Nations Unies A/CN.9/WG.III/WP.43

Assemblée générale

Distr.: Limitée
15 février 2005

Français
Original: Anglais

Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international
Groupe de travail III (Droit des transports)
Quinzième session
New York, 18-28 avril 2005

Ordre du jour provisoire annoté

I. Ordre du jour provisoire

1. Ouverture de la session.
2. Élection du Bureau.
3. Adoption de l'ordre du jour.
4. Élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer].
5. Questions diverses.
6. Adoption du rapport.

II. Composition du Groupe de travail

1. Le Groupe de travail est composé de tous les États membres de la Commission, à savoir: Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Bélarus, Belgique, Bénin, Brésil, Cameroun, Canada, Chili, Chine, Colombie, Croatie, Équateur, Espagne, États-Unis d'Amérique, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Fidji, France, Gabon, Guatemala, Inde, Iran (République islamique d'), Israël, Italie, Japon, Jordanie, Kenya, Liban, Lituanie, Madagascar, Maroc, Mexique, Mongolie, Nigéria, Ouganda, Pakistan, Paraguay, Pologne, Qatar, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Rwanda, Serbie-et-Monténégro, Sierra Leone, Singapour, Sri Lanka, Suède, Suisse, Thaïlande, Tunisie, Turquie, Uruguay, Venezuela (République bolivarienne du) et Zimbabwe.

2. En outre, les États qui ne sont pas membres de la Commission, ainsi que les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales

V.05-81047 (F) 160305 170305

internationales intéressées peuvent être invités à assister à la session en qualité d'observateurs, auquel cas, conformément à la pratique établie à la CNUDCI, leurs délégations sont autorisées à participer activement aux délibérations débouchant sur des décisions, qui sont prises par consensus.

III. Annotations relatives aux points de l'ordre du jour

Point 1. Ouverture et déroulement de la session

3. Le Groupe de travail tiendra sa quinzième session au Siège de l'ONU, à New York, du 18 au 28 avril 2005. Les séances auront lieu de 10 heures à 13 heures et de 15 heures à 18 heures, sauf le lundi 18 avril, où la session s'ouvrira à 10 h 30. Le Groupe de travail disposera de sept jours et demi ouvrables pour examiner les points de son ordre du jour. Il devrait tenir des délibérations de fond au cours de ses quinze premières séances (c'est-à-dire du lundi 18 avril au matin du mercredi 27 avril inclus). Aucune séance officielle n'est prévue pour l'après-midi du mercredi 27 avril, afin de permettre l'établissement du projet de rapport sur les travaux de la session, qui sera présenté pour adoption lors des 17e et 18e séances du Groupe de travail le jeudi 28 avril.

Point 2. Élection du Bureau

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

Point 4. Élaboration d'un projet d'instrument sur le transport demarchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]

a) Délibérations antérieures du Groupe de travail

5. À sa vingt-neuvième session, en 1996, 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 législatifs[1].

6. 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 technologies[2].

7. 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 ports[3].

8. 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[4].

9. 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 concernés[5].

10. 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 acceptable[6].

11. 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.

12. 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.

13. 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.

14. 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.

15. À sa trente-quatrième session, la Commission a décidé de confier ce projet au Groupe de travail sur le droit des transports. 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 responsabilité. 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 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 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 gouvernementales[7].

16. À sa trente-cinquième session, en 2002, la Commission a noté que le Groupe de travail, ayant présent à l'esprit le mandat qu'elle lui avait donné[8] (et en

particulier le fait qu'elle 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). 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 suffirait 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[9].

17. À sa trente-sixième session, en 2003, la Commission s'est dite consciente de l'ampleur du projet entrepris par le Groupe de travail et s'est déclarée satisfaite des progrès accomplis jusqu'alors. Il a été largement estimé qu'ayant récemment achevé la première lecture du projet d'instrument sur le droit des transports, le Groupe de travail était arrivé à une phase particulièrement difficile de ses travaux. La Commission a noté qu'un nombre considérable de questions controversées concernant le champ d'application et des dispositions du projet d'instrument n'avaient toujours pas été tranchées. Il faudrait pour progresser assurer un délicat équilibre entre les intérêts divergents qui étaient en jeu. On a exprimé l'opinion qu'un instrument portant sur les opérations de transport de porte à porte pouvait être élaboré par un compromis reposant sur la responsabilité uniforme, l'élection de for et les marchés de gré à gré, qui ne serait pas applicable aux actions engagées contre les parties exécutantes d'un transport intérieur. Il a été dit aussi que la participation des intérêts des secteurs du transport routier et ferroviaire intérieur était essentielle pour atteindre les objectifs du texte. On a exprimé l'avis que le Groupe de travail devait continuer d'envisager une plus grande souplesse dans la conception de l'instrument proposé pour laisser aux États la possibilité d'adopter le régime relatif au porte à porte en tout ou en partie. La Commission a également noté qu'étant donné la complexité de l'élaboration du projet d'instrument, le Groupe de travail s'était réuni à sa onzième session pendant deux semaines, mettant à profit le temps libéré par le Groupe de travail I qui avait achevé ses travaux sur les projets d'infrastructure à financement privé à sa cinquième session en septembre 2002. Le Président du Groupe de travail III a confirmé que pour faire aboutir dans un délai acceptable les travaux sur le projet d'instrument, le Groupe de travail devrait continuer à tenir des sessions de deux semaines. Après un débat, la Commission a autorisé le Groupe de travail III, à titre exceptionnel, à tenir, à ses douzième et treizième sessions, des sessions de deux semaines. Il a été convenu que la situation du Groupe de travail à cet égard devrait être réévaluée à la trente-septième session de la Commission, en 2004. Le Groupe de travail a été invité à n'épargner aucun effort pour achever rapidement ses travaux et, à cette fin, à mettre à profit toute possibilité de tenir des consultations intersessions, éventuellement par courrier électronique. La Commission avait néanmoins conscience que, vu le nombre de questions qui restaient en suspens et la nécessité d'examiner bon nombre d'entre elles simultanément, il était particulièrement important que le Groupe de travail puisse tenir des réunions en bonne et due forme[10].

18. À sa trente-septième session, en 2004, pour les raisons indiquées à sa trente-sixième session en 2003[11], la Commission a décidé d'accorder de nouveau au Groupe de travail III (Droit des transports) les sessions de deux semaines dont il avait besoin, en utilisant le temps normalement alloué au Groupe de travail V sur le droit de l'insolvabilité qui ne devait pas se réunir au second semestre de 2004 ni en 2005[12].

19. À cette même session, la Commission a pris note des progrès réalisés par le Groupe de travail à ses douzième et treizième sessions (A/CN.9/544 et A/CN.9/552, respectivement). Elle a noté avec satisfaction que le Groupe de travail avait poursuivi son examen du projet d'instrument sur le transport de marchandises

[effectué entièrement ou partiellement] [par mer]. Elle a réaffirmé qu'elle avait conscience de l'ampleur du projet et de la complexité de l'élaboration du projet d'instrument, compte tenu en particulier des questions controversées qui restaient à examiner et demandaient que l'on trouve un équilibre délicat entre les divers intérêts divergents en jeu[13].

20. La Commission a été informée qu'à ses douzième et treizième sessions, le Groupe de travail avait procédé à sa deuxième lecture du projet d'instrument et avait avancé sur un certain nombre de questions difficiles, telles que celles qui concernaient le champ d'application de l'instrument et de ses dispositions fondamentales sur la responsabilité. Elle a également été informée que, afin d'accélérer l'échange de vues, la formulation de propositions et l'émergence d'un consensus lors de la préparation d'une troisième et dernière lecture du projet d'instrument, un certain nombre de délégations qui avaient participé à la treizième session du Groupe de travail avaient pris l'initiative de créer un groupe de consultation informel pour la poursuite des discussions entre les sessions[14].

21. La Commission a exprimé son soutien aux efforts du Groupe de travail pour accélérer l'avancement de ses travaux sur ce projet complexe. En ce qui concerne un calendrier possible pour l'achèvement du projet d'instrument, un certain nombre de représentants ont été d'avis qu'il serait souhaitable d'effectuer une troisième lecture du projet de texte en vue de son adoption par la Commission en 2006. Toutefois, un certain nombre de représentants ont aussi estimé qu'un objectif fondamental, dans l'élaboration du projet d'instrument, devrait être d'atteindre un niveau élevé de qualité, et il ne faudrait pas que sa réalisation soit compromise par des délibérations hâtives sur les questions importantes restant à régler. Après un débat, la Commission est convenue que 2006 serait une date cible souhaitable pour l'achèvement du projet, mais que la question de la fixation d'un délai devrait être revue à sa trente-huitième session, en 2005[15].

22. À sa quatorzième session (voir A/CN.9/572), le Groupe de travail a poursuivi l'examen du projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] ("le projet d'instrument") figurant en annexe à la note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.32). Il a examiné le projet d'article 14 sur le fondement de la responsabilité, ainsi que les projets d'articles 1er, 2, 88 et 89 sur la liberté contractuelle, y compris le champ d'application, la question des tiers et les accords de services réguliers de transport maritime. Il a aussi examiné le chapitre 15 sur la compétence et le chapitre 16 sur l'arbitrage.

23. À sa quinzième session, le Groupe de travail devrait, la première semaine, poursuivre son débat, d'abord sur la liberté contractuelle, y compris les accords de services réguliers de transport maritime et le champ d'application, puis sur la compétence et l'arbitrage. Il traitera ensuite du commerce électronique, des documents de transport, du droit de contrôle et du transfert de droits, dans cet ordre.

b) Documentation de la quinzième session

24. Le Groupe de travail sera saisi d'une note établie par le secrétariat, contenant une première version révisée du projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] (A/CN.9/WG.III/WP.32), qui pourrait lui servir de base pour poursuivre ses débats.

25. Le Groupe de travail sera également saisi d'une nouvelle version provisoire des articles du projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] qu'il avait examinés à ses douzième (A/CN.9/WG.III/WP.36) (projet d'article 1 e), définition des termes "partie exécutante maritime" et "partie exécutante non maritime", et projets d'articles 18-2, 1 a), 2, 14, 13 et 15) et treizième (A/CN.9/WG.III/WP.39) (projets d'articles 15, 16, 2 *bis*, 17 à 32, ainsi que projets d'article 13 *bis* et de chapitre 9) sessions. Il sera également saisi d'une note contenant les dispositions relatives au champ d'application soumises à son examen par le groupe de rédaction informel lors de la quatorzième session, et accompagnées d'un bref commentaire (A/CN.9/WP.III/WP.44), d'une note du secrétariat sur l'arbitrage, comme il l'avait demandé lors de sa quatorzième session (A/CN.9/WP.III/WP.45), et d'une nouvelle version des dispositions relatives à l'arbitrage et à la compétence (A/CN.9/WP.III/WP.46), comme suite aux débats de sa quatorzième session.

26. Les documents mentionnés ci-dessus sont également accessibles sur le site Web de la CNUDCI (www.uncitral.org), de même que les documents précédemment publiés par le secrétariat sur ce projet et qui contiennent des informations supplémentaires sur la genèse du projet, notamment:

- Rapports de la Commission sur les travaux de ses vingt-neuvième et trente et unième à trente-septième sessions (A/51/17 et A/53/17 à A/59/17);
- Rapports du Groupe de travail sur les travaux de ses neuvième à quatorzième sessions (A/CN.9/510, 525, 526, 544, 552 et 572); et
- Documents de travail établis par le secrétariat pour examen par le Groupe de travail à ses neuvième à quatorzième sessions (A/CN.9/WG.III/WP.20 à 42).

Point 5. Questions diverses

27. La seizième session du Groupe de travail est prévue du 28 novembre au 9 décembre 2005 au Centre International de Vienne.

Point 6. Adoption du rapport

28. 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-huitième session (qui, d'après le calendrier actuel, aura lieu à Vienne du 4 au 15 juillet 2005).

Notes

[1] *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante et unième session, Supplément n° 17* (A/51/17), par. 210.

[2] Ibid.

[3] Ibid., par. 215.

[4] Ibid., *cinquante-troisième session, Supplément n° 17* (A/53/17), par. 264.

[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., *cinquante septième session, Supplément n° 17* (A/57/17), par. 223 et 224.

[10] Ibid., *cinquante huitième session, Supplément n° 17* (A/58/17), par. 207 et 208.

[11] Ibid., par. 272.

[12] Ibid., *cinquante neuvième session, Supplément n° 17* (A/59/17), par. 132 et 133.

[13] Ibid., par. 63 et 64.

[14] Ibid., par. 65.

[15] Ibid., par. 66.