



Assemblée générale

Distr.
GÉNÉRALE

A/CN.9/SR.601
10 août 1997
FRANÇAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

COMMISSION DES NATIONS UNIES POUR LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL

Vingt-neuvième session

COMPTE RENDU ANALYTIQUE DE LA 601e SÉANCE

Tenue au Siège, à New York,
le lundi 10 juin 1996, à 10 heures

Présidente : Mme PIAGGI de VANOSI (Argentine)

SOMMAIRE

ÉCHANGE DE DONNÉES INFORMATISÉES : PROJET DE LOI TYPE; TRAVAUX FUTURS POSSIBLES
(suite)

Le présent compte rendu est sujet à rectifications.

Les rectifications doivent être rédigées dans l'une des langues de travail. Elles doivent être présentées dans un mémorandum et être également portées sur un exemplaire du compte rendu. Il convient de les adresser, une semaine au plus tard à compter de la date du présent document, au Chef de la Section d'édition des documents officiels, Département des services de conférence, bureau DC2-750, 2 United Nations Plaza.

Les rectifications éventuelles aux comptes rendus des séances de la présente session seront groupées dans un rectificatif unique, qui sera publié peu après la clôture de la session.



La séance est ouverte à 10 h 15.

ÉCHANGE DE DONNÉES INFORMATISÉES : PROJET DE LOI TYPE; TRAVAUX FUTURS POSSIBLES
(suite) (A/50/17; A/CN.9/421; A/CN.9/XXIX/CRP.3)

Article «x» (suite)

1. M. CHANDLER (États-Unis d'Amérique) dit que lorsqu'elle a proposé les deux formules différentes du paragraphe 3 du projet d'article «x» (A/CN.9/XXIX/CRP.3), sa délégation souhaitait simplement mettre les usagers en garde contre la coexistence de connaissances sur papier et de messages de données. Comme les formules proposées par les autres délégations semblent comporter des conséquences peu souhaitables pour les utilisateurs, la délégation américaine propose de s'en tenir à la deuxième formule qu'elle avait suggérée. On pourrait quand même ajouter entre la première et la deuxième phrases actuelles une nouvelle phrase qui se lirait comme suit : «Tout document papier indiquera cette circonstance.»
2. M. LLOYD (Australie), M. ILLESCAS (Espagne), M. RENGER (Allemagne) et M. SANDOVAL LOPEZ (Chili) approuvent cette proposition.
3. Mme BAZAROVA (Fédération de Russie) souhaite savoir si cette déclaration s'applique uniquement au document papier dont il s'agit et sur lequel elle figure ou à tous les autres documents utilisés dans la transaction.
4. M. CHANDLER (États-Unis d'Amérique) dit que pour éviter de faire des doubles des documents, les transporteurs et les émetteurs de connaissance décideront que l'indication en question vaut pour tous les documents échangés par la suite au cours de la transaction.
5. M. MASUD (Observateur du Pakistan) propose de remplacer la nouvelle phrase que vient de proposer le représentant des États-Unis par une formulation qui serait plus claire : «et ledit document indique cette circonstance».
6. M. CHOUKRI (Observateur du Maroc) dit que telle qu'elle est formulée, la règle semble couvrir seulement les contrats de transport. Il propose de lui donner une portée plus générale.
7. M. LLOYD (Australie) dit que la formule proposée par la délégation du Pakistan ferait de la présence de l'indication sur le document une condition préalable de la validité des documents papier. Il propose d'ajouter «dans ces circonstances» après «Tout document papier...» dans la nouvelle phrase qu'a proposée la délégation américaine.
8. La PRÉSIDENTE dit que les membres semblent s'entendre sur la formule proposée par les États-Unis pour le paragraphe 3, le Groupe de rédaction étant chargé de lui donner sa forme définitive.
9. L'article «x», tel qu'amendé, est adopté.

Travaux futurs possibles

10. M. BURMAN (États-Unis d'Amérique) propose à la Commission d'examiner d'abord la proposition d'ordre général que sa délégation a faite à propos du transport international de marchandises. Il faut faire progresser l'uniformisation du droit des transports et la Commission aborderait la question d'un point de vue assez élevé pour en couvrir tous les aspects. Avant cependant de créer un groupe de travail chargé de la question, il faut laisser aux pays et aux groupes qui s'occupent du transport commercial international de marchandises le temps de présenter leurs vues au secrétariat sur ce qui pourrait être à la fois un terrain d'entente et un point de départ. Le secrétariat sera alors en mesure de donner à la Commission les informations dont elle a besoin pour étudier l'éventualité d'une uniformisation plus poussée. Il est essentiel qu'elle collabore étroitement avec tous les organes gouvernementaux et non gouvernementaux compétents, et que participent à l'entreprise tous les milieux du commerce, c'est-à-dire les affréteurs, les transporteurs, les assureurs, les opérateurs de terminaux et les autres parties qui procèdent concrètement au transport international de marchandises.

11. M. CHANDLER (États-Unis d'Amérique) dit que le manque d'uniformité des lois, coutumes et pratiques qui régissent les connaissements dans divers pays est source de mésentente et de différends. Les règles actuelles de la responsabilité dans le transport des marchandises, ainsi que les règles de La Haye-Visby et la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer (Règles de Hambourg) sont insuffisantes parce qu'elles laissent aux systèmes nationaux le soin de mettre en place les procédures applicables aux connaissements. De surcroît, l'évolution récente de cette réglementation s'est faite au coup par coup, et pas toujours dans un sens positif. Il est donc nécessaire d'harmoniser le corpus entier des lois et des pratiques en matière de transport de marchandises. Comme tous les autres Groupes de travail de la Commission sont actuellement occupés par d'autres questions, la délégation des États-Unis proposera une démarche «à partir de la base», telle que toute partie intéressée pourra présenter ses idées. Une fois achevée cette phase, dans un délai de un à trois ans, le secrétariat pourra relier toutes ces propositions ensemble et la Commission créer un groupe de travail.

12. M. FALVEY (Association internationale des ports) se déclare tout à fait en faveur de la proposition des États-Unis. L'une des grandes questions à régler dans ce domaine est celle du transport multimodal qui, bien que technologiquement efficace, se heurte à l'obstacle que constitue la diversité des régimes de responsabilité qui s'appliquent aux différents moyens de transport mis en cause. Il est important d'harmoniser et de simplifier ces régimes si l'on veut faciliter le transport multimodal.

13. M. ABASCAL (Mexique) dit que les débats que le Groupe de travail a consacrés au projet d'article «x» ont montré qu'il était urgent de régler les questions concernant le transport de marchandises. La délégation mexicaine est en faveur de la proposition des États-Unis.

14. M. MASUD (Observateur du Pakistan) dit que les instruments existants, comme les Règles de Hambourg et la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal de marchandises, doivent servir de point de départ à l'effort

d'harmonisation de la Commission. Par exemple, les Règles de Hambourg relatives au transport de marchandises par voie maritime sont compatibles avec les conventions régissant les autres moyens de transport et vont dans le sens de l'harmonisation des régimes juridiques s'appliquant au transport des marchandises par divers moyens. Au lieu de perdre deux ans à solliciter des avis sur la question, le secrétariat pourrait se mettre immédiatement à la tâche.

15. M. STURLESE (France) dit que même si le régime international du transport des marchandises a assurément besoin d'être harmonisé, modernisé et simplifié, ce n'est pas un instrument international de plus qui atteindra forcément ce but. Peut-être serait-il préférable d'encourager les nombreux pays qui n'ont pas encore ratifié ou mis en application les conventions existantes à le faire sans tarder. Si le secrétariat souhaite donner suite à la proposition des États-Unis, la délégation française ne s'y opposera pas même s'il lui semble qu'il est prématuré de créer un groupe de travail.

16. M. VAN DER ZIEL (Observateur du Comité maritime international) dit approuver la proposition des États-Unis parce qu'il existe, dans les instruments internationaux qui règlent la matière, de très nombreuses lacunes. Comme l'a fait observer la délégation américaine, les conventions actuellement en vigueur ne règlent pas le sort des connaissements eux-mêmes, ni les droits que ceux-ci confèrent aux parties. La généralisation de l'échange de données informatisées dans le commerce international et les transports oblige à s'interroger sur des questions comme celle de la définition des fonctions des connaissements. Au fil des ans, ces connaissements ont acquis un rôle nouveau, qu'il s'agit justement d'harmoniser afin que l'échange de données informatisées puisse se développer dans le domaine des échanges et des transports.

17. M. RENGER (Allemagne) partage les doutes que la délégation française vient d'exprimer quant à l'utilité d'un nouvel instrument harmonisant le droit des transports internationaux. Le problème du transfert électronique des droits ne se pose pas simplement en termes de connaissement ou de droit des transports et le débat auquel l'article «x» a donné lieu a bien montré qu'il était prématuré de s'engager plus avant sans avoir une meilleure intelligence des faits et des problèmes dans ce domaine. Il existe déjà de nombreux régimes de responsabilité qui découlent de l'application de diverses tentatives faites antérieurement pour harmoniser les lois et les pratiques, à telle enseigne que les conflits entre conventions internationales sont devenus plus épineux que les conflits entre les législations nationales. La CNUDCI devrait prendre garde à ne pas rendre la situation plus confuse encore.

18. M. ILLESCAS (Espagne) dit que le manque d'harmonie du droit international dans le domaine du transport des marchandises est le résultat d'une triple situation : la situation dans laquelle les diverses solutions prévues dans les conventions internationales ne s'appliquent pas parce qu'aucune d'entre elles ne jouit de l'acceptation universelle; la situation dans laquelle les instruments internationaux pertinents ne sont jamais entrés en vigueur, comme c'est le cas pour la Convention des Nations Unies sur le transport international multimodal de marchandises; et la situation dans laquelle on n'a jamais essayé d'harmoniser le droit applicable, comme c'est le cas pour les droits des tierces parties et l'utilisation des messages de données dans le transport international de marchandises. Ces trois situations ne sont pas justiciables d'un traitement

unique comme si elles relevaient de la même catégorie. Pour ce qui est des instruments déjà en vigueur, la CNUDCI doit prendre garde à ne pas se contredire elle-même en élaborant un nouveau jeu de règles juste après l'entrée en vigueur des Règles de Hambourg. Les questions de la deuxième catégorie valent peut-être d'être étudiées, mais celles de la troisième catégorie doivent être immédiatement réglées. Or, la proposition des États-Unis ne fait pas de distinction entre ces trois situations alors qu'il faut pourtant tenir compte de leurs différences essentielles.

19. Mme CRAGGS (Royaume-Uni) pense comme les délégations française et allemande qu'il n'est pas nécessaire d'entreprendre immédiatement le travail d'harmonisation. On ne sait pas que le fonctionnement des Règles de La Haye-Visby, qui sont les plus largement appliquées dans ce domaine, soulèvent des difficultés majeures. Plutôt que de travailler sur un instrument nouveau, la Commission devrait encourager les pays à adopter ces Règles. Le Royaume-Uni n'était pas en faveur des Règles de Hambourg et ne les ratifiera pas à moins que la majorité de ses partenaires commerciaux ne le fassent.

20. M. BURMAN (États-Unis d'Amérique) pense lui aussi qu'il n'est pas nécessaire de créer immédiatement un groupe de travail. Cela dit, la Commission pourrait commencer à solliciter des observations et des propositions. Si elle juge alors que le sujet offre un bon potentiel, le secrétariat préparerait une analyse et un projet de texte. La proposition des États-Unis est fondée sur les longues conversations qu'elle a eues avec les milieux du transport maritime de marchandises. Se contenter de souligner l'existence des conventions en vigueur reviendrait à admettre qu'il est impossible d'avancer davantage, puisqu'il est évident que certaines conventions ne seront probablement pas ratifiées et qu'elles ne couvriront jamais une certaine partie des marchandises qui transitent dans le monde. Enfin, il est important de faire participer les milieux commerciaux dans la définition des domaines de travail futurs. La proposition de la délégation américaine donnerait à la Commission la possibilité d'examiner à fond, et de manière peu onéreuse, un domaine que l'on n'a jusqu'à présent guère harmonisé.

La séance est suspendue à 11 h 40; elle est reprise à 12 h 15.

21. M. ABASCAL (Mexique) dit que sa délégation est en faveur de la proposition des États-Unis, étant entendu que le secrétariat serait simplement autorisé à entreprendre une étude ou à rédiger un questionnaire sollicitant des États et autres parties intéressées des informations. Il doit être bien entendu cependant que la Commission ne cherche pas à modifier les Règles de Hambourg, car sinon cela découragera les États d'adopter ce régime.

22. M. CHANDLER (États-Unis d'Amérique) dit que le but de l'opération est de savoir s'il peut y avoir un consensus. Il n'est pas question de porter atteinte au régime de Hambourg. Si le travail est en fait prématuré, on s'en apercevra. Il ne devrait pas être réalisé par le secrétariat, mais reposer sur les communications des parties intéressées. Le fait est non seulement qu'il y a plusieurs régimes mais aussi que ces régimes mêmes ont été modifiés unilatéralement par les États, ce qui n'a pas rendu la situation plus claire.

23. Mme SABO (Observateur du Canada) dit que la Commission doit tenir compte du fait que le secrétariat ne dispose pas de ressources illimitées et du fait aussi qu'il y a d'autres sujets qui pourraient être examinés, comme le régime des signatures numériques. La Commission devrait prendre garde aux effets que la proposition américaine aurait sur les ressources du secrétariat et éviter de décourager les États de devenir parties aux instruments existants. Cela dit, la délégation du Canada est prête à accepter la proposition américaine si l'on peut répondre à ses inquiétudes.

24. M. VAN DER ZIEL (Observateur du Comité maritime international) dit que ce qui serait utile, ce n'est pas une nouvelle analyse de la responsabilité, laquelle est couverte par les conventions existantes, mais plutôt un travail sur les lacunes que présentent tous les instruments en vigueur. Par exemple, il n'y a aucune harmonie dans le domaine des droits et des obligations des chargeurs sur le point de savoir si un chargeur conserve quelque chose quand les droits ont été transférés à un autre détenteur. Un deuxième problème est celui du consignataire, et des obligations qu'il peut avoir. On a récemment enregistré des signes de désagrégation du régime des consignataires, ce qui rend d'autant plus impérieuse la nécessité d'harmoniser ce domaine du droit. La Commission doit évidemment laisser la pratique commerciale évoluer, mais elle ne doit pas se laisser distancer.

25. Mme GUREYEVA (Fédération de Russie) se félicite de la proposition américaine, mais souligne qu'il est important d'établir dans les travaux futurs un ordre de priorité. Dans un premier temps, il vaudrait mieux procéder à une étude de la pratique actuelle dans divers pays puis, comme l'a proposé le représentant du Mexique, envoyer un questionnaire pour obtenir les renseignements nécessaires. La délégation russe pense comme l'observateur du Canada que d'autres sujets appellent l'attention de la Commission.

26. M. LLOYD (Australie) souscrit aux propos de l'observateur du Canada. Il n'a rien à opposer à la proposition des États-Unis mais il y a d'autres tâches prioritaires, comme les signatures numériques. Dans ce dernier domaine, on constate déjà des incohérences et la Commission devrait s'efforcer d'y mettre de l'ordre. Si le secrétariat dispose des ressources nécessaires, il peut donner suite à la proposition américaine, mais cela est moins urgent.

27. Mme CRAGGS (Royaume-Uni) partage l'idée exprimée par les délégations du Canada et de l'Australie, à savoir que l'étude proposée par les États-Unis doit être reportée tant qu'on n'aura pas examiné certaines questions plus urgentes. La Commission devrait également demander aux milieux commerciaux si cette étude est bien nécessaire. L'opération couvrirait des activités très diverses et un grand nombre de questions, qui exigeraient probablement la création de plusieurs groupes de travail et absorberaient un temps considérable. D'ailleurs, le secrétariat n'a pas de ressources.

28. M. BURMAN (États-Unis d'Amérique) dit partager les inquiétudes exprimées par le représentant du Royaume-Uni, mais les milieux commerciaux ont bien fait comprendre qu'il fallait sans tarder procéder à l'étude demandée. Peut-être, comme l'ont proposé l'Australie et le Canada, pourrait-on entreprendre le travail en lui donnant un rang de priorité secondaire. Cela aurait au moins le mérite de provoquer un échange de propositions et ferait comprendre aux milieux

intéressés qu'une instance au moins est disposée, lorsque le moment en sera venu, à analyser la matière. D'ailleurs, il ne faudrait rien prévoir dans l'immédiat pour laisser aux milieux concernés le temps de réfléchir.

29. Mme CRAGGS (Royaume-Uni) dit ne pas avoir constaté que les milieux industriels insistaient pour que l'étude en question soit entreprise. Cependant, il n'y avait aucun inconvénient à prendre leur avis sur les domaines qui méritent d'être étudiés. On peut se demander d'ailleurs ce que signifie en pratique «un rang de priorité secondaire». Si l'on demande des communications à l'extérieur, il faut que le secrétariat soit en mesure de les analyser. Or, on ignore combien de temps et d'énergie ce travail peut demander.

30. Mme SABO (Observateur du Canada) souhaiterait que le Secrétariat lui indique combien de temps et de travail il faut prévoir.

31. M. HERRMANN (Secrétaire de la Commission) dit que le terme «rang de priorité secondaire» signifie que l'harmonisation du domaine considéré ne sera envisagée que lorsque sera conclu le travail sur toutes les questions dont s'occupent actuellement les groupes de travail, les travaux à venir sur les projets CET et toute autre question que la Commission pourrait juger plus urgente. L'étude exigerait du travail dès le début, puisqu'il faudrait distribuer un questionnaire. On peut cependant présumer qu'en tel cas la Commission pourra faire fond sur l'expérience du Comité maritime international, qui a déjà publié un questionnaire sur l'harmonisation à divers organismes de droit maritime international. Il est difficile de prévoir le volume de travail que cela implique par la suite et qui dépend du nombre et de la nature des propositions reçues et des éclaircissements qu'il faudra ou non demander sur les réponses reçues.

32. M. Herrmann rappelle également à la Commission que le secrétariat dispose d'un budget que la crise financière a rendu plus strict encore et que sa dotation en personnel, soit cinq administrateurs, a peu de chances de changer tant qu'il y aura un gel du recrutement. Le secrétariat pourrait solliciter par écrit des communications et, dans deux ans environ, présenter un rapport intérimaire sur les progrès accomplis. La Commission pourrait également restreindre le champ de recherche en axant le travail sur quelques questions sur lesquelles il serait possible de s'entendre, plutôt que sur la gamme entière des activités.

33. M. LLOYD (Australie) propose, à titre de compromis, d'indiquer dans le rapport de la Commission qu'elle prendra à sa session suivante une décision sur le point de savoir si les ressources disponibles permettent d'entreprendre un travail d'harmonisation. Cela ferait comprendre l'importance que la Commission attache à cette étude, sans que les travaux aient à commencer pendant l'année en cours.

34. Mme SABO (Observateur du Canada) rappelle que dans ses travaux sur l'instrument juridique réglant la question des aspects transnationaux de l'insolvabilité, le secrétariat a collaboré avec l'International Association of Insolvency Practitioners (INSOL), qui a procédé à la plupart des travaux préparatoires consistant à recueillir des informations et à cerner les questions principales. Peut-être le secrétariat pourrait-il se décharger d'une partie de

ses travaux en s'entendant de la même manière avec une association de l'extérieur.

35. M. BURMAN (États-Unis d'Amérique) souscrit à cette proposition, mais déclare que la proposition de la délégation australienne consistant à mentionner l'étude dans le rapport de la Commission risque de ne pas faire comprendre avec suffisamment de force que la Commission souhaite être l'instance qui se chargera de l'étude. Il serait regrettable de manquer cette occasion.

36. Mme CRAGGS (Royaume-Uni) juge acceptable la suggestion du Canada, à condition qu'il soit bien entendu que toute proposition que recevrait la Commission sera traitée en temps utile.

La séance est levée à 13 h 5.