



Assemblée générale

Distr.: Limitée
15 janvier 2002

Français
Original: Anglais

Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

Groupe de travail III (Droit des transports)
Neuvième session
New York, 15-26 avril 2002

Ordre du jour provisoire

1. Élection du Bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour.
3. Élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises par mer.
4. Questions diverses.
5. Adoption du rapport.

Notes relatives à l'ordre du jour provisoire

1. À sa vingt-neuvième session, en 1996¹, la Commission a étudié une proposition tendant à inscrire à son programme de travail un examen des pratiques et lois actuelles dans le domaine du transport international de marchandises par mer, en vue de déterminer s'il était nécessaire d'établir des règles uniformes lorsqu'il n'en existait pas et d'uniformiser davantage les textes législatifs².
2. À cette session, la Commission a été informée que les lois nationales et les conventions internationales en vigueur comportaient d'importantes lacunes sur diverses questions. Ces lacunes constituaient un obstacle à la libre circulation des marchandises et augmentaient le coût des opérations. L'utilisation de plus en plus répandue des moyens électroniques de communication pour le transport de marchandises aggravait les conséquences du caractère fragmentaire et disparate de

¹ Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante et unième session, Supplément n° 17 (A/51/17).

² Ibid., par. 210.

ces lois et rendait nécessaire l'élaboration de dispositions uniformes pour régler les questions propres à l'utilisation des nouvelles technologies³.

3. Toujours à cette session, la Commission a également décidé que le secrétariat devrait recueillir des informations, idées et opinions sur les problèmes qui se posaient dans la pratique et sur les solutions envisageables afin de pouvoir lui présenter un rapport par la suite. Il a été convenu que ces renseignements devraient être recueillis auprès d'un grand nombre de sources, à savoir, outre les gouvernements, les organisations internationales représentant les secteurs commerciaux intervenant dans le transport de marchandises par mer, comme le Comité maritime international (CMI), la Chambre de commerce internationale (CCI), l'Union internationale d'assurances transports, la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), la Chambre internationale de la marine marchande et l'Association internationale des ports⁴.

4. À sa trente et unième session, en 1998, la Commission a entendu une déclaration, faite au nom du CMI, dans laquelle celui-ci se félicitait de l'invitation à coopérer avec le secrétariat pour obtenir les vues des secteurs intervenant dans le transport international des marchandises et analyser ces informations.

5. À la trente-deuxième session de la Commission, en 1999, il a été déclaré, au nom du CMI, qu'un groupe de travail de ce dernier avait été chargé d'étudier un large éventail de questions relatives au droit international des transports en vue de recenser les domaines dans lesquels une unification ou une harmonisation étaient requises par les secteurs concernés⁵.

6. À cette session, on a également indiqué que le groupe de travail du CMI avait envoyé un questionnaire à toutes les organisations membres du CMI couvrant un grand nombre de systèmes juridiques. L'intention du CMI était, une fois reçues les réponses au questionnaire, de créer un sous-comité international chargé d'analyser les informations recueillies et de définir une base de travail en vue d'harmoniser les législations dans le domaine du transport international de marchandises. La Commission a reçu l'assurance que le CMI l'aiderait à établir un instrument d'harmonisation universellement acceptable⁶.

7. À sa trente-troisième session, en 2000, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général sur les travaux futurs possibles dans le domaine du droit des transports (A/CN.9/476), qui présentait l'état d'avancement des travaux réalisés par le CMI en coopération avec le secrétariat. Elle a également entendu un rapport oral fait au nom du CMI. Le groupe de travail du CMI avait entrepris, en coopération avec le secrétariat, une enquête sur la base d'un questionnaire couvrant différents systèmes juridiques adressé aux organisations membres du CMI. Il a aussi été noté que, parallèlement, plusieurs tables rondes avaient été organisées en vue d'examiner les principaux aspects des travaux futurs avec des organisations internationales représentant divers secteurs. Ces réunions avaient permis à ceux-ci de témoigner de leur soutien et de leur intérêt continus pour le projet.

³ Ibid., par. 211.

⁴ Ibid., par. 215.

⁵ Ibid., *cinquante-quatrième session, Supplément n° 17 (A/54/17)*, par. 413.

⁶ Ibid., par. 415.

8. Dans le cadre de la trente-troisième session de la Commission, en 2000, un colloque sur le droit des transports, organisé conjointement par le secrétariat et le CMI, s'est tenu à New York le 6 juillet 2000. Ce colloque avait pour but de recueillir des idées et des avis d'experts sur des problèmes se posant dans le transport international de marchandises, en particulier le transport de marchandises par mer, de recenser les questions relatives au droit des transports sur lesquelles la Commission souhaiterait peut-être se pencher dans le cadre de travaux futurs et, dans la mesure du possible, de proposer des solutions envisageables.

9. Lors de ce colloque, une majorité d'intervenants ont reconnu que les lois nationales et les conventions internationales en vigueur comportaient d'importantes lacunes sur des questions telles que le fonctionnement des connaissements et des lettres de transport maritime, la relation entre ces documents de transport et les droits et obligations du vendeur et de l'acheteur des marchandises ainsi que la situation juridique des bailleurs de fonds d'une partie au contrat de transport. De l'avis général, face aux changements apportés par le développement du transport multimodal et l'utilisation du commerce électronique, il était nécessaire de réformer le droit des transports de manière à réglementer tous les contrats de transport, qu'ils s'appliquent à un ou plusieurs modes de transport et qu'ils soient conclus sous forme électronique ou par écrit. Les aspects qu'il convenait d'examiner dans tout processus de réforme étaient notamment les suivants: définition plus précise du rôle, des responsabilités, des obligations et des droits de toutes les parties concernées et définition plus claire du moment auquel la livraison était présumée avoir lieu; élaboration de règles pour les cas où l'on ignorait à quel stade du transport des marchandises avaient été perdues ou endommagées; établissement des conditions ou du régime de responsabilité devant s'appliquer et détermination des limites financières de la responsabilité; et insertion de dispositions visant à prévenir l'utilisation frauduleuse des connaissements.

10. À sa trente-quatrième session, en 2001, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général (A/CN.9/497) qui avait été établi à sa demande⁷.

11. Ce rapport présentait un résumé des remarques et des suggestions issues des travaux du sous-comité international du CMI. Les solutions législatives envisageables n'y étaient pas présentées en détail parce que le sous-comité était en train de les examiner. Le rapport avait pour objet de permettre à la Commission d'évaluer l'objectif et la portée de ces solutions et de déterminer comment elle entendait procéder. Il y était indiqué que les questions devant être traitées dans le futur instrument étaient notamment les suivantes: champ d'application de l'instrument; durée de la responsabilité du transporteur, obligations du transporteur, responsabilité du transporteur; obligations du chargeur, documents de transport, fret, livraison au destinataire, droit des parties ayant un intérêt dans la cargaison à en disposer pendant le transport, transfert des droits sur des marchandises, détermination de la partie qui a le droit d'intenter une action contre le transporteur et prescription des actions contre le transporteur.

12. Il était dit dans le rapport que les consultations menées par le secrétariat conformément au mandat que lui avait confié la Commission en 1996 montraient que des travaux pourraient utilement être entrepris en vue d'élaborer un instrument international, pouvant éventuellement revêtir la forme d'un traité international, qui

⁷ Ibid., cinquante-sixième session, Supplément n°17 (A/56/17), par. 319 à 345.

moderniserait le droit des transports, tiendrait compte des progrès techniques les plus récents, comme le commerce électronique, et supprimerait les écueils juridiques mis en évidence par la Commission dans le domaine du transport international de marchandises par mer. L'examen d'éventuelles solutions législatives par le CMI progressait rapidement et un texte préliminaire comprenant des projets de dispositions possibles pour un futur instrument législatif, assorti de variantes et de commentaires, devait en principe être élaboré d'ici à décembre 2001.

13. Après délibération, la Commission a décidé de créer un groupe de travail (baptisé "Groupe de travail sur le droit des transports") chargé d'examiner le projet. Le secrétariat établirait, à l'intention de ce groupe de travail, un document de travail préliminaire dans lequel seraient présentés, assortis de variantes et de commentaires, les projets de dispositions possibles pour un futur instrument législatif que le CMI était en train d'élaborer.

14. En ce qui concerne la portée des travaux, la Commission a décidé, après discussion, que les questions de responsabilité devraient être traitées dans ce document. Elle a également décidé que, dans un premier temps, le Groupe de travail examinerait les opérations de transport de port à port; cependant, celui-ci avait toute latitude pour étudier s'il serait souhaitable et possible d'examiner aussi les opérations de transport de porte à porte ou certains aspects de ces opérations et, en fonction des résultats de ces études, recommander à la Commission d'élargir le cas échéant son mandat. Il a été déclaré que les solutions adoptées dans la Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (Vienne, 1991) devraient aussi être prises dûment en compte. Il a également été convenu que les travaux seraient menés en coopération étroite avec les organisations intergouvernementales intéressées prenant part à des travaux dans le domaine du droit des transports [telles que la CNUCED, la CEE et d'autres commissions régionales de l'ONU et l'Organisation des États américains (OEA)], ainsi que des organisations internationales non gouvernementales.

15. Le Groupe de travail est composé de tous les États membres de la Commission, à savoir:

Allemagne, Autriche, Bénin, Brésil, Burkina Faso, Cameroun, Canada, Chine, Colombie, Espagne, États-Unis d'Amérique, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Fidji, France, Honduras, Hongrie, Inde, Iran (République islamique d'), Italie, Japon, Kenya, Lituanie, Maroc, Mexique, Ouganda, Paraguay, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Rwanda, Sierra Leone, Singapour, Soudan, Suède, Thaïlande et Uruguay.

Point 1. Élection du Bureau

16. Le Groupe de travail pourrait, comme à ses précédentes sessions, élire un président et un rapporteur.

Point 3. Élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises par mer

17. Le Groupe de travail sera saisi d'une note du secrétariat sur le transport des marchandises par mer (A/CN.9/WG.III/WP.21), sur laquelle il souhaitera peut-être se fonder pour ses délibérations.

18. Cette note sera aussi accessible sur le site Web de la Commission (www.uncitral.org).

Point 5. Adoption du rapport

19. Le Groupe de travail souhaitera peut-être adopter, à la fin de sa session, un rapport qu'il présentera à la Commission à sa trente-cinquième session (devant se tenir à New York du 17 au 28 juin 2002, et non du 10 au 28 juin 2002 comme prévu initialement).

Dates et programme des séances

20. Le Groupe de travail tiendra sa session au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, du 15 au 26 avril 2002. Il disposera de huit jours ouvrables pour examiner les points de son ordre du jour. Aucune séance officielle n'est prévue le jeudi 25 avril, afin de permettre l'établissement du projet de rapport sur les travaux de la session, qui sera adopté le vendredi 26 avril. Les séances se tiendront de 10 heures à 13 heures et de 15 heures à 18 heures, sauf le lundi 15 avril 2002, où la session s'ouvrira à 10 h 30.
