



Assemblée générale

Distr.: Limitée
27 mars 2007

Français
Original: Français et Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail III (Droit des transports)
Dix-neuvième session
New York, 16-27 avril 2007

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

Propositions soumises par l'Union internationale des transports routiers (IRU) concernant les articles 1-7, 26 et 90 du projet de convention

Note du secrétariat*

En vue de la dix-neuvième session du Groupe de travail III (Droit des transports), l'Union internationale des transports routiers a soumis au secrétariat des propositions concernant les articles 1-7, 26 et 90 du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer].

On trouvera dans l'annexe à la présente note le texte de ces propositions tel qu'il a été reçu par le secrétariat.

* La date de soumission du présent document reflète la date à laquelle la proposition a été reçue par le secrétariat.



Annexe

Propositions soumises par l'Union internationale des transports routiers (IRU) concernant les articles 1-7, 26 et 90 du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] (A/CN.9/WG.III/WP.81)

Article 1-7

1. L'IRU partage l'avis des États-Unis d'Amérique, exprimé dans l'annexe au document A/CN.9/WG.III/WP.84, selon lequel un transporteur ferroviaire ne doit pas être considéré comme "partie exécutante maritime".

En complément à cet avis et pour les mêmes raisons que celles exprimées par les États-Unis, l'IRU propose que le transporteur routier fournissant des services dans une zone portuaire ne soit pas non plus, tout comme le transporteur ferroviaire, considéré comme "partie exécutante maritime". Par conséquent, le texte proposé par les États-Unis devrait être légèrement modifié et se lire comme suit:

"Même s'il fournit des services qui relèvent des obligations du transporteur après l'arrivée des marchandises au port de chargement ou avant leur départ du port de déchargement, un transporteur ferroviaire ou un transporteur routier est partie exécutante non maritime."

Article 26

2. L'IRU propose de biffer la Variante B du sous-paragraphe a) de l'article 26 pour les deux raisons suivantes:

- si "un autre instrument international" s'applique impérativement, cette application impérative est entravée du moment où elle dépend du fait que le chargeur ait conclu ou non un contrat séparé et direct avec le transporteur visant le trajet non maritime;
- la condition impliquant qu'il faille tenir compte du fait que le chargeur a conclu ou non un contrat séparé et direct avec le transporteur visant le trajet non maritime, est aussi en contradiction avec le sous-paragraphe c) de l'article 26, selon lequel les dispositions impératives d'autres instruments internationaux "ne peuvent pas être écartées par un contrat soit en aucun cas soit au détriment du chargeur".

Article 90, sous-paragraphe b)

3. Cette disposition, inspirée par les dispositions de l'article 6 des Règles de La Haye et des Règles de La Haye-Visby, a conduit à des abus engendrés par certains transporteurs maritimes opérant dans la Manche et la mer du Nord. Selon ces transporteurs maritimes, les conteneurs ou les véhicules routiers – dont le transport est devenu courant depuis 50 ans – sont encore considérés comme "cargaison non ordinaire" pour laquelle l'indemnité s'élève, tout au plus, à 666,67 DTS par unité, un conteneur ou un véhicule routier étant alors considéré comme une seule unité. Le fait que le document de transport énumère un nombre de colis ou cite un poids spécifique de marchandises est considéré, par ces transporteurs maritimes, comme

sans pertinence. Pour éviter la propagation de tels abus par le biais de ce nouvel instrument élaboré à présent par la CNUDCI, l'IRU propose de compléter le sous-paragraphe b) en ajoutant à sa fin les mots suivants:

“Les conteneurs ou les véhicules routiers, dont le transport est effectué par un navire entièrement ou partiellement construit pour les transporter, ne peuvent être considérés comme “cargaison non ordinaire”.
