a été communiqué au secrétariat.



Annexe

Identité du transporteur

1. La présente proposition vise à répondre aux problèmes pratiques que soulèvent les documents de transport qui n'indiquent pas clairement l'identité du transporteur. Elle tente de tenir compte des observations qu'ont formulées des représentants lorsque le projet d'article 40-3 a été examiné précédemment¹.

2. Cette proposition part du postulat qu'en vertu de la fonction de preuve que remplit le document de transport, son porteur doit être capable de déterminer à partir du document lui-même qui est le transporteur. En principe, il ne devrait pas être nécessaire, pour le découvrir, d'étudier les relations contractuelles qui existent entre le chargeur et le transporteur.

3. Le premier problème pratique abordé dans cette proposition est celui qui se pose lorsque le recto du document n'est pas clair. En effet, cette face peut comprendre certains noms qui, sur le plan juridique, peuvent désigner les agents de réservation ou seulement la raison sociale du transporteur². Or, il importe que le transporteur soit *identifié* comme tel dans le document. Il est donc proposé de reformuler l'article 38 e) comme suit:

“e) Le nom et l'adresse d'une personne identifiée comme étant le transporteur;”

4. Un deuxième problème pratique se pose lorsque le transporteur est identifié au recto d'un document (souvent dans la signature) et qu'une clause sur l'identité du transporteur ou une clause de dévolution désignant le propriétaire du navire effectuant le transport comme le transporteur figure en petits caractères au verso dudit document. Ces deux indications de l'identité du transporteur entrent souvent en conflit. On pourrait remédier à l'ambiguïté qui en découle en veillant à ce que les informations qui figurent au recto du document priment celles qui figurent au verso. À cette fin, il est proposé le libellé suivant:

“Si une personne est identifiée comme le transporteur au recto d'un document de transport ou d'un enregistrement électronique concernant le transport, toute information au verso de ce document ou de cet enregistrement identifiant expressément ou implicitement une autre personne comme le transporteur est dépourvue d'effet juridique.”

5. Troisièmement, il se peut qu'à partir du document, il ne puisse être déterminé de manière suffisamment claire qui est le transporteur. Actuellement, de nombreux documents de transport ne satisfont pas l'exigence du projet d'article 38 e). L'exemple le plus courant est celui d'un document signé par le capitaine (ou en son nom). Dans ce cas, il est rarement précisé si le capitaine a signé sous l'autorité du propriétaire du navire ou d'une autre personne telle que l'affrèteur à temps ou

¹ Voir A/CN.9/526, par. 56 à 60 et A/CN.9/WG.III/WP.62, par. 27 à 34.

² Cela satisfait aux exigences des articles 23 a) i) et 26 a) i) des Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires de la CCI (RUU 500). Ces articles, cependant, admettent également un connaissement signé par le capitaine du navire effectuant le transport, sans que le transporteur soit identifié.

l'affrèteur au voyage. Dans de nombreux pays, le traitement de la question a permis l'établissement d'une jurisprudence et, dans certains, il peut en outre exister des dispositions législatives. Ces solutions nationales, cependant, sont loin d'être uniformes. Pour répondre au problème, l'actuel projet d'article 40-3 introduit une présomption sauf preuve contraire selon laquelle le propriétaire inscrit est le transporteur. Lors de précédentes discussions, cependant, ce projet de disposition a soulevé plusieurs questions cruciales. C'est pourquoi un nouveau projet de texte plus affiné, pouvant répondre à la plupart des préoccupations exprimées, est proposé ci-dessous pour remplacer le libellé actuel de l'article 40-3:

“Si aucune personne n'est identifiée dans le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport comme le transporteur ou si le nom et l'adresse de ce dernier n'y sont pas indiqués, mais les données du contrat indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire désigné, le propriétaire inscrit du navire est présumé être le transporteur, à moins qu'il ne prouve que le navire faisait l'objet d'un affrètement coque nue au moment du transport, qu'il n'identifie l'affrèteur coque nue et n'en indique l'adresse, auquel cas ledit affrèteur est présumé être le transporteur. Le propriétaire peut aussi réfuter la présomption d'être le transporteur en identifiant le transporteur et en indiquant l'adresse de ce dernier. L'affrèteur coque nue peut réfuter toute présomption d'être le transporteur de la même manière.”

6. Dans l'éventualité où le projet de libellé proposé au paragraphe précédent serait retenu, il faudrait logiquement prévoir une disposition selon laquelle le délai de prescription d'un an doit être prolongé dans les cas où la présomption est réfutée. Cette disposition pourrait être libellée comme suit:

“Si le propriétaire a identifié l'affrèteur coque nue et en a indiqué l'adresse, ou si l'un ou l'autre a identifié le transporteur et en a indiqué l'adresse, le délai mentionné à l'article 69 ne commence pas à courir à compter de la date à laquelle une procédure judiciaire ou arbitrale est introduite contre le propriétaire inscrit ou l'affrèteur coque nue jusqu'à l'expiration d'un délai de 90 jours à compter de la date à laquelle les informations pertinentes sont communiquées par le propriétaire ou l'affrèteur coque nue, selon le cas.”

7. Enfin, d'un point de vue rédactionnel, il est proposé au secrétariat de supprimer l'actuel paragraphe 3 du projet d'article 40 afin de créer un nouvel article qui serait placé entre les articles 38 et 39 actuels et qui, en cas d'adoption, reprendrait les libellés présentés aux paragraphes 4, 5 et 6 ci-dessus. Ce nouvel article pourrait être intitulé:

“Identité du transporteur”.