



## Assemblée générale

Distr.: Limitée  
21 août 2002\*

Original: Anglais, Français

---

### Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

Groupe de travail III (Droit des transports)

Dixième session

Vienne, 16-20 septembre 2002

## Projet préliminaire d'instrument sur le transport de marchandises [par mer]

### Proposition du Canada

#### Note du secrétariat

En préparation de la dixième session du groupe de travail III (Droit des transports), au cours de laquelle il est prévu que celui-ci poursuive l'examen du projet d'instrument contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21, le Gouvernement du Canada a présenté au secrétariat le 20 août 2002, pour examen par le groupe de travail, le texte d'une proposition concernant le champ d'application et la structure du projet d'instrument. Ce texte est reproduit en annexe de la présente note 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.

## Annex. Proposition du Canada

1. Le Canada apprécie la nouvelle initiative de la CNUDCI favorisant l'harmonisation du droit international dans un secteur qui peut au mieux être qualifié de mélange juridique. Nous remercions aussi le Comité Maritime International (CMI) pour son importante contribution à la question qui nous intéresse ici et aux autres domaines du droit maritime international.

2. Le Canada se réjouit également des résultats de la première séance du groupe de travail sur le droit des transports tenue en avril 2002, à New-York. Lors de cette réunion préliminaire, le débat a porté principalement sur des questions conceptuelles incluant la portée d'application de l'instrument projeté. Comme l'indique le rapport du groupe de travail sur cette réunion (A/CN.9/510), les participants ont d'un commun accord reconnu que le but de cette initiative est de mettre fin à la diversité des régimes de responsabilité liés au transport maritime des marchandises et de modifier le droit du transport maritime pour mieux répondre aux exigences et aux réalités imposées par les pratiques du transport maritime international. Le Canada appuie entièrement l'approche adoptée par le groupe de travail qui met l'emphase sur les « aspects maritimes » du projet.

3. Parallèlement, le groupe de travail a également reconnu l'intérêt et la nécessité d'examiner les questions relatives au transport multimodal. Il a donc jugé opportun d'étudier un régime strictement maritime ou port à port et un régime qui s'étend au transport terrestre c'est-à-dire multimodal ou porte à porte sans pour autant prendre de décision à ce stade-ci quant à la portée du futur instrument.

4. Les deux approches ont été appuyées mais ont aussi soulevé des objections. Si le Canada s'est dit favorable à un instrument port à port, ce n'est pas parce qu'il n'est pas conscient du fait que le transport de porte à porte est très répandu, mais parce qu'il croit fermement :

- a) que l'objectif initial du CMI de rétablir d'abord l'uniformité du droit internationale dans le secteur maritime est le bon et que l'harmonisation des règles dans les domaines qui ne sont pas régis à l'échelle internationale (tels les documents électroniques) est très importante,
- b) que cet objectif ne doit pas être retardé ou compromis en étendant la portée des activités du groupe de travail à d'autres modes de transport,
- c) qu'un nouvel instrument conçu strictement pour le transport maritime aurait de meilleures chances d'être largement adopté qu'un instrument régissant aussi les autres modes de transport, jusqu'ici visés par le droit national dans la plupart des pays, sauf les pays européens, où ils sont visés par des conventions internationales.

5. Bien entendu, ceux qui appuyaient l'extension des activités du groupe aux règles concernant les autres modes, selon le principe du porte à porte, étaient convaincus qu'il s'agissait pour le groupe de travail de la bonne approche à suivre. Selon eux, les principes actuels et futurs des transports, spécialement dans le domaine du transport des conteneurs, exigent une nouvelle approche susceptible de conférer une valeur ajoutée au futur instrument, malgré son caractère essentiellement maritime.

6. À notre avis, il serait inutile de limiter la portée des activités du groupe de travail à l'une des deux approches, à l'exclusion de l'autre. Si ce principe est accepté, le groupe de travail devra trouver une façon de combler l'écart qui sépare l'approche port à port et celle porte à porte. Manifestement, il s'agit d'un dilemme politique auquel un temps suffisant devra être accordé à la réunion de septembre pour en discuter; peut-être même au début de la séance avant que le groupe de travail ne réexamine les projets d'articles, pour obtenir le consensus quant à l'orientation future du groupe de travail.

7. Voici trois possibilités qui, à notre sens, pourraient faire l'objet d'un examen pour arriver à un accord.

#### **Possibilité 1**

8. Poursuivre le travail portant sur l'instrument projeté, y compris l'article 4.2.1, mais prévoir une **réserve** permettant aux états contractants d'adopter ou pas cet article et les règles régissant le transport des marchandises, avant ou après le transport maritime.

##### **Commentaire**

a) *Cette possibilité favoriserait l'objectif visé, soit rétablir l'uniformité du droit régissant le transport maritime, et permettrait de l'appliquer à d'autres modes pour les états soucieux d'atteindre cet objectif. En même temps, les états qui ne partagent pas cet objectif continueraient de bénéficier du nouveau régime et pourraient éventuellement supprimer leur réserve et appliquer l'instrument intégralement.*

b) *Par une réserve, au moment de la ratification, on éviterait la confusion quant aux états contractants qui appliquent les dispositions de l'instrument et à ceux qui en limitent l'application au transport intérieur en vertu de l'article 4.2.1.*

#### **Possibilité 2**

9. Poursuivre le travail portant sur l'instrument projeté, y compris l'article 4.2.1, mais indiquer « **droit national** » après « convention internationale » (à l'alinéa 4.2.1.b).

##### **Commentaire**

a) *Encore une fois, cette possibilité donnerait un important signal aux états qui s'intéressent à l'élaboration d'un nouveau régime de transport maritime, tout en laissant relever du droit national la réglementation des autres modes. Il est reconnu que cette possibilité rendrait plus difficile, quel que soit le moment, la détermination des dispositions légales qui s'appliquent dans les états contractants (une convention internationale sur le transport intérieur ou une loi nationale), puisque aucun document ne témoignerait d'une déclaration en ce sens.*

b) *Selon les **possibilités 1 et 2**, l'article 4.2.1 pourrait aussi faire l'objet de modifications quant à la responsabilité en cas de dommages extérieurs.*

### **Possibilité 3**

10. Réviser le projet actuel d'instrument de la façon suivante.

**Chapitre 1** – Définitions et ensemble des dispositions communes aux chapitres 2, 3 et 4 ;

**Chapitre 2** – Dispositions régissant le transport maritime des marchandises (port à port) ;

**Chapitre 3** – Dispositions régissant le transport maritime des marchandises **et** leur transport par d'autres modes effectué avant ou après le transport maritime (porte à porte) ;

*Pour cela, on dispose de deux modèles de base :*

**Système uniforme** – Régime unique qui s'applique de façon uniforme à tous les modes de transport impliqués dans le transport porte à porte de marchandises ;

**Système à réseau** – Similaire au régime précédent, sauf qu'on déplace le système uniforme lorsqu'une convention internationale vise la composante d'un contrat de transport maritime de marchandises et que la perte ou le dommage est manifestement survenu pendant le transport terrestre.

**Chapitre 4** – Clauses et réserves finales, dont des **réserves expresses pour** :

- . **le chapitre 2** visant les états contractants qui désirent mettre en œuvre le nouvel instrument pour régir le transport multimodal des marchandises (porte à porte) ; ou
- . **le chapitre 3** visant les états contractants qui désirent mettre en œuvre le nouvel instrument pour régir uniquement le transport maritime de marchandises (port à port).

### **Commentaire**

*Il s'agit d'une solution plus solide qui vise les objectifs suivants :*

a) *Faire un pas important pour harmoniser le droit international relatif au transport des marchandises en tirant parti des deux approches dans les chapitres 2 et 3. Il y'aurait un seul instrument englobant deux conventions distinctes se partageant les dispositions communes aux deux chapitres. Cette possibilité permettrait de déterminer clairement les états adhérant à un régime de transport maritime dans le chapitre 2 et ceux qui adhèrent à un régime multimodal dans le chapitre 3.*

b) *Améliorer les perspectives d'uniformité à long terme puisque les états qui adhèrent seulement au chapitre 2 peuvent adhérer au chapitre 3 simplement en retirant leur réserve en vertu de ce dernier. Ce pourrait être la principale différence entre la troisième et la première possibilité, selon laquelle l'abrogation d'une réserve risque d'être compliquée par des considérations politiques pouvant porter sur l'adoption d'une convention internationale sur le transport terrestre en vertu de l'article 4.2.1. De plus, bien que les conventions soient surtout régionales et peu nombreuses, rien ne permet de prévoir l'adoption d'autres conventions régionales dans l'avenir. Elle ne seront probablement pas uniformes et leur intégration à cet instrument*

*en vertu de l'article 4.2.1 compromettrait l'uniformité internationale des règles régissant le transport de marchandises.*

11. Si on décidait d'adopter un « système à réseau » dans le chapitre 3, il est probable que le régime maritime dans ce chapitre soit identique au chapitre 2 permettant ainsi la plus grande uniformité du droit dans le mode maritime. Dans ce cas, il serait possible de simplifier la **possibilité 3** comme suit :

**Chapitre 1** – Définitions et toutes les dispositions communes aux chapitres 2, 3, et 4 ;

**Chapitre 2** – Dispositions régissant le transport maritime de marchandises (port à port) ;

**Chapitre 3** – Dispositions régissant le transport de marchandises par d'autres modes effectué avant ou après le transport maritime (porte à porte) ;

**Chapitre 4** – Clauses et réserves finales incluant une disposition prévoyant une **réserve expresse pour le chapitre 3** visant pour les états qui désirent limiter la mise en œuvre du nouvel instrument au transport maritime de marchandises (seulement port à port).

### **Résumé**

12. Le présent document soulève des questions qui vont au delà de la portée d'un document conceptuel comme l'actuelle présentation au groupe de travail. Nous espérons, néanmoins, qu'il facilitera l'examen des politiques qui s'offrent au groupe de travail et que les discussions de la présente séance ou de la prochaine, au printemps 2003, permettront d'en arriver au consensus favorisant le plus possible l'atteinte du principal objectif de cette initiative, mettre fin à la diversité de régimes de responsabilité liés au transport maritime des marchandises.