

**Assemblée générale**

Distr.: Générale
14 avril 2008
Français
Original: arabe

**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 des gouvernements et des
organisations intergouvernementales**

Additif

Table des matières

	<i>Page</i>
II. Commentaires reçus des gouvernements et des organisations intergouvernementales	2
A. États	2
11. Jordanie	2



II. Commentaires reçus des gouvernements et des organisations intergouvernementales

A. États

11. Jordanie

[Original: arabe]
[14 avril 2008]

a) Commentaires portant sur des dispositions spécifiques

Article premier

1. Étant donné que la Convention porte sur le transport international effectué entièrement ou partiellement par mer, il faut ajouter une définition de “partiellement”, par rapport aussi à d’autres modes de transport.

2. S’agissant des définitions, il faut ajouter à la liste une définition du terme “marchandises dangereuses”, comme suit:

“Des marchandises classées dangereuses selon le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) ou selon les classements dont il a été convenu, émis par les États parties à la Convention, qui sont contenus dans les règles internationales en vigueur”.

3. S’agissant des définitions, il faut ajouter à la liste une définition du mot “réception” comme suit:

“Le terme ‘réception’ désigne la réception de marchandises par la partie exécutante ou son représentant qui s’engage à les livrer conformément aux conditions de transport.”

4. Le paragraphe 2 de l’article premier utilise et définit le terme “contrat de volume”, mais quel contrat est le contraire d’un contrat de volume? En effet, s’il ne s’agit pas d’un contrat de volume, par quel terme est-il désigné?

5. S’agissant des définitions, au paragraphe 5, le terme “transporteur” désigne “la personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur”. Il convient de préciser cette définition comme suit:

“Le terme ‘transporteur’ désigne la personne qui s’engage à transporter des marchandises d’un lieu à un autre et qui est l’une des parties au contrat de transport.”

6. S’agissant des définitions, il y a confusion en ce qui concerne la notion de partie exécutante à l’alinéa a) du paragraphe 6 et celle de partie exécutante maritime au paragraphe 7 du même article, puisque c’est le port qui joue ces rôles dans les limites de la zone portuaire en vertu des lois et réglementations qui régissent son fonctionnement et non en vertu du fait qu’il agit pour le compte du transporteur.

7. Selon la définition énoncée au paragraphe 7 de l’article premier, la partie exécutante maritime n’est pas habilitée à délivrer un document de transport au nom du transporteur parce que seul le transporteur délivre un document de transport,

contrairement à ce que dit le paragraphe 14 b) de l'article premier. Il faut apporter cette correction.

8. S'agissant des définitions, il est suggéré d'amender comme suit le paragraphe 8 qui définit le chargeur:

“Le terme ‘chargeur’ désigne la personne qui envoie les marchandises à un transporteur pour les faire transporter d'un lieu à un autre et qui est l'une des parties au contrat de transport.”

9. Il est inutile de mentionner le chargeur documentaire au paragraphe 9 de l'article premier et ce qui suit sans énoncer son rôle et ses obligations.

10. S'agissant des définitions, l'alinéa a) du paragraphe 14 dispose que le document de transport “constate la réception, par le transporteur ou la partie exécutive, des marchandises en vertu d'un contrat de transport”. On pourrait en améliorer la rédaction comme suit: “Constata la réception, par le transporteur ou la partie exécutive, des marchandises faisant l'objet du contrat de transport”.

11. S'agissant des définitions, il faut amender le paragraphe 14 de l'article premier en ajoutant l'alinéa c) qui suit et en amendant de la même manière l'article 18:

“c) Constata le moment où les marchandises sont acquises par le destinataire ou lui sont livrées.”

12. S'agissant des définitions, le paragraphe 16 dispose que “le terme ‘document de transport non négociable’ désigne un document de transport qui n'est pas négociable”. Il est proposé de l'amender comme suit:

“Le terme ‘document de transport non négociable’ désigne un document de transport qui énonce le nom d'un seul destinataire et qui ne permet à nul autre de réceptionner les marchandises.”

13. La définition du terme “navire” au paragraphe 25 de l'article premier n'apporte pas de nuances au terme “bâtiment”. Il serait plus exact d'y ajouter le terme “en état de navigabilité”: “Le terme ‘navire’ désigne tout bâtiment en état de navigabilité utilisé pour transporter des marchandises.” Cela concorde avec la rédaction de l'alinéa a) de l'article 15.

Article 2

14. L'article 2 intitulé “Interprétation de la présente Convention” est rédigé ainsi que suit:

“Pour l'interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application ainsi que d'assurer le respect de la bonne foi dans le commerce international.”

15. Il serait plus correct sur le plan linguistique et plus simple de rédiger l'article 2 ainsi que suit:

“Pour l'interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application et le principe de bonne foi dans le commerce international.”

Article 3

16. Il convient d'ajouter le membre de phrase "ou si elles ont été utilisées auparavant" à la fin de l'article 3 pour que celui-ci soit libellé comme suit:

"Les avis, confirmations, consentements, conventions, déclarations et autres communications visés aux articles 20, paragraphe 2; 24, paragraphes 1 à 3; 38, paragraphe 1 b), c) et d); 42, paragraphe 4 b); 46; 50, paragraphe 3; 53, paragraphe 1 b); 61, paragraphe 1; 65; 68; et 82, paragraphes 2 et 5, se présentent sous forme écrite. Des communications électroniques peuvent être utilisées à ces fins, à condition qu'elles le soient avec l'accord de leur auteur et de leur destinataire ou qu'elles aient été utilisées auparavant."

Article 4

17. Il convient de réécrire l'article 4 intitulé "Applicabilité des moyens de défense et des limites de responsabilité" parce qu'il manque de clarté.

Article 6

18. S'agissant de l'article 6 intitulé "Exclusions particulières", il est injustifiable d'exclure de l'application de la Convention les navires affrétés, a fortiori s'ils ont été affrétés auprès du transporteur lui-même. Il est dangereux d'exclure les chartes-parties.

Article 12

19. Le paragraphe 2 b) de l'article 12 traite de la fin de la responsabilité du transporteur lorsque celui-ci remet les marchandises à une autorité ou à un tiers. Selon ce libellé, la livraison ne peut être effectuée par le port parce que, dans de nombreux cas de figure, la responsabilité du transporteur se poursuit; par exemple, lorsque des marchandises dangereuses qui arrivent ont des adresses fictives, lorsque les marchandises qui sont déchargées restent sous la garde du transporteur en raison de la confusion des marques de fabrique et des numéros en l'absence de pièces justificatives individualisées, lorsque des marchandises sont en transbordement ou lorsque des conteneurs qui appartiennent au transporteur reviennent vides au port.

20. L'article 12 présente plusieurs lacunes en ce qui concerne la durée de responsabilité et il est difficile de l'appliquer sans recourir à d'autres conventions. Il vaudrait mieux se fonder sur les dispositions relatives à la durée de responsabilité contenues dans les Règles de Hambourg.

Article 13

21. L'article 13 de la Convention, qui traite du déplacement n'entrant pas dans le champ du contrat de transport, est inintelligible; il faut le clarifier et le préciser. Comment peut-on autoriser le transporteur à émettre un document de transport qui n'entre pas dans le champ du contrat de transport et en vertu duquel il n'est pas obligé de transporter les marchandises et prévoir que sa responsabilité s'étend sur la durée du contrat de transport?

Article 14

22. Le paragraphe 1 fait jouer au transporteur le rôle du port. Ce texte est irréaliste et inacceptable parce qu'une grande partie des marchandises transportées par mer est entreposée et n'est pas livrée directement.

23. Le paragraphe 2 supprime le rôle du port en habilitant le chargeur et le transporteur à jouer le rôle du port du simple fait de leur accord. Cela peut se concevoir lorsque le transporteur est propriétaire des installations portuaires et en assure la gestion lui-même, mais ce cas de figure est plutôt rare.

24. Il convient d'ajouter le membre de phrase "au marquage (pour les distinguer des autres marchandises)" au paragraphe 1 de l'article 14 de la Convention pour qu'il soit ainsi rédigé:

"1. Le transporteur, pendant la durée de sa responsabilité telle que définie à l'article 12 et sous réserve de l'article 27, procède de façon appropriée et soigneuse à la réception, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au marquage (pour les distinguer des autres marchandises), au transport, à la garde, aux soins, au déchargement et à la livraison des marchandises."

25. L'article 14 est en contradiction avec les règles internationales relatives au déchargement, au transport et à l'expédition.

Article 15

26. Cette condition ne s'applique qu'au début du voyage.

27. La Convention ne définit pas la nature de la diligence raisonnable qui doit être exercée aux termes de l'article 15, par exemple.

Article 16

28. Il convient d'ajouter à la fin de l'article 16 de la Convention sur les marchandises pouvant présenter un danger le membre de phrase "pourvu qu'une déclaration soit rédigée pour expliquer ce qui a conduit le transporteur à prendre ces mesures et qu'aucune mesure moins préjudiciable aux marchandises n'a été prise, à condition que ce soit par les autorités compétentes".

Article 18

29. L'alinéa m) du paragraphe 3 de l'article 18 sur le fondement de la responsabilité en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises est rédigé comme suit: "Mesures raisonnables visant à sauver ou tenter de sauver des biens en mer". Cet alinéa est trop général: pourquoi la tentative de sauver les marchandises l'emporte-t-elle tant sur la perte ou le dommage subi par les marchandises?

30. S'agissant du fondement de la responsabilité, les paragraphes 4 et 5 devraient former un seul point: il est inutile de les séparer puisqu'ils visent la même exclusion.

Article 20

31. L'alinéa a) du paragraphe 1 confère à la partie exécutante maritime l'obligation supplémentaire de transporter les marchandises dans un autre État,

contrairement à la définition de la partie exécutante maritime figurant au paragraphe 7 de l'article premier, qui restreint cette activité au périmètre du port. Il convient d'apporter une correction.

Article 21

32. Il convient de corriger le texte de la version arabe du paragraphe 1 ("Si le transporteur [...], ils assument une responsabilité solidaire") en utilisant le terme juridique: "ils assument une responsabilité solidaire".

33. Il convient de remplacer le membre de phrase "ils assument une responsabilité solidaire" par le membre de phrase "leur responsabilité sera solidaire" au paragraphe 1 de l'article 21 sur la responsabilité solidaire pour qu'il soit ainsi rédigé:

"Si le transporteur et une ou plusieurs parties exécutantes maritimes sont responsables de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, leur responsabilité est solidaire mais uniquement dans les limites prévues dans la présente Convention."

Article 22

34. L'article 22 se prête à bien des interprétations et peut faire naître de nombreuses divergences de vues.

Article 23

35. S'agissant du calcul de la réparation, il y a une différence de prix entre le moment de livraison et le moment de l'achat, surtout si le délai de livraison a été long. Il est préférable de le restreindre à toute période qui est préférable pour réparer la perte subie par le propriétaire des marchandises puisque le prix au moment de l'achat est beaucoup plus élevé qu'au moment de la livraison, d'où une perte pour le propriétaire en raison du retard dans la livraison ou du déroutement du navire pour des raisons commerciales qui ne sont pas impérieuses.

Article 27

36. Il convient de clarifier cet article sur le transport précédant ou suivant un transport par mer.

Articles 29 et 30

37. Il convient de supprimer le mot "raisonnablement" car il affaiblit le texte.

Article 36

38. Il ne sert à rien de le mentionner parce qu'il ne fait que compliquer la question.

Article 37

39. Il est exclu de permettre l'expédition de marchandises sans document de transport et il est donc préférable d'amender ou de supprimer cet article.

40. Outre les renseignements qu'il signale, cet article devrait également mentionner des informations concernant le numéro du document et le nombre d'exemplaires originaux, ainsi que des informations relatives à la déclaration selon laquelle le document en question a été émis conformément aux dispositions de la Convention, le nom de la société d'assurance, le numéro et la date du contrat d'assurance et ce dont les parties au contrat ont convenu pour ne pas entrer en contradiction avec les dispositions de la Convention ou la législation interne en la matière.

Article 38

41. Il convient d'ajouter l'alinéa e) au paragraphe 1 de l'article 38 sur les données du contrat, rédigé comme suit:

- e) La désignation du garant des marchandises dangereuses.

Article 39

42. Il convient d'examiner à nouveau le paragraphe 3 de l'article 39, car il dispose que le signataire est le transporteur et que la charge de la preuve pèse sur la personne qui est à l'origine du litige.

Article 41

43. La disposition du paragraphe 2 de l'article 41 manque de clarté parce que le membre de phrase "mais n'en indiquent pas la signification" est flou.

Article 42

44. L'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 42 relatif aux réserves concernant les informations relatives aux marchandises dans les données du contrat dispose que le transporteur ne fait des réserves relatives aux informations sur les marchandises que s'il les sait erronées. Cependant, il devrait d'abord demander au chargeur de rectifier les informations pour qu'elles correspondent aux marchandises. Il serait préférable de formuler une règle générale sur les réserves qui font état des marchandises.

Article 43

45. S'agissant du paragraphe c) ii) de l'article sur la force probante des données du contrat, on ne saurait permettre au transporteur de transporter des conteneurs et d'exclure les numéros d'identification des plombs apposés sur les conteneurs puisque cela saperait les bases mêmes de l'opération et ouvrirait la voie au changement des marchandises et à la contrebande, au transport d'articles interdits ou dangereux du fait de cette ingérence. L'expérience le montre et il y a encore quelques affaires dont connaissent les tribunaux jordaniens pour cette raison.

Article 44

46. Ce terme ne veut-il pas dire que la livraison du fret a été payée?

Article 47

47. S'agissant du paragraphe b) de l'article 47, on ne saurait permettre au transporteur de plaider l'ignorance de l'adresse du chargeur. Si les adresses de tous ceux qui sont évoqués dans ce paragraphe sont inconnues, qui les connaît? Ce qui importe davantage toutefois, c'est que le paragraphe ne traite pas du sort qui est fait aux marchandises, surtout s'il est impossible de s'en départir en raison de leur nature, de leurs caractéristiques techniques ou de leur dangerosité.

48. On croit comprendre d'après le paragraphe d) de cet article que les marchandises ont été déchargées du navire au port voulu. Il serait préférable qu'elles restent à bord du même navire afin d'être retournées à leur lieu d'origine en raison de l'absence de l'adresse du destinataire.

Article 49

49. Les paragraphes e), f), g) et h) étant obscurs, il faut les clarifier.

Article 54

50. S'agissant de l'exécution des instructions par le transporteur, au paragraphe 2, il faut supprimer le membre de phrase "Dans tous les cas".

Article 56

51. Cet article permet d'apporter des modifications au contrat de transport, notamment ceux évoqués aux alinéas 1 b) et c) de l'article 52. Cela ouvre la voie à la contrebande et au transport de marchandises interdites et dangereuses sous un nom d'emprunt, et donc l'extinction des responsabilités puisque, si cela peut être acceptable en cas d'erreur, il en découle la responsabilité de retourner les marchandises si de telles modifications ont pour effet d'empêcher la livraison des marchandises.

Article 59

52. Cet article autorise le transfert de droits d'une partie à une autre, mais comment ce transfert peut-il être autorisé sans le consentement du cessionnaire? On en voit le danger dans les registres électroniques.

53. Cet article est contraire au principe de transfert de droits puisque légalement il faut, pour opérer un transfert, remplir certaines conditions qui ne sont pas appliquées dans cet article et cela crée en quelque sorte une contradiction dans l'interprétation si le terme juridique "transfert de droits" ne s'applique pas dans le sens prévu par la présente Convention; ce terme devrait remplacer tous autres termes afin d'éviter toute confusion, puisqu'il y a une différence entre transfert et transfert par endossement.

54. Les dispositions relatives au transfert qui sont contenues dans le code civil et leurs effets diffèrent des dispositions relatives au transfert par endossement qui figuraient à l'origine dans le code du commerce. Il y a confusion dans cet article entre transfert et transfert par endossement.

Article 61

55. De toute évidence il faut changer “la date du jugement ou de la sentence” en “la date à laquelle la procédure a été lancée ou à laquelle l’affaire a été déférée à l’arbitrage” parce que cela est juste du fait que la valeur aura probablement évolué entre la date à laquelle la procédure avait été lancée et la date de la sentence, par exemple (et cela est conforme aux principes que l’on trouve dans la procédure civile).

56. S’agissant des limites de responsabilité, le paragraphe 3 indique la valeur de la monnaie et du droit de tirage spécial, quelle que soit la perte subie par le titulaire du droit. Cela s’applique aussi à la disposition de l’article 62 parce que dans de nombreux cas les frais de transport peuvent ne pas correspondre aux prix des marchandises.

Article 63

57. Il convient de réexaminer l’article 63 afin de le clarifier.

Articles 64 et 65

58. Les articles 64 et 65 entrent en contradiction avec notre législation interne, qui prévoit un délai d’un an.

Article 65

59. S’agissant de la prorogation du délai pour agir, cet article confère à la personne à qui une réclamation est adressée le droit pendant le cours du délai de proroger celui-ci. Il en résulte l’impossibilité pour l’auteur de la réclamation d’engager une procédure.

Article 69

60. Au paragraphe 2, il est impossible pour quiconque n’est pas signataire d’un contrat d’être lié par les dispositions de ce contrat (droits et obligations) et il en découle qu’il est impossible pour quiconque d’être lié par ce que les parties ont convenu lors même que la compétence d’un tribunal aurait été discutée.

Article 70

61. Il convient d’étudier et de clarifier l’article 70 conformément au contrat de transport.

Article 72

62. L’article 72 donne à entendre qu’il faut signer cette convention pour protéger le propriétaire des marchandises et le titulaire d’autres droits parce que le texte enlève clairement des pouvoirs aux tribunaux de l’État qui prennent des mesures provisoires ou conservatoires.

Article 79

63. L’article 79 ouvre un champ très large à l’arbitrage.

Article 82

64. Il faut changer la place dans la Convention de l'article sur les règles spéciales pour les contrats de volume, car il s'agit de dispositions de fond qui ont trait à la teneur de la Convention et il serait erroné de les placer à la suite des dispositions générales, qu'elles devraient précéder.

Article 83

65. Cet article relatif aux règles spéciales pour les animaux vivants n'énonce pas les raisons qui motivent l'exclusion des obligations du transporteur et la non-émission de documents de transport indiquant la quantité, le type, le poids, la destination, etc. Cependant, ce qui importe davantage, c'est qu'une telle exclusion ne devrait pas exister et qu'il faut mentionner clairement le respect d'autres obligations, telles que produire un certificat de santé du pays d'origine.

Article 91

66. L'article 91 est soumis à l'approbation du Parlement jordanien.

b) Observations générales

67. Le projet de convention fait obligation à l'État ratifiant de dénoncer d'autres conventions internationales, évoquées au chapitre 18 – Clauses finales, à l'article 91, et leurs conséquences. Il faut examiner de près cette question de concert avec les autorités compétentes afin d'éviter toute conséquence malheureuse qui résulterait de la dénonciation de ces conventions si la Jordanie en était l'un des signataires.

68. Il convient de mesurer les effets juridiques: la signature de cette convention entraîne-t-elle la modification de certaines lois et réglementations, par exemple en ce qui concerne les registres électroniques dont la légalité et l'approbation sont encore à l'étude en Jordanie? Nous savons d'expérience combien il est facile de falsifier de tels registres, d'en modifier le contenu. L'article 2 du projet de convention dispose qu'il faut s'y conformer.

69. Les obligations qui sont faites tant au transporteur qu'au chargeur doivent être empreintes de clarté pour permettre un distinguo net entre l'identité du chargeur et celle du consignataire et, en l'éventuelle absence du consignataire, le retour des marchandises à leur point d'origine, afin d'empêcher la contrebande et le transport de marchandises interdites ou dangereuses d'un pays à l'autre en ayant recours à des adresses fictives.

70. Le document électronique négociable de transport n'est pas conforme à la législation jordanienne sur les banques et les documents négociables ne sont pas permis.

71. Le document de transport maritime appelé connaissance n'est pas un contrat; mais il constate l'existence d'un contrat, matérialisé par les conditions figurant sur le connaissance, qui sont réglementées par des conventions de chaque État si les Règles de Hambourg ou de Visby s'appliquent, alors que dans ce document on ne sait trop si certaines conditions s'appliquent.

72. La présente Convention ne renferme pas de dispositions relatives à une autorisation de transport qui permettrait à une personne de conclure un contrat de transport.
