

**Assemblée générale**

Distr.: Limitée
7 septembre 2005

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail III (Droit des transports)
Seizième session
Vienne, 28 novembre-9 décembre 2005

**Droit des transports: Élaboration d'un projet d'instrument
sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou
partiellement] [par mer]***

**Droit de contrôle: informations présentées par la délégation
norvégienne**

Note du secrétariat

À la quinzième session du Groupe de travail III (Droit des transports), qui s'est tenue à New York du 18 au 28 avril 2005, le Groupe de travail a examiné de manière générale la question du droit de contrôle en vertu du projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]. En vue de faciliter l'examen de cette question, la délégation norvégienne a soumis le document ci-joint en annexe I, qui regroupe les avis exprimés par diverses délégations lors de consultations informelles, pour discussion par le Groupe de travail. Les commentaires dont il est rendu compte dans l'annexe ont été fournis par les représentants des pays et organismes ci-après: Espagne, Italie, Japon, Norvège, République de Corée, Chambre internationale de la marine marchande, Conseil maritime baltique et international (BIMCO) et International Group of P & I Clubs.

Le document est reproduit à l'annexe I tel qu'il a été reçu par le secrétariat.

* La numérotation des dispositions a été modifiée dans cette version révisée du document A/CN.9/WG.III/WP.50 afin de correspondre à celle du document A/CN.9/WG.III/WP.56.



Annexe I

Rapport

Chapitre 11: Droit de contrôle Karl J. Gombrii (Norvège)

1. Le chapitre 11 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, qui porte sur le droit de contrôle, a fait l'objet d'une table ronde informelle intersessions (séminaire) tenue à Londres, le 25 février 2005. Un document informel exposant le contexte et le contenu de ce chapitre avait été présenté et discuté lors de ce séminaire.

2. À l'issue du séminaire de Londres, un questionnaire informel a été distribué électroniquement au nom de la délégation norvégienne. Des réponses ont été reçues des délégations de la République de Corée, de l'Espagne, du Japon, de l'Italie, de la Norvège (indirectement, en sa qualité d'auteur du présent rapport) ainsi que du BIMCO, de la Chambre internationale de la marine marchande, et du International Group of P & I Clubs (ces ONG ayant présenté une réponse conjointe).

3. Sur la base de ce qui précède, il est noté ce qui suit:

4. Nombre de ceux qui ont répondu estiment que l'article 53 du document A/CN.9/WG.III/WP.32 (devenu l'article 54 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56), ne fait pas de distinction claire entre, d'une part, le droit de la partie contrôlante de donner des instructions unilatéralement, et d'autre part, le droit de la partie contrôlante, et de nulle autre personne, de convenir d'une modification du contrat de transport.

5. La teneur de l'article 54 b) qui dispose que la partie contrôlante peut "exiger la livraison des marchandises avant leur arrivée au lieu de destination", a été une pomme de discorde. Certaines des délégations qui ont répondu ont estimé qu'une telle exigence constitue toujours une modification du contrat et qu'elle ne pouvait donc pas faire l'objet d'instructions unilatérales. D'autres ont estimé que le droit de donner des instructions était essentiel, par exemple pour les banques accordant un financement aux acheteurs. À titre de garantie, on pourrait exiger qu'elles soient données par la partie contrôlante, lorsque aucun enregistrement de transport négociable n'a été émis, et s'il apparaissait que le vendeur est incapable d'honorer ses obligations envers la banque, il devrait être possible d'empêcher l'entrée des marchandises sur le territoire du client/acheteur défaillant.

6. Selon la majorité des réponses au questionnaire informel, il importait que la partie contrôlante soit en mesure d'exiger la livraison des marchandises avant leur arrivée au lieu de destination, et que le lieu de la livraison ne soit pas obligatoirement sur l'itinéraire vers le lieu de destination initial, sous réserve, dans tous les cas, que les conditions énoncées à l'article 57 soient remplies.

7. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner la version révisée ci-après de l'**article 54**:

“Le droit de contrôle en vertu d'un contrat de transport ne peut être exercé que par la partie contrôlante et désigne le droit:

a) De convenir avec le transporteur de toute modification du contrat de transport;

b) De donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises qui ne constituent pas une modification du contrat;

c) De remplacer le destinataire par une autre personne, y compris la partie contrôlante elle-même;

[d) D'exiger, sous réserve des conditions prévues à l'article 55, la livraison des marchandises en un lieu autre que le lieu de destination initial.]”

8. L'article 56 dit qui est la partie contrôlante et prévoit le transfert du droit de contrôle d'une partie contrôlante à une autre.

9. L'article 56-1, qui s'applique lorsque aucun enregistrement de transport négociable n'est émis, dispose à l'alinéa a) que le chargeur est la partie contrôlante à moins que le destinataire ou une autre personne ne soit désignée partie contrôlante. Comme l'indiquent les crochets dans la version actuelle du projet d'instrument qui figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, il y a eu désaccord sur le point de savoir si le chargeur pouvait désigner unilatéralement ainsi une nouvelle partie contrôlante, ou si le consentement du destinataire était nécessaire.

10. En réponse au questionnaire informel sur ce point, une grande majorité s'est prononcée en faveur de la suppression du texte entre crochets de manière à indiquer clairement que le chargeur pouvait désigner unilatéralement une nouvelle partie contrôlante. Plusieurs délégations ont aussi fait observer qu'en pareil cas il était important qu'il y ait une obligation d'aviser le transporteur.

11. D'après les réponses au questionnaire informel, le texte de l'article 56-1 a) devrait donc être le suivant:

“Le chargeur est la partie contrôlante à moins qu'il ne désigne une autre personne partie contrôlante et en avise le transporteur.”

12. Une autre question relative à l'article 56 est de savoir quand le droit de contrôle prend fin lorsque aucun enregistrement de transport négociable n'a été émis. Cela devrait-il être quand les marchandises sont arrivées à destination et que le destinataire en a demandé livraison, ou bien quand elles sont effectivement livrées à leur destination?

13. Lors du séminaire de Londres, les avis ont été partagés. Certains ont estimé que la seconde solution était la plus réaliste, car il était courant qu'un chargeur/vendeur donne instruction au transporteur de le contacter en arrivant à destination, immédiatement avant la livraison. Une telle instruction permettrait au chargeur/vendeur de vérifier que le règlement a été reçu avant que les marchandises soient livrées au destinataire/acheteur. À défaut de règlement, le chargeur/vendeur, en sa qualité de partie contrôlante, devrait avoir le droit de désigner un nouveau destinataire et garantir ainsi sa position même si la partie défaillante avait demandé la livraison.

14. D'autres ont estimé que dans une telle situation, l'instruction donnée au transporteur pouvait être de contacter le chargeur/vendeur peu avant l'arrivée à destination et que le libellé actuel de l'article 56 d) pouvait être conservé.

15. En réponse au questionnaire informel sur ce point, la majorité de ceux qui ont répondu étaient d'avis que le droit de contrôle devrait prendre fin au moment de la

livraison effective des marchandises au lieu de destination, tandis que deux délégations préféreraient l'autre solution. Compte tenu de ces résultats, l'article 56 d) devrait être libellé comme suit:

“Le droit de contrôle prend fin lorsque les marchandises ont été livrées au lieu de destination [, ou à tout autre lieu désigné conformément à l'article 53 d) [du document A/CN.9/WG.III/WP.32, devenu l'article 55-1 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56].”

16. Le point de savoir si le texte entre crochets est ou non nécessaire dépend naturellement de la décision du Groupe de travail concernant l'alinéa d) de l'article 53 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, devenu l'article 55-1 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56. Si cette disposition est supprimée, il faudrait évidemment supprimer aussi le texte entre crochets à l'article 56 d).

17. L'article 56-2 d) (dont la suppression a été proposée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56) dispose pour l'essentiel que toute instruction donnée doit être portée sur un document de transport négociable. Il n'y a pas d'exigence correspondante selon laquelle les instructions données lorsque aucun enregistrement de transport négociable n'a été émis, concernant par exemple la désignation d'un nouveau destinataire, devraient être portées sur tout document de transport non négociable ayant pu être émis. Ce point a été soulevé dans le questionnaire informel. Les réponses concernant l'introduction d'une telle exigence ont été partagées: trois délégations étaient contre et trois (dont la Norvège) étaient pour. Une délégation était indécise.

18. Dans les commentaires d'introduction au chapitre 11 du document A/CN.9/WG.III/WP.21, il a été noté que, dans de nombreux secteurs, l'utilisation de documents de transport négociables décroissait rapidement ou avait entièrement disparu et qu'un droit de contrôle bien défini et transférable pourrait faciliter la mise au point de systèmes de commerce électronique où aucun enregistrement électronique négociable n'était utilisé. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner si l'introduction d'une exigence selon laquelle des instructions ou le remplacement d'un destinataire devraient être indiqués dans un enregistrement de transport non négociable, lorsqu'un tel enregistrement a été émis, permettrait d'accroître l'utilisation de documents ou d'enregistrements de transport non négociables à des fins de financement et/ou de commerce électronique. Dans l'affirmative, le Groupe de travail souhaitera peut-être modifier l'article 56-1 c) comme suit:

“Lorsque la partie contrôlante exerce le droit de contrôle conformément à l'article 54, elle produit un document d'identification approprié et toutes instructions qu'elle donne, ou le remplacement par elle du destinataire, sont indiqués dans tout document de transport ou enregistrement électronique non négociable ayant pu être émis.”

19. S'agissant de l'article 57-4 on s'est demandé si la responsabilité du transporteur du fait de son non-respect des instructions données devrait être stricte et illimitée ou si, selon une interprétation objective de la disposition, elle devait être fondée, comme la responsabilité pour la perte ou le dommage subi par les marchandises, sur le principe de diligence raisonnable, et limitée de la même manière.

20. En réponse au questionnaire informel sur ce point, la majorité de ceux qui ont répondu se sont prononcés clairement en faveur de la responsabilité fondée sur le principe de diligence raisonnable, limitée de la même manière que la responsabilité pour perte ou dommage subi par les marchandises. La majorité a également estimé qu'il faudrait préciser la disposition. Partant de là, le Groupe de travail souhaitera peut-être envisager de remplacer le texte actuel de l'article 57-4 par le libellé suivant:

“Le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises ainsi que du retard de livraison résultant du non-respect, de sa part ou de la part de l'une quelconque des personnes visées à l'article 20-3, des instructions de la partie contrôlante, et cette responsabilité est limitée conformément aux articles 64 et 66.”

21. Il est noté par ailleurs, concernant l'article 57-1, que la variante A est fondée sur le texte initial du projet d'instrument, tandis que la variante B est le résultat d'un remaniement effectué par le secrétariat de la CNUDCI à la demande du Groupe de travail.

22. Les articles 58, 59 et 60 n'ont pas été abordés lors du séminaire de Londres et n'avaient pas non plus été controversés auparavant.
