



Assemblée générale

Distr.: Générale
15 avril 2008

Original: Français

**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 reçus de gouvernements et
d'organisations intergouvernementales**

Additif

Table des matières

	<i>Pages</i>
II. Compilation des commentaires.....	2
A. États	2
2. Angola, Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Mali, Mauritanie, Niger, Nigéria, République démocratique du Congo, Sénégal, Togo	2



II. Compilation des commentaires

A. États

2. **Angola, Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Mali, Mauritanie, Niger, Nigéria, République démocratique du Congo, Sénégal, Togo**

[Original: Français]

[8 avril 2008]

Observations des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre

1. Après examen du projet de convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, un certain nombre d'États africains ont manifesté le souhait d'exprimer un point de vue commun à l'adresse de l'Assemblée générale de la CNUDCI pour défendre leurs intérêts. Il s'agit de l'Angola, du Bénin, du Burkina Faso, du Cameroun, du Congo, de la Côte d'Ivoire, du Gabon, du Ghana, de la Guinée, de la Guinée-Bissau, de la Guinée équatoriale, du Mali, de la Mauritanie, du Niger, du Nigéria, de la République démocratique du Congo, du Sénégal et du Togo.

2. Cinq articles ont particulièrement retenu notre attention et nous en suggérons une relecture dans les termes ci-dessous proposés en vue d'éviter une entrave manifeste au développement de notre commerce maritime.

1. Article 14: Obligations particulières

3. Cet article 14 comporte deux paragraphes. Le premier rappelle les obligations classiques qui pèsent toujours sur le transporteur maritime notamment le chargement, l'arrimage et le déchargement. Ce qui, du reste, est attesté formellement par les dispositions pertinentes de l'article 12, paragraphe 3 du projet prohibant expressément les clauses par lesquelles la réception des marchandises par le transporteur interviendrait après le chargement et la livraison avant déchargement. Cela veut dire que la durée minimale ainsi consacrée de la responsabilité du transporteur se situe immédiatement avant chargement et après déchargement.

4. Sous ce rapport, il est aisé de relever que les obligations visées par ce paragraphe 1 n'ont rien de "particulières" et, qu'en conséquence, le titre de l'article 14 n'est pas approprié.

5. Le paragraphe 2 de l'article 14, par contre, constitue une véritable exception au principe rappelé au paragraphe 1 et institue des obligations effectivement "particulières". Toutefois, quand on sait que dans la pratique maritime internationale, le contrat de transport est un véritable contrat d'adhésion, il y a lieu de craindre que, ce qui est prévu comme exception, ne soit transformé, par de simples clauses de style, en règle. Et, en tout état de cause, le destinataire n'intervenant qu'à posteriori au moment de la livraison, soit contraint à assumer des obligations qu'il ignorait ou dont il n'a pas discuté les conditions.

6. Et si jamais il s'agit d'un destinataire qui a importé une marchandise dans le cadre d'un contrat de vente internationale, il faut dire qu'il porte alors deux casquettes et que, en l'occurrence, l'objet du projet de convention n'envisage pas de régir de telles ventes mais seulement le transport. Et, en tant que partie au contrat de transport, le destinataire ne devrait pas assumer des obligations exceptionnelles mises à sa charge en son absence. Son acceptation du contrat de transport devrait concerner uniquement les engagements normaux que le chargeur peut prendre en son nom, en se portant for pour lui.

7. Au total, ce paragraphe 2 de l'article 14 ne se justifie aucunement. C'est pour cette raison que les États auteurs du présent document demandent à l'Assemblée générale de la CNUDCI de bien vouloir le supprimer.

2. Article 18: Fondement de la responsabilité du transporteur

8. Ce texte concerne la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur. Il institue un système composite de responsabilité avec une résurgence des cas exceptés que la plupart des États africains avaient vu disparaître de leur droit positif avec la ratification de la Convention de Hambourg. Cette option, qui est de nature à aggraver la situation juridique de l'ayant droit à la cargaison, pourrait avoir pour effet pratique normal, un surenchérissement des primes d'assurance, surcoût qui sera à l'évidence répercuté sur la marchandise. Cet effet boule de neige sera supporté, *in fine*, par le consommateur final avec toutes les conséquences qu'on peut imaginer sur le pouvoir d'achat de ce dernier et donc sur les économies de nos États.

9. Par ailleurs, cette réapparition des cas exceptés près d'un siècle après ne devrait pouvoir se justifier d'autant que l'industrie navale a connu une prodigieuse évolution technologique avec l'apparition des navires de dernière génération, les porte-conteneurs, les navires spécialisés dans le transport de produits dangereux ou de produits vite périssables, etc.

10. Si malgré tout, le régime de responsabilité de l'armateur reste celui d'il y a près d'un siècle, c'est simplement injuste pour l'utilisateur. L'ordre maritime mondial ne devrait pas être fondé sur de telles normes peu soucieuses d'équilibre contractuel.

11. Pour toutes ces raisons objectives, il y a lieu de reconsidérer cette liste de cas exceptés, dont l'essentiel ne saurait se justifier de nos jours. La suppression de ce paragraphe 3 conduira à un réaménagement nécessaire de l'article 18.

12. Sa nouvelle rédaction pourrait être la suivante:

“Article 18. Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, si l'ayant droit prouve que cette perte, ce dommage ou ce retard, ou l'événement ou la circonstance qui l'a causé ou y a contribué, s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie au chapitre 4.

2. Le transporteur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article s'il prouve que la cause ou l'une des causes

de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 19.

3. Lorsque le transporteur est partiellement responsable en vertu du présent article, il ne l'est que de la partie de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à l'événement ou à la circonstance dont il est responsable en vertu du présent article."

3. Article 38: Données du contrat

13. Cet article concerne, en vérité, les mentions que doit comporter le document de transport. De ce point de vue, il s'agit de dispositions contractuelles essentielles devant donner des renseignements suffisants sur la caractérisation de la marchandise, l'identification des parties intéressées à l'exécution du contrat de transport, et les moyens permettant une telle exécution. Il se trouve que dans sa formulation actuelle, le texte de l'article 38 est très partiel en ce qu'il ne s'intéresse qu'à la marchandise et au transporteur. Des renseignements concernant notamment la livraison et le moyen de transport ne sont pas indiqués alors qu'ils jouent une fonction essentielle dans l'opération.

14. Ainsi, nous suggérons de rajouter à la liste actuelle: le nom du navire, le nom et l'adresse du destinataire, la date de livraison fût-elle approximative, les ports de chargement et de déchargement.

15. Sous ce rapport, le texte de l'article 38 pourrait être rédigé comme suit:

"Article 38. Données du contrat

1. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 37 comprennent les informations suivantes, fournies par le chargeur:

- a) Une description des marchandises appropriée pour le transport;
- b) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises;
- c) Le nombre de colis ou de pièces ou la quantité de marchandises;
- d) S'il est fourni par le chargeur, le poids des marchandises; et
- e) Le nom et l'adresse du destinataire.

2. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 37 comprennent également:

- a) Une indication de l'état et du conditionnement apparent des marchandises au moment de leur réception par le transporteur ou une partie exécutante en vue de leur transport;
- b) Le nom et l'adresse du transporteur;
- c) Le nom du navire;
- d) Le port de chargement et de déchargement;

e) La date de réception des marchandises par le transporteur ou une partie exécutante, de leur chargement à bord du navire, ou de l'émission du document de transport ou du document électronique de transport;

f) La date approximative de livraison; et

g) Si le document de transport est négociable, le nombre d'originaux de ce document, lorsque plusieurs originaux sont émis.

3. Aux fins du présent article, l'expression "état et conditionnement apparents des marchandises" employée au paragraphe 2 a) du présent article désigne l'état et le conditionnement de marchandises établis à partir:

a) D'une inspection externe raisonnable des marchandises telles qu'elles sont emballées au moment où le chargeur les remet au transporteur ou à une partie exécutante; et

b) De toute inspection supplémentaire que le transporteur ou une partie exécutante réalise effectivement avant d'émettre le document de transport ou le document électronique de transport."

4. Article 65: Prorogation du délai pour agir

16. L'article 65 prohibe formellement la suspension et l'interruption du délai pour agir, ce qui fragilise la situation juridique de l'ayant droit à la réparation et dont la conséquence pratique directe est d'affecter, à n'en pas douter, l'attitude des compagnies d'assurance. Cela d'autant plus que la formulation actuelle subordonne toute prorogation du délai à la seule bonne volonté du transport maritime. Il est vrai que, dans la pratique, il arrive que la compagnie d'assurance, subrogée dans les droits de l'assuré, puisse obtenir cette prorogation. Mais, il serait bien plus juste que cela résulte d'événements objectifs inhérents aux mécanismes du droit processuel.

17. C'est en cette occurrence que, sans changer la qualification du délai, il serait plus juste pour les usagers des transports maritimes et adapté à tous les systèmes juridiques, que les deux premières lignes de l'article 65 soient supprimées.

18. Ce qui modifierait comme suit le texte de l'article 65:

"Article 65. Prorogation du délai pour agir

La personne à qui une réclamation est adressée peut à tout moment pendant le cours du délai proroger celui-ci par une déclaration adressée à l'ayant droit. Le délai peut être de nouveau prorogé par une ou plusieurs autres déclarations."

5. Article 92: Réserves

19. Le projet de convention prohibe toute réserve à travers l'article 92 c'est-à-dire que les États n'ont d'autre possibilité que d'accepter ou refuser le texte; une sorte de "tout ou rien". Si la motivation d'une telle option de politique législative se comprend aisément car fondée sur une application la plus universelle possible de la convention, il se trouve que, en l'occurrence, d'autres préoccupations devraient pouvoir être prises en compte. Et, dans le cadre d'un bon équilibre des systèmes juridiques, satisfaire les uns sans porter préjudice aux autres.

20. En effet, l'ambition du projet de convention de s'appliquer aux opérations de porte à porte pourrait avoir de lourdes conséquences juridiques dans beaucoup de pays. Parmi lesquelles l'alourdissement du fardeau de la preuve pour l'ayant droit à la réparation dans la plupart des cas en plus que les petits opérateurs notamment auxiliaires de transport se verraient réduits à leur plus simple expression par les grands groupes.

21. Il s'y ajoute que le caractère "révolutionnaire" des normes applicables au "transport précédant ou suivant un transport par mer", est de nature à poser d'inextricables problèmes juridiques dans leur mise en œuvre. D'ailleurs, l'intervention vigoureuse du délégué de l'URU, en novembre 2006, à Vienne dans le cadre du Groupe de travail III en est une parfaite illustration. Et la rédaction de l'article 27 du projet de convention n'est pas pour apaiser les inquiétudes.

22. C'est pour tous ces motifs que nous pensons qu'en permettant à ceux des États qui ne souhaitent pas voir appliquer chez eux les règles de la future convention relatives au pré et post acheminement devrait pouvoir faire une déclaration de non-application dans ce sens. Ceux qui ne verraient aucun inconvénient à appliquer de telles dispositions ratifieront le texte tel qu'il est purement et simplement.

23. Il se trouve que de telles réserves ne sont pas inconnues en matière maritime. En effet, elles figurent dans bien des conventions notamment la Convention sur le transport de passagers et de leurs bagages signée à Athènes le 13 décembre 1974 (cf. article 22 intitulé "déclaration de non application"), la Convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes signée à Londres le 19 novembre 1976 (cf. article 18 intitulé "réserve"), etc.

24. Le nouvel article 92 serait rédigé comme suit:

"Article 92. Réserves

1. Tout État peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, réserver le droit d'exclure l'application de l'article 27 de la présente Convention et de toutes autres dispositions concernant le transport précédant ou suivant un transport par mer.
2. Aucune autre réserve à la présente Convention n'est autorisée."