

V. — DROIT DES TRANSPORTS

A. — Rapport du Secrétaire général : étude des travaux des organisations internationales concernant le droit des transports [A/CN.9/172*]

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes
INTRODUCTION	1-2
I. — PRINCIPALES RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE, DU CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL ET DE LA CNUCED DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS (DANS L'ORDRE CHRONOLOGIQUE)	3-13
II. — ÉTUDE DES TRAVAUX DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES SUR LES CINQ QUESTIONS EXPRESSÉMENT MENTIONNÉES PAR LA CNUDCI À SA ONZIÈME SESSION.	14-63
A. — Transport multimodal	14-28
a) Travaux liés aux travaux de la CNUCED sur le transport multimodal	14-20
b) Travaux non liés aux travaux de la CNUCED sur le transport multimodal ..	21-28
B. — Chartes-parties	29-31
C. — Assurances maritimes	32-41
D. — Transport par conteneurs	42-53
E. — Réexpédition des marchandises	54-63
a) Transitaire agissant en tant que mandataire	54-58
b) Transitaire agissant pour son propre compte	59-63
III. — CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	64-68

Introduction

1. A sa onzième session (New York, 30 mai – 16 juin 1978), la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international a examiné son futur programme de travail¹. A cet égard, la Commission a décidé d'accorder la priorité, entre autres, à l'examen du sujet des transports. La Commission a prié le Secrétaire général d'établir des études "exposant les travaux déjà réalisés par les organisations internationales dans le domaine des transports multimodaux, des chartes-parties, de l'assurance maritime, du transport par conteneur et des contrats de commission"². Le présent rapport a été établi conformément à cette demande.

2. Le présent rapport se réfère d'abord brièvement aux principales résolutions de l'Assemblée générale, du Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies et de la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED) intéressant le domaine des transports. On y examine ensuite les

travaux des organisations internationales sur les cinq questions relevant du droit des transports expressément visées dans la décision de la Commission: transport multimodal, chartes-parties, assurance maritime, transport par conteneur et contrats de commission.

I. — Principales résolutions de l'Assemblée générale, du Conseil économique et social et de la CNUCED dans le domaine des transports (dans l'ordre chronologique)

3. Dans sa résolution 1082 A (XXXIX) du 30 juillet 1965, le Conseil économique et social a noté la nécessité d'aborder la situation dans son ensemble lorsqu'on cherchait à élaborer une politique des transports, l'importance des dispositifs institutionnels pour la création et l'entretien des moyens de transports et la responsabilité globale qui revenait au Conseil économique et social et au Secrétaire général pour promouvoir et coordonner les activités dans le domaine du développement des transports.

4. Dans sa résolution 1373 (XLV) du 2 août 1968, le Conseil économique et social a prié le Secrétaire général de s'occuper de toutes les formes de transport terrestre ainsi que de transport par voie d'eau intérieure, des services de cabotage et des services côtiers, y compris les installations portuaires utilisées par ces divers moyens de transport. Dans cette même résolution, le Conseil économique et social a également prié le Secrétaire général d'assurer la coordination générale des activités supposant

¹ Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-troisième session, Supplément n° 17 (A/33/17), chap. IV (Annuaire . . . 1978, première partie, II, A).

² Ibid., par. 67, c, vii, et 68.

* 26 mars 1979.

l'utilisation de plusieurs modes de transport et de faire des études ou des recherches sur les questions de transport intermodal ou revêtant un caractère interdisciplinaire.

5. A sa deuxième session, la CNUCED a adopté la résolution 14 (II) en date du 25 mars 1968, par laquelle elle a élargi sa compétence de façon à y inclure la réglementation internationale des transports maritimes, en ce qui concerne en particulier les connaissances de transport de marchandises par mer, les chartes-parties, l'assurance maritime et la possibilité d'élaborer un instrument international sur les relations internationales dans le domaine des transports maritimes.

6. Dans sa résolution 46 (VII) du 21 septembre 1968, le Conseil du commerce et du développement a chargé la Commission des transports maritimes de la CNUCED de créer un groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes et d'en arrêter le mandat à la lumière des dispositions de la résolution 14 (II) de la CNUCED susmentionnée.

7. Le 25 avril 1969, la Commission des transports maritimes de la CNUCED a adopté la résolution 7 (III) portant création d'un groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED, qui a été chargé d'étudier les aspects économiques et commerciaux de la réglementation et des pratiques internationales en matière de transports maritimes et de formuler des recommandations à présenter à la CNUDCI pour l'élaboration de nouveaux textes de réglementation ou pour toute autre action appropriée dans le domaine des transports maritimes. A sa première session (Genève, 1^{er} — 12 décembre 1969), le Groupe de travail a adopté le programme de travail suivant: connaissances, chartes-parties, avaries communes, assurance maritime et aspects économiques et commerciaux de la réglementation et des pratiques internationales dans d'autres domaines des transports maritimes.

8. Dans sa résolution 1734 (LIV) du 10 janvier 1973, le Conseil économique et social a prié la CNUCED d'entreprendre l'étude du sujet du transport multimodal international et d'élaborer des études sur tous les aspects pertinents, y compris les questions telles que les incidences dans les domaines du commerce et du transport internationaux, la balance des paiements, le coût du transport international et l'assurance ainsi que la comptabilité du transport multimodal international de marchandises avec les politiques nationales des transports, du commerce et de l'assurance. Le Conseil du commerce et du développement a été prié d'établir un groupe préparatoire intergouvernemental pour l'élaboration d'un avant-projet de convention sur le transport multimodal international qui serait soumis à une conférence de plénipotentiaires.

9. Dans sa décision 6 (LVI) du 14 mai 1974, le Conseil économique et social a prié le Conseil du commerce et du développement de convoquer un groupe intergouvernemental spécial des normes relatives aux conteneurs. Ce groupe intergouvernemental devait évaluer les travaux accomplis par l'Organisation internationale de normalisation (ISO) sur les conteneurs servant au transport des marchandises et les effets que la normalisation dans le

domaine du transport par conteneur pourrait avoir sur l'économie, celle en particulier des pays en développement, et examiner s'il serait possible et opportun d'élaborer un accord international sur les normes relatives aux conteneurs.

10. Dans sa résolution 2043 (LXI) du 5 août 1976, le Conseil économique et social a rappelé ses résolutions précédentes et celles de l'Assemblée générale sur la décentralisation des activités économiques et sociales et le renforcement des commissions régionales. Le Conseil a réaffirmé que les commissions régionales devraient devenir les principaux centres du développement économique et social général au sein du système des Nations Unies, dans leurs régions respectives.

11. Dans son rapport sur les travaux de sa dix-septième session³ le Comité du programme et de la coordination (CPC) a noté qu'en ce qui concernait les transports maritimes au niveau mondial, l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) était chargée des questions maritimes ayant un caractère essentiellement technique ou touchant la sécurité de la navigation, et la CNUCED des questions de commerce et de développement et des aspects connexes des transports maritimes. Le CPC a recommandé qu'au sein du système des Nations Unies la CNUCED soit responsable du transport multimodal et de la conteneurisation, le Département des affaires économiques et sociales de l'Organisation des Nations Unies des nouvelles techniques de transport et la Commission économique pour l'Europe (CEE) [au nom de tout le système], du transport de marchandises dangereuses⁴. Dans sa résolution 2098 (LXIII) du 3 août 1977, le Conseil économique et social a fait siennes les conclusions et recommandations du CPC.

12. Dans son rapport sur les travaux de sa dix-septième session, le CPC a également recommandé que la responsabilité des transports terrestres (qui englobent également les voies d'eau intérieures, les services de cabotage et les services côtiers) soit transférée du Siège de l'Organisation des Nations Unies aux commissions régionales. Dans sa résolution 2098 (LXIII) du 3 août 1977, le Conseil économique et social a fait sienne cette recommandation. Dans sa résolution 32/206 du 21 décembre 1977, l'Assemblée générale a autorisé le Secrétaire général à présenter des propositions en matière de programmes pour transférer des ressources en vue d'accroître l'activité des programmes relatifs aux transports des commissions régionales, et, dans sa résolution 32/116 C (III) du 29 janvier 1979, l'Assemblée générale a approuvé le transfert des fonds nécessaires.

13. A la suite de l'adoption de la résolution 2098 (LXIII) du Conseil économique et social en date du 3 août 1977⁵, attribuant à la CNUCED la responsabilité principale des travaux sur le transport multimodal et la conteneurisation, le Conseil du commerce et du dévelop-

³ *Ibid.*, trente-deuxième session, Supplément n° 38 (A/32/38), par. 14, al. 1.

⁴ *Ibid.*, par. 14, al. 2.

⁵ Voir par. 11 ci-dessus.

pement a adopté, le 15 septembre 1978, la décision 169 (XVIII), par laquelle il a élargi le mandat de la Commission des transports maritimes de la CNUCED en y incluant les aspects mondiaux du transport multimodal et de la conteneurisation dans tous les cas où il y a liaison par mer.

II. — Etude des travaux des organisations internationales sur les cinq questions expressément mentionnées par la CNUDCI à sa onzième session

A. — TRANSPORT MULTIMODAL

a) *Travaux liés aux travaux de la CNUCED sur le transport multimodal*

14. En application de la résolution 1734 (LIV) du Conseil économique et social en date du 10 janvier 1973⁶, le Conseil du commerce et du développement a adopté, le 10 mai 1973, la décision 96 (XII) portant création du Groupe préparatoire intergouvernemental pour l'élaboration d'une convention sur le transport multimodal international. Le Groupe préparatoire a été chargé d'élaborer un avant-projet de convention sur le transport multimodal international compte tenu des besoins particuliers des pays en développement.

15. Aux fins des travaux de la CNUCED, le transport multimodal international s'entend du transport international de marchandises d'un pays à un autre utilisant plus d'un mode de transport (mer, chemin de fer, route ou air) sur la base d'un seul document de transport délivré au chargeur par l'entrepreneur de transport multimodal. Dans plusieurs études qu'il a établies pour le Groupe préparatoire, le secrétariat de la CNUCED a examiné les questions d'ordre économique, commercial et juridique posées par le transport multimodal international. Le secrétariat de la CNUCED y a également examiné le régime applicable à de telles opérations de transport en matière de responsabilité, d'assurance, de douanes et de documents, ainsi que les aspects techniques, financiers et socio-économiques des techniques modernes de transport.

16. Le Groupe préparatoire intergouvernemental a tenu six sessions et il a, à la conclusion de sa sixième session (21 février-9 mars 1979), approuvé un projet de convention sur le transport multimodal international. Le projet de convention prévoit des règles de responsabilité obligatoires sur le plan international et établit un régime juridique international pour les contrats et documents utilisés dans le transport multimodal international. Le projet de convention contient des dispositions traitant notamment des questions suivantes: champ d'application de la convention; émission, contenu et valeur probante des documents de transport multimodal; responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour perte, dommage ou retard dans la livraison des marchandises; responsabilité de l'expéditeur des marchandises; réclamations et actions; et droits des autorités nationales de tenir

des consultations avec les entrepreneurs de transport multimodal, en particulier avant l'introduction de techniques ou de services nouveaux.

17. Le projet de convention sur le transport multimodal international sera soumis à l'examen d'une conférence de plénipotentiaires. Les questions laissées en suspens par le Groupe préparatoire intergouvernemental et que devra trancher la Conférence comprennent la réglementation des questions douanières dans la convention envisagée, les limites monétaires de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour les dommages apparents et cachés aux marchandises ainsi que certains aspects des mentions obligatoires des documents de transport multimodal.

18. Dans sa résolution 33/160 du 20 décembre 1978, l'Assemblée générale a décidé que le Conseil du commerce et du développement devrait convoquer une conférence de plénipotentiaires pour l'élaboration d'une convention sur le transport multimodal international. On pense que cette conférence sera convoquée en novembre 1979.

19. Les commissions régionales ont coopéré avec la CNUCED dans l'élaboration d'un projet de convention sur le transport multimodal international en organisant des séminaires régionaux et des réunions préparatoires régionales sur le sujet, en établissant des documents de travail et en fournissant une assistance technique aux Etats de leur région avant leur participation aux sessions du Groupe préparatoire intergouvernemental de la CNUCED pour l'élaboration d'une convention sur le transport multimodal international.

20. Plusieurs organisations internationales ont suivi de très près les travaux du Groupe préparatoire intergouvernemental de la CNUCED en participant à ses sessions ou en lui présentant leurs vues par écrit. Il s'agissait notamment des organisations suivantes: Communauté économique européenne, Ligue des Etats arabes, Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Organisation de l'unité africaine (OUA), Organisation des Etats américains (OEA), Association du transport aérien international (IATA), Association internationale des armateurs (INSA), Chambre de commerce internationale (CCI), Chambre internationale de la marine marchande, Comité maritime international (CMI), Conférence maritime internationale et baltique (BIMCO), Conseil de coopération douanière (CCD), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Office central des transports internationaux par chemin de fer (OCTI) et Union internationale des transports routiers.

b) *Travaux non liés aux travaux de la CNUCED sur le transport multimodal*

21. L'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) a élaboré en 1965 le premier projet de convention en matière de transport multimodal, à savoir le projet de convention relatif au contrat de transport international combiné de marchandises (Projet de Rome, 1965). En 1969, le CMI a approuvé un projet de convention sur les transports combinés (Règles de Tokyo, 1969). Ce dernier projet a été examiné à une table

⁶ Voir par. 8 ci-dessus.

ronde d'organisations internationales convoquée par l'UNIDROIT en 1970, qui a adopté un projet de convention sur le transport international combiné de marchandises (Projet de la Table ronde, 1970). Le Projet de la Table ronde a fait l'objet de discussions ultérieures à des réunions communes de l'OMCI et de la Commission économique pour l'Europe, qui ont abouti à l'élaboration, en 1972, d'un projet de convention sur le transport international combiné de marchandises (Convention TCM, 1972). Le Conseil économique et social n'a cependant pas inscrit l'examen du projet de convention TCM à l'ordre du jour de la Conférence ONU/OMCI sur le transport international par conteneurs de 1972. Cette conférence, qui a permis un échange de vues sur des questions de politiques générale concernant le transport multimodal international, a approuvé une résolution qui a servi de base à la résolution 1734 (LIV) du Conseil économique et social en date du 10 janvier 1973⁷.

22. Plusieurs organisations internationales ont établi des règles ou des formules uniformes concernant le transport multimodal de marchandises. Ces règles ou formules uniformes sont notamment les suivantes:

a) Règles uniformes de la CCI relatives à un document de transport combiné (Règles de la CCI) [publication 298 de la CCI parue en 1975, reprenant la publication 273 de la CCI de 1973 sur ce sujet assortie de révisions en ce qui concerne la responsabilité de l'entrepreneur de transport combiné pour retard];

b) Connaissance de transport combiné, approuvé et recommandé en 1971 par la BIMCO, (COMBICONBILL);

c) Conditions types de la FIATA régissant le connaissance de transport combiné, approuvées en 1970 par la FIATA et révisées en 1978 de telle sorte qu'elles rentrent désormais dans le champ d'application des Règles uniformes de la CCI susmentionnées;

d) Document de transport combiné (formule standard de l'INSA), approuvé et recommandé en 1974 par l'INSA;

e) Document de transport combiné (COMBIDOC), mis au point en commun par la BIMCO et l'INSA en 1977, et approuvé par la CCI comme répondant à toutes les conditions requises par les Règles uniformes relatives à un document de transport combiné;

f) Recommandations concernant la forme des connaissances de transport combiné, figurant dans la dernière édition d'une publication de la Chambre internationale de la marine marchande relative à la forme des connaissances.

23. En 1960, les Etats socialistes d'Europe orientale ont conclu un accord sur le transport combiné de marchandises par chemin de fer et par eau.

24. L'IATA a mis au point un système en vertu duquel le connaissance aérien ordinaire tient lieu de document de transport multimodal dans les transports

faisant appel à des moyens de transport aérien et routier, lorsque le transporteur aérien est l'entrepreneur de transport multimodal responsable.

25. L'OCTI convoquera en 1980 une conférence pour examiner la révision de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer de 1970 (CIM) et de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer de 1970 (CIV). Cette conférence aura la possibilité d'étudier également une harmonisation éventuelle du droit des transports internationaux par chemin de fer et des législations régissant d'autres modes de transport international.

26. En 1976, la Commission économique pour l'Amérique latine (CEPAL) a élaboré un rapport sur le transport multimodal international terrestre dans lequel elle a identifié les principaux obstacles à l'établissement de services de transport terrestre multimodaux dans la région. La CEPAL prépare actuellement un projet de convention latino-américaine sur la responsabilité civile des transporteurs terrestres internationaux. Selon ce projet de convention, les mêmes normes de responsabilité s'appliqueraient aux transporteurs routiers et aux transporteurs par chemin de fer.

27. Le Comité d'experts en matière de transport de marchandises dangereuses, établi par le Conseil économique et social et dont la Commission économique pour l'Europe assure le service, a entrepris de mettre au point des normes communes concernant l'emballage, le marquage et la manutention des marchandises dangereuses. Le Comité fait habituellement des recommandations qui sont appliquées par les gouvernements dans le cadre de leurs réglementations nationales et par des organisations internationales dont les réglementations reprennent ces recommandations ou s'inspirent d'elles. Le Comité envisage la possibilité d'élaborer une convention internationale sur le transport des marchandises dangereuses par tout mode de transport.

28. La CCI, l'Union internationale des transports routiers, l'Union internationale des chemins de fer et l'Union internationale des entreprises de transport combiné rail/route ont entrepris en commun une étude des moyens de transport combiné rail/route pour le transport international.

B. — CHARTES-PARTIES

29. La question des chartes-parties est inscrite au programme de travail du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED depuis sa première session, tenue en 1969. A sa quatrième session (27 janvier – 7 février 1975), le Groupe de travail a examiné un rapport du secrétariat de la CNUCED sur les chartes-parties (TD/B/C.4/ISL/13). Dans ce document, le secrétariat de la CNUCED a passé en revue les principales clauses contenues dans les chartes au voyage et à temps et en a suggéré la normalisation. Il a également suggéré d'examiner la possibilité d'élaborer une réglementation internationale obligatoire sur certains aspects des responsabilités respectives de l'armateur et de l'affrètement.

⁷ Voir par. 8 ci-dessus.

30. Le Groupe de travail de la CNUCED a prié le secrétariat de la CNUCED d'entreprendre une analyse comparée des principales clauses contenues dans les chartes au voyage et à temps. Ces études sont actuellement en cours et on prévoit que le Groupe de travail de la CNUCED se réunira en 1981 pour décider, sur la base de leurs résultats, des mesures ultérieures à prendre sur la question des chartes-parties.

31. Le CMI a approuvé, à une conférence tenue en septembre 1977, un projet de définitions concernant les chartes-parties (estaries). Un groupe de travail commun composé d'experts désignés par le CMI, le General Council of British Shipping et la BIMCO est actuellement saisi de ces définitions.

C. — ASSURANCES MARITIMES

32. La question des problèmes juridiques que posent les assurances maritimes est inscrite au programme de travail du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED depuis sa première session, tenue en 1969. Le secrétariat de la CNUCED a récemment publié un rapport (TD/B/C.4/ISL/27 et Add.1), où il examine divers aspects juridiques et documentaires des différents types de contrat d'assurance sur corps et sur facultés. Dans ce document, le secrétariat de la CNUCED identifie les problèmes juridiques découlant des ambiguïtés, des inéquités ou des lacunes de ces types de contrats et analyse les domaines d'amélioration possible. Il recommande également qu'un groupe d'experts de l'assurance maritime, représentatif sur le plan international et comprenant à la fois des représentants des assureurs et des assurés, soit prié d'élaborer une base juridique internationalement acceptable pour les contrats d'assurance maritime.

33. Le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED examinera à sa sixième session, en juin 1979, le rapport du secrétariat de la CNUCED sur les assurances maritimes et décidera alors de l'orientation des travaux ultérieurs sur ce sujet. Au paragraphe 251 du document TD/B/C.4/ISL/27, il est suggéré que le Groupe de travail pourrait réunir un groupe spécial d'experts des secteurs public et privé représentant tant les assureurs sur corps et les assureurs sur facultés que les assurés pour déterminer s'il serait souhaitable et possible d'élaborer: a) un ensemble complet de clauses uniformes de police internationale ayant un caractère facultatif et approuvées sur le plan international par l'ensemble des assureurs; b) une convention internationale sur les assurances maritimes; et c) une base juridique pour tous les contrats d'assurance-transports couvrant les marchandises en cours de route.

34. Il n'existe pas de convention internationale dans le domaine des assurances maritimes. L'Association de droit international a essayé de parvenir à une certaine uniformité en la matière en élaborant en 1901 les Règles d'assurance maritime de Glasgow. Ces règles, qui étaient destinées à être incorporées par contrat aux polices d'assurance maritime, n'ont pas réussi à recueillir une large acceptation.

35. La Commission des Communautés européennes examine actuellement un projet de directives tendant à coordonner les lois, réglementations et dispositions administratives concernant les contrats d'assurance. On n'a pas encore décidé si ce projet de directives s'appliquerait également aux contrats d'assurance maritime.

36. L'Union internationale d'assurances transports et la CCI ont publié conjointement un document intitulé "Tableaux d'équivalences pratiques des principaux termes, clauses et couvertures de différents pays pour l'assurance des marchandises contre les risques de transport". La troisième édition de ce document est parue en 1969.

37. Le Comité du développement du commerce de la Commission économique pour l'Europe a créé une équipe de travail spéciale chargée d'étudier les problèmes d'assurance et de réassurance en matière de transport qui présentent une importance particulière pour les relations commerciales internationales.

38. On peut noter que, pour la quatrième session (novembre 1977) du Groupe préparatoire intergouvernemental pour l'élaboration d'une convention sur le transport multimodal international, le secrétariat de la CNUCED avait établi un rapport sur la possibilité de créer des mutuelles de protection et d'indemnisation dans les pays en développement. Le Groupe préparatoire intergouvernemental s'est également occupé des risques couverts par l'assurance et des garanties de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal en cas de perte ou dommages causés aux marchandises, de violation des réglementations douanières et autres du pays où l'entrepreneur de transport multimodal exerce ses activités et de pertes ou dommages subis par des tiers. Le Groupe préparatoire intergouvernemental s'accorde cependant à penser qu'il y a lieu de maintenir le rôle traditionnel des assurances maritimes sur facultés comme moyen principal de protection contre les conséquences économiques de la perte ou dommages causés aux marchandises⁸.

39. Dans la législation de nombreux Etats, les principes relatifs aux avaries communes applicables au transport de marchandises par mer peuvent être tirés d'un ensemble de règles élaboré conjointement par des associations de droit national maritime et connu sous le nom de Règles d'York et d'Anvers. Ces règles, que le CMI a pour la dernière fois révisées à sa conférence de Hambourg de 1974, sont normalement incorporées dans les contrats de transport et appliquées volontairement par les armateurs, les chargeurs, les destinataires et les assureurs.

40. L'une des recommandations adoptées à la première session de la CNUCED, tenue en 1964, portait, entre autres, sur la question des assurances maritimes. Dans sa recommandation A.IV.23, la CNUCED a notamment recommandé que "les organismes internationaux compétents étudient la question de

⁸ Rapport du Groupe préparatoire intergouvernemental pour l'élaboration d'une convention sur le transport multimodal international sur la première partie de sa troisième session (Genève, 16 février-4 mars 1976), TD/B/602; TD/B/AC.15/18, annexe I, partie B.

l'application: a) de clauses uniformes dans les assurances de transports maritimes, terrestres et aériens".

41. La question des assurances maritimes est inscrite depuis 1969 à l'ordre du jour de la Commission des invisibles et du financement lié au commerce de la CNUCED. Le secrétariat de la CNUCED a établi pour la septième session (1975) de cette commission une étude sur l'assurance maritime des marchandises, qui analyse les aspects institutionnels de l'assurance maritime des marchandises et les problèmes commerciaux et économiques auxquels doivent faire face les marchés d'assurance maritime des marchandises dans les pays en développement (TD/B/C.3/120). Dans une autre étude (TD/B/C.3/137), le secrétariat de la CNUCED a préconisé une politique tendant à ce que les assureurs des pays en développement prennent en charge les gros risques, y compris ceux de l'assurance sur corps; en 1977, la Commission des invisibles et du financement lié au commerce de la CNUCED a approuvé cette politique dans sa résolution 13 (VIII).

D. — TRANSPORT PAR CONTENEURS

42. En application de la décision 6 (LVI) du Conseil économique et social en date du 14 mai 1974⁹, le Conseil du commerce et du développement a adopté la décision 118 (XIV) du 13 septembre 1974 portant constitution d'un groupe intergouvernemental spécial des normes relatives aux conteneurs utilisés dans le transport multimodal international. Ce groupe a été prié, entre autres, d'examiner s'il serait possible et opportun d'élaborer un accord international sur les normes relatives aux conteneurs. En septembre 1977, dans sa décision 157 (XVII), le Conseil du commerce et du développement de la CNUCED a renouvelé le mandat de ce groupe.

43. A aucune des deux sessions qu'il a tenues à ce jour (la deuxième session s'est tenue du 20 novembre au 1^{er} décembre 1978), le Groupe intergouvernemental spécial des normes relatives aux conteneurs utilisés dans le transport multimodal international n'est parvenu à un consensus sur la possibilité et l'opportunité d'élaborer un accord international obligatoire sur les normes relatives aux conteneurs utilisés dans le transport multimodal international.

44. Les commissions régionales ainsi que plusieurs organisations internationales, y compris, entre autres, la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE), la Communauté économique européenne, l'OACI, l'OEA, l'OMCI, la Chambre internationale de la marine marchande, la FIATA et l'Organisation internationale de normalisation (ISO), ont participé aux travaux du Groupe intergouvernemental spécial des normes relatives aux conteneurs utilisés dans le transport multimodal international.

45. La question des normes relatives aux conteneurs a été examinée à la Conférence ONU/OMCI sur le transport international par conteneurs de 1972 (13 novembre—

2 décembre 1972). Les principaux travaux préparatoires pour cette conférence avaient été effectués par l'OMCI et la Commission économique pour l'Europe, sur la base de travaux antérieurs de l'UNIDROIT et du CMI. La Conférence a adopté la résolution 4 concernant les normes relatives aux conteneurs, qui a servi ensuite de base à la décision 6 (LVI) du Conseil économique et social en date du 14 mai 1974⁹.

46. Si elle n'est pas parvenue à un accord sur le projet de convention sur le transport international combiné de marchandises (Convention TCM), la Conférence ONU/OMCI sur le transport international par conteneurs a adopté la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs. Cette convention, qui est fondée sur les travaux de l'OMCI concernant les aspects techniques et de sécurité du transport par conteneurs, est entrée en vigueur en 1977. Ses deux objectifs essentiels sont d'assurer la sécurité dans le transport et la manutention des conteneurs et d'augmenter l'efficacité du transport multimodal international des conteneurs. Les normes de sécurité établies par la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs s'appliquent à tous les modes de transport.

47. L'ISO a entrepris depuis 1960, par l'intermédiaire de son comité technique ISO/TC 104 "Conteneurs pour le transport des marchandises", l'élaboration de normes internationales permettant le déplacement intermodal de marchandises conteneurisées sans que les marchandises aient à être manipulées à chaque étape du transport. Des économies considérables pouvaient être ainsi réalisées grâce à une diminution appréciable des opérations et des coûts de manutention, des délais d'attente des transporteurs, des dommages causés aux marchandises, du chapardage, de la documentation nécessaire et des délais de transit.

48. L'ISO souhaite mettre au point et publier des normes internationales permettant l'interchangeabilité intermodale des conteneurs, compte tenu des facteurs techniques, pratiques, économiques et de sécurité qui entrent en jeu. Les normes relatives aux conteneurs intéressent notamment les dimensions, la résistance, les essais, les dispositifs de manutention ainsi que l'identification et le marquage des conteneurs. Le Comité technique ISO/TC 104 tient compte des intérêts et des vues des producteurs, des fournisseurs, des utilisateurs (y compris les consommateurs), des gouvernements et de la communauté scientifique ainsi que des besoins particuliers des transporteurs par rail, par mer et par route et des réglementations nationales des transports. Bien qu'elles ne soient pas obligatoires, les normes internationales de l'ISO relatives aux conteneurs pour le transport des marchandises sont largement appliquées.

49. Au sein de l'IATA, le Bureau des dispositifs de charge unitaires a mis au point des dimensions normalisées pour les conteneurs et se propose d'élaborer également des normes pour les sous-modules. Selon l'IATA, si l'on veut assurer l'entière compatibilité des conteneurs pour les transports terrestres, maritimes et aériens, il faudra établir des normes ou spécifications internationales pour la hauteur du plancher de chargement des véhicules routiers.

⁹ Voir par. 9 ci-dessus.

50. Il y a lieu de noter que, dans le transport aérien de marchandises, on utilise actuellement des dispositifs de charges unitaires conformes aux normes de trois organisations différentes: l'Association de transports aériens/Société des ingénieurs automobiles, l'IATA et l'ISO.

51. La Commission économique pour l'Europe s'est penchée sur les problèmes douaniers que posent les conteneurs et a constitué un groupe de rapporteurs sur ce sujet. Deux conventions douanières relatives aux conteneurs ont été adoptées, la première le 18 mai 1956 et la seconde le 2 décembre 1972, sur la base des travaux effectués au sein de la Commission économique pour l'Europe.

52. On peut en outre noter que des comités techniques de l'ISO ont été chargés d'élaborer des normes internationales facultatives pour les dimensions des palettes destinées au transport direct des marchandises (ISO/TC 51 "Plateaux de chargement pour transport et manutention directe de charges unitaires") ainsi que de normes en matière d'emballage (ISO/TC 122 "Emballages").

53. L'UNIDROIT a examiné s'il serait opportun et possible d'élaborer des dispositions uniformes sur le régime judiciaire des conteneurs et autres unités de chargement, comme les allèges servant à décharger les navires de mer et les palettes. Après avoir examiné la question, le Conseil de l'UNIDROIT a cependant décidé de supprimer ce sujet de son programme de travail pour 1978-1980.

E. — RÉEXPÉDITION DES MARCHANDISES

a) *Transitaire agissant en tant que mandataire*

54. Il existe deux catégories distinctes de transitaires en matière de transport international. La première est celle des transitaires qui agissent uniquement en tant que mandataires, normalement pour le compte du chargeur mais parfois pour celui du transporteur. D'ordinaire, le transitaire agit comme mandataire du chargeur pour organiser le transport des marchandises et s'occuper des détails administratifs y relatifs. Les transitaires de cette catégorie n'émettent pas de documents de transport et n'assument aucune responsabilité quant à la bonne exécution du transport dont se chargent le ou les transporteurs. Le contrat de transport conclu par ces derniers les lie au chargeur et non pas au transitaire.

55. Puisque le transitaire agit uniquement en tant que mandataire, ce sont les règles nationales et internationales s'appliquant normalement à la "représentation" qui régissent les relations entre le transitaire et le chargeur ou le transporteur pour le compte duquel il agit. On peut mentionner à cet égard les travaux de la Conférence de La Haye de droit international privé sur le droit applicable à la représentation. En juin 1977, le Comité spécial de la Conférence de La Haye a achevé d'élaborer un projet de convention sur le droit applicable à la représentation, et la convention correspondante a été signée le 14 mars 1978. Cette convention porte sur les relations entre le mandant et le mandataire et sur les relations du mandant et du

mandataire à l'égard des tiers qui naissent des actes du mandataire.

56. On peut aussi noter qu'une conférence de plénipotentiaires se tiendra à Bucarest (Roumanie) du 28 mai au 13 juin 1979 pour examiner le projet de convention portant loi uniforme sur la représentation dans les rapports internationaux en matière de vente et d'achat mobiliers corporels, établi par l'UNIDROIT.

57. En 1966, l'UNIDROIT a élaboré un projet de convention relatif au contrat de commission de transport international de marchandises. En avril 1976, une réunion de représentants de l'UNIDROIT, de la CCI et de la FIATA a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'élaborer de règles uniformes concernant le mandat des transitaires sur la base du projet de convention de l'UNIDROIT de 1966. Dans son programme de travail pour la période triennale 1978-1980, l'UNIDROIT a expressément exclu les travaux sur la question du mandat des transitaires.

58. On peut noter qu'en 1957 la FIATA a introduit le certificat de transport du transitaire, document qui précise que le transitaire n'agit pas en tant que transporteur et est seulement tenu d'exercer une diligence normale dans le choix des transporteurs et la transmission des instructions aux transporteurs. Aux termes de ce certificat, le transitaire n'est pas responsable à l'égard du chargeur de l'exécution du transport par le transporteur.

b) *Transitaire agissant pour son propre compte*

59. La seconde catégorie de transitaires en matière de transport international est celle des transitaires qui agissent pour leur propre compte. Ils groupent de petites expéditions provenant de différents chargeurs et assument la responsabilité du transport des marchandises du point de réception jusqu'au point de destination finale. Ce transport peut faire intervenir plus d'un mode de transport et le transitaire peut effectuer une partie du transport lui-même ou en confier l'exécution à un ou plusieurs transporteurs effectifs. D'ordinaire, un tel transitaire délivre son propre document de transport ou connaissance au chargeur (qui peut même ignorer l'identité du transporteur ou des transporteurs effectifs) et lui facture un prix forfaitaire pour le transport du point de réception au point de destination finale. Dans le contrat de transport avec le ou les transporteurs effectifs, le transitaire joue le rôle de chargeur.

60. Dans le transport multimodal, le transitaire exerce souvent les fonctions d'entrepreneur de transport multimodal. Il choisit alors à la fois les modes de transport et un transporteur déterminé pour chacun d'eux. Les travaux des organisations internationales relatifs au transport multimodal décrits ci-dessus à la partie II.A du présent rapport ont donc une incidence immédiate sur la position juridique du transitaire qui agit en son propre nom.

61. La responsabilité d'un transitaire jouant le rôle d'entrepreneur de transport multimodal peut s'étendre aux étapes du transport pendant lesquelles il exerce lui-même les fonctions d'entreposeur ou fait appel aux services d'un entreposeur. Les marchandises peuvent être entreposées pendant que le transitaire groupe les chargements ou en attendant qu'un transporteur vienne les

prendre ou que les marchandises soient transbordées d'un mode de transport à un autre, ou avant que les marchandises puissent être remises au destinataire au lieu de destination. L'UNIDROIT examine actuellement s'il serait opportun et possible d'élaborer des règles uniformes sur le contrat d'entreposage. Un groupe d'étude de l'UNIDROIT a approuvé en janvier 1979, après lui avoir apporté quelques modifications, un projet d'articles sur la responsabilité des exploitants de terminaux utilisés dans le transport international, qui avait été établi par le secrétariat de l'UNIDROIT. Le projet de texte approuvé par le Groupe d'étude sera soumis au Conseil d'administration de l'UNIDROIT pour qu'il prenne une décision sur la suite à donner à ces travaux.

62. Le transitaire peut également se charger de remplir les documents nécessaires pour obtenir des licences d'exportation ou d'importation, procéder au dédouanement lorsque les marchandises sont en transit et exercer les fonctions de commissionnaire en douane. Il doit alors être au courant des réglementations douanières applicables et des accords internationaux concernant le transit douanier. Les principaux accords internationaux en matière douanière sont notamment les suivantes:

a) Conventions douanières relatives au transport international de marchandises sous le couvert des carnets TIR (Conventions TIR de 1959 et 1975), élaborées sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe;

b) Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, et son annexe E.I concernant le transit douanier (Convention de Kyoto de 1974), élaborée par le Conseil de coopération douanière;

c) Convention douanière relative au transit international des marchandises (Convention ITI de 1971), élaborée par le Conseil de coopération douanière;

d) Conventions douanières sur les conteneurs de 1965 et 1972;

e) Convention sur le dédouanement pour le transport international de marchandises par véhicules routiers, 1965, élaborée sous les auspices du Conseil d'assistance économique mutuelle;

f) Régime de transit de la Communauté économique européenne;

g) Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée (Convention TIF de 1952), élaborée sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe;

h) Convention douanière sur le carnet ATA pour l'admission temporaire de marchandises, élaborée par le Conseil de coopération douanière.

63. Le Conseil de coopération douanière a examiné la possibilité d'établir un lien entre les régimes de transit douanier découlant des différents accords internationaux actuellement en vigueur. Dans le cas de l'Europe, le Comité du transport terrestre de la Commission économique pour l'Europe a mis cette question à l'étude.

III. — Conclusions et recommandations

64. A l'intérieur du système des Nations Unies, c'est à la CNUCED que l'Assemblée générale et le Conseil économique et social ont principalement confié le soin d'étudier deux des cinq questions du droit des transports examinées dans le présent document, à savoir celle du transport multimodal et celle de la conteneurisation. La CNUCED a achevé la rédaction d'un projet de convention sur le transport multimodal international. En revanche, bien que la CNUCED ait établi un groupe intergouvernemental sur les normes relatives aux conteneurs, ce groupe n'est pas encore parvenu à un consensus sur la possibilité et l'opportunité d'élaborer un accord international qui imposerait des règles obligatoires pour les conteneurs utilisés dans le transport international.

65. Les questions des chartes-parties et des assurances maritimes sont inscrites depuis 1969 au programme de travail du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED. Bien que le secrétariat de la CNUCED ait élaboré d'importantes études sur ces deux sujets, aucun organe de la CNUCED n'a apparemment pris de décision sur l'opportunité d'élaborer une réglementation internationale les concernant. On peut noter que, dans son étude sur les chartes-parties de 1974, le secrétariat de la CNUCED a suggéré que l'on pourrait confier au Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI la tâche d'élaborer une réglementation internationale sur certains aspects des chartes-parties¹⁰. La Commission voudra peut-être examiner si elle devrait informer la CNUCED qu'elle est prête à entreprendre des travaux sur ces sujets en vue de l'élaboration d'une réglementation internationale. La Commission voudra peut-être également se demander s'il convient qu'elle étudie de sa propre initiative la possibilité d'élaborer un accord international ou des règles uniformes sur les chartes-parties ou sur les assurances maritimes.

66. Aucune organisation internationale n'a entrepris pour l'instant de travaux ayant directement trait aux problèmes juridiques découlant de la participation des transitaires au transport international de marchandises. Cependant, les travaux de la CNUCED sur le transport multimodal et la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal couvrent les problèmes juridiques liés à la participation des transitaires agissant pour leur propre compte aux opérations de transport multimodal international.

67. La Commission voudra peut-être examiner aussi s'il serait souhaitable d'élaborer une convention internationale ou des règles uniformes concernant la condition juridique des transitaires participant au transport international uniquement en qualité de mandataire. Le projet de convention de l'UNIDROIT relatif au contrat de commission de transport international de marchandises

¹⁰ "Chartes-parties: rapport du secrétariat de la CNUCED", TD/B/C.4/ISL/13, par. 537 et 538.

de 1966 pourrait servir à la Commission de point de départ pour l'examen de cette question.

68. La Commission pourrait en outre se poser la question de savoir si elle doit informer les commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies qu'elle est

disposée à leur prêter son concours sur le plan technique et sur celui de la rédaction pour leurs projets concernant l'élaboration d'accords régionaux ou de réglementations régionales concernant les transports terrestres et par voies d'eau intérieures.

B. — Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume

<i>Titre ou description</i>	<i>Cote</i>
Etat des signatures et ratifications de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg), adoptée à Hambourg le 30 mars 1978; note du Secrétaire général.....	A/CN.9/174