



Assemblée générale

Distr.: Limitée
3 juillet 2002

Français
Original: Anglais

Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

Groupe de travail III (Droit des transports)

Dixième session

Vienne, 16-20 septembre 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 droit des transports.
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 dans le contexte du transport de marchandises aggravait les conséquences du caractère fragmentaire et disparate de 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 présenté au nom du CMI. En coopération avec le secrétariat, le groupe de travail du CMI avait entrepris une enquête sur la base d'un questionnaire couvrant différents systèmes juridiques qui avait été 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.

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. 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.

9. 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 demande. Ce rapport, qui présentait un résumé des remarques et des suggestions issues des travaux du Sous-Comité international du CMI, avait pour objet de permettre à la Commission d'évaluer l'objectif et la portée des solutions envisageables 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 de contrôle pendant le transport des parties ayant un intérêt dans la cargaison, 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.

10. 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 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.

11. À sa trente-quatrième session, la Commission a décidé de confier ce projet au Groupe de travail sur le droit des transports⁷.

12. En ce qui concerne la portée des travaux, la Commission a décidé, après discussion, que le document de travail devant être présenté au Groupe de travail devrait notamment traiter des questions de responsabilité⁸. 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 aurait 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 mandat⁹. 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 Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), la Commission économique pour l'Europe (CEE) et d'autres commissions régionales de l'ONU et l'Organisation des États américains (OEA)], ainsi que des organisations internationales non gouvernementales¹⁰.

13. À sa trente-cinquième session, tenue à New York du 17 au 28 juin 2002, la Commission était saisie du rapport de la neuvième session du Groupe de travail sur le droit des transports tenue à New York du 15 au 26 avril 2002, au cours de laquelle l'examen de ce projet avait commencé (A/CN.9/510). À cette session, le Groupe de travail avait entrepris un examen préliminaire des dispositions du projet d'instrument sur le droit des transports contenues dans l'annexe à la note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.21). Il avait également été saisi des commentaires de la CEE et de la CNUCED, qui étaient reproduits dans l'annexe à la note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1). Faute de temps, le Groupe de travail n'avait pas terminé son examen du projet d'instrument, qu'il s'est proposé d'achever à sa dixième session. Le secrétariat avait été prié d'élaborer une version révisée du projet d'instrument en se fondant sur les délibérations et les décisions du Groupe de travail (A/CN.9/510, par. 21). La Commission a adressé ses remerciements au Groupe de travail pour ce qu'il avait déjà accompli.

14. La Commission a noté que le Groupe de travail, ayant présent à l'esprit le mandat qui lui avait été donné par la Commission (A/56/17, par. 345) (et en particulier le fait que celle-ci avait décidé que, dans un premier temps, le Groupe examinerait les opérations de transport de port à port, mais qu'il aurait toute latitude pour étudier s'il serait souhaitable et possible d'examiner également les opérations de transport de porte à porte, ou certains aspects de ces opérations), avait estimé qu'il serait souhaitable de débattre aussi de la question des opérations de transport de porte à porte et d'élaborer, pour les besoins de ces opérations, un régime permettant de résoudre les éventuels conflits entre le projet d'instrument et les dispositions régissant le transport terrestre dans les cas où le transport par mer était complété par une ou plusieurs étapes terrestres (pour un compte rendu de l'examen de la question de la portée du projet d'instrument par le Groupe de travail, voir A/CN.9/510, par. 26 à 32). Il a été noté en outre que le Groupe de travail avait estimé qu'il serait utile qu'il poursuive ses délibérations concernant le projet d'instrument en partant de l'hypothèse de travail provisoire que celui-ci porterait sur les opérations de transport de porte à porte et avait par conséquent demandé à la Commission d'approuver cette démarche (A/CN.9/510, par. 32).

15. En ce qui concerne la portée du projet d'instrument, un certain nombre de délégations se sont déclarées très favorables à l'hypothèse de travail selon laquelle la portée du projet d'instrument devrait être étendue aux opérations de transport de porte à porte. Il a été souligné qu'il était nécessaire dans la pratique d'harmoniser le régime juridique régissant le transport de porte à porte étant donné le nombre de plus en plus important de cas concrets où le transport (en particulier de marchandises conteneurisées) était assuré dans le cadre de contrats de transport de porte à porte. Bien qu'aucune objection n'ait été opposée à l'idée d'étendre ainsi la portée du projet d'instrument, il y a eu accord général sur le fait que le Groupe de travail devrait s'efforcer d'associer à la poursuite de ses délibérations des organisations internationales telles que l'Union internationale des transports routiers, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et d'autres organisations internationales qui s'intéressent aux transports terrestres. Le Groupe de travail a été invité à examiner les dangers qu'il y aurait à étendre au transport terrestre les règles régissant le transport maritime et à tenir compte, pour l'élaboration du projet d'instrument, des besoins spécifiques du transport terrestre. La Commission a également invité les États membres et les États dotés du statut d'observateur à inclure des experts du transport terrestre dans leurs

délégations participant aux délibérations du Groupe de travail. Elle a invité en outre les Groupes de travail III (Droit des transports) et IV (Commerce électronique) à coordonner leurs travaux concernant les documents de transport dématérialisés. Bien que, de l'avis général, des mécanismes appropriés devraient être prévus dans le projet d'instrument pour éviter d'éventuels conflits entre celui-ci et d'autres instruments multilatéraux (en particulier ceux contenant des règles obligatoires applicables au transport terrestre), il a été dit qu'il ne suffisait pas d'éviter de tels conflits pour garantir que le projet d'instrument soit largement accepté, mais qu'il fallait également que les dispositions de fond de celui-ci établissent des règles acceptables tant pour le transport maritime que pour le transport terrestre. Le Groupe de travail a été invité à étudier la possibilité de prévoir dans le projet d'instrument des ensembles de règles distinctes mais compatibles (dont certaines pourraient être facultatives) pour le transport maritime et le transport routier. Après débat, la Commission a approuvé l'hypothèse de travail selon laquelle le projet d'instrument devrait s'appliquer aux opérations de transport de porte à porte, étant entendu que la question de son champ d'application sera à nouveau examinée une fois que le Groupe de travail aura étudié ses dispositions de fond et aura une vision plus complète de leur fonctionnement dans le contexte du transport de porte à porte (A/57/17, chap. VIII, à paraître en juillet ou en août 2002).

16. Le Groupe de travail est composé de tous les États membres de la Commission, à savoir: Allemagne, Argentine, 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 et Thaïlande.

Point 1. Élection du Bureau

17. 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 droit des transports

18. Le Groupe de travail sera saisi d'une note établie par le secrétariat pour sa neuvième session, sur des questions concernant le droit des transports et en particulier du transport de marchandises par mer (A/CN.9/WG.III/WP.21), qui pourrait lui servir de base pour poursuivre ses débats. Au cours de ses délibérations, le Groupe de travail voudra peut-être tenir compte du fait que la Commission lui a donné pour instruction d'examiner les incidences du projet de dispositions sur les opérations de transport de porte à porte (voir par. 15 ci-dessus).

19. Le document mentionné ci-dessus sera également disponible sur le site Internet de la CNUDCI (<http://www.uncitral.org>).

Point 5. Adoption du rapport

20. Le Groupe de travail voudra peut-être adopter, à la fin de sa session, un rapport qu'il soumettra à la Commission à sa trente-sixième session (qui, d'après le calendrier actuel, aura lieu à Vienne du 30 juin au 18 juillet 2003).

Dates et programme de la session

21. Le Groupe de travail tiendra sa session au Centre international de Vienne du 16 au 20 septembre 2002. Il disposera de cinq jours ouvrables pour examiner son ordre du jour. Il voudra peut-être noter que, conformément aux décisions prises par la Commission à sa trente-quatrième session (voir A/56/17, par. 381), il est prévu qu'il tienne des débats sur le fond pendant les neuf premières séances d'une demi-journée chacune (à savoir du lundi au vendredi matin), le secrétariat établissant un projet de rapport sur toute la période pour adoption à la dixième et dernière séance (le vendredi après-midi). Les séances se tiendront de 9 h 30 à 12 h 30 et de 14 heures à 17 heures, sauf le lundi 16 septembre 2002, où la session s'ouvrira à 10 heures.

Notes

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

² Ibid., par. 210.

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.

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

⁸ Ibid.

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid.