



Assemblée générale

Distr.: Limitée
24 février 2003

Original: Français

Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

Groupe de travail sur le commerce électronique
Quarante et unième session
New York, 5-9 mai 2003

Les obstacles juridiques au développement du commerce électronique dans les instruments internationaux relatifs au commerce international

Compilation des commentaires reçus de gouvernements et d'organisations internationales

Table des matières

	<i>Page</i>
II. Compilation des commentaires	2
B. Organisations intergouvernementales	2
1. Union internationale des transports routiers	2



II. Compilation des commentaires

B. Organisations intergouvernementales

1. Union internationale des transports routiers (IRU)

[Original: français]
[25 novembre 2002]

1. L'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) suit avec intérêt les travaux de la CNUDCI visant à éliminer les obstacles juridiques au développement du commerce électronique dans les instruments internationaux relatifs au commerce international. Elle apprécie la haute qualité d'analyse des instruments juridiques – dont ceux concernant le transport routier – figurant dans le document A/CN.9/WG.IV/WP.94.

2. Elle a examiné attentivement l'Avant-projet de convention sur les contrats (internationaux) conclus ou constatés au moyen de messages de données. Examiné notamment à la lumière de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route du 19 mai 1956 (Convention CMR), il appelle les observations suivantes:

Avant-projet de Convention

Article premier

Variante A

3. La disposition selon laquelle “La présente Convention s'applique aux contrats conclus ou constatés au moyen de messages de données” peut poser des problèmes d'interprétation. Tous les moyens de communication entre parties au contrat de transport ont un caractère complémentaire et non exclusif. Par conséquent, un contrat de transport international par route peut être conclu oralement par téléphone, confirmé par l'échange de correspondance sur support papier et constaté par la lettre de voiture CMR sous forme électronique. Il n'est pas clair si dans un tel cas, la future Convention s'applique ou non. Si cette application au cas mentionné était confirmée, on assisterait alors à l'uniformisation des règles de la formation du contrat, non seulement lorsque celui-ci est conclu par voie informatique, mais également lorsqu'il est conclu oralement ou par échange de correspondance sur papier, du seul fait qu'un des documents contractuels (en l'occurrence la lettre de voiture CMR) est échangé par voie informatique. Par contre, si cette application au cas en question n'était pas confirmée, on assisterait alors à une contradiction entre le champ d'application formulé et le contenu de la future Convention.

4. Le paragraphe 3 de l'Avant-projet, laissant aux parties contractantes le droit de déclarer qu'elles appliqueront la future Convention uniquement aux contrats conclus entre les parties ayant leur établissement dans deux États différents, exclurait un nombre important de contrats de transport soumis à la Convention CMR, conclus entre les parties ayant leur établissement dans le même État. En effet, il convient de faire une distinction entre “les contrats internationaux” et “les transports internationaux”.

Variante B

5. Le terme “international” au sens de l’Avant-projet est incompatible avec le terme “international” au sens de la Convention CMR. Celle-ci considère (article 1.1) comme international tout transport dont le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux pays différents dont l’un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties au contrat de transport. La définition de l’Avant-projet selon laquelle un contrat est réputé avoir un caractère international (permettant donc l’application de la future Convention) si, au moment de la conclusion du contrat, les parties ont leur établissement dans des États différents, exclurait un nombre important de contrats de transport, soumis à la Convention CMR, conclus entre les parties ayant leur établissement dans le même pays.

Article 3

6. Un contrat de transport international par route “constaté” par la lettre de voiture CMR, établie sous forme électronique, pourrait être considéré comme soumis, en ce qui sa formation, à la future Convention même dans le cas où ce contrat serait conclu oralement ou sur support papier. Afin d’éviter des problèmes d’interprétation, il conviendrait de mieux définir le champ d’application de la future Convention (voir les observations, relatives à l’article 1).

Article 5

7. La définition du terme “message de données” inclut, entre autres, “le télégraphe, le télex et la télécopie”. Toutefois, les variantes A et B de l’article 13 de l’Avant-projet semblent ne pas tenir compte de cette définition.

8. Selon la variante A, la signature ne serait pas valable si “une méthode” n’était utilisée pour identifier le signataire. Cette disposition, si elle était maintenue en l’état, pourrait bouleverser la pratique concernant, par exemple, l’échange des documents contractuels par fax. Selon la variante B l’exigence de la signature est satisfaite si “un message de données” porte “une signature électronique dont la fiabilité est suffisante...”. Le télégraphe, le télex et la télécopie ne présupposent pas l’utilisation des signatures électroniques.

Article 8

9. Selon cet article “l’acceptation d’une offre prend effet au moment où l’indication d’acquiescement est reçue par l’auteur de l’offre”, à savoir, selon l’article 5, lettre g), par “une personne physique ou morale qui offre des biens ou des services”.

10. Or, contrairement au transporteur public qui est en état d’offre permanent, le transporteur routier doit consentir au contrat. Le donneur d’ordre est généralement le sollicitant (cf. J.Putzeys, *Le Contrat de transport routier de marchandises*, p. 113 et 114). Sa commande d’un moyen de transport doit être acceptée par le transporteur routier.

11. Il s’ensuit que, contrairement à la stipulation de l’article 8, le moment de la formation du contrat de transport correspond, le plus souvent, au moment où “l’indication d’acquiescement” est reçue par le donneur d’ordre.

2. Autres problèmes

12. Mme Geneviève Burdeau, professeur à l'Université de Paris propose (Annexe au document A/CN.9/WG.IV/WP.89) un accord interprétatif qui serait suffisant, selon elle, pour éliminer les obstacles au commerce électronique dans les traités existants.

13. Par contre, la France est d'avis (par. 7 du document A/CN.9/WG.IV/WP.93) que la formule d'un accord interprétatif des traités préexistants ne correspondrait pas au but recherché. Il ne s'agit pas en effet de négocier un accord qui interpréterait, modifierait ou amenderait des traités préexistants mais de conclure un nouvel accord admettant les équivalents électroniques.

14. Comme constate, à juste titre, la délégation suisse (A/CN.9/WG.IV/WP.98, Add.4, par. 7), la question de savoir s'il faut un amendement ou simplement un complément aux traités antérieurs ne peut pas être décidée *a priori*. Pour y répondre, il faudrait regarder les traités concernés individuellement. La délégation suisse ne voit donc pas non plus la possibilité d'éviter la nécessité d'une révision en choisissant la forme d'une interprétation authentique. Selon cette délégation, quand on change les règles d'interprétation d'un instrument juridique, on l'amende; par conséquent une telle intervention doit être traitée comme une révision.

15. En procédant, selon le conseil de la délégation suisse, à l'examen de la Convention CMR, l'IRU est tenue de souligner que les rédacteurs de cette Convention ont voulu lui éviter le sort de la Convention de Varsovie et celui des règles du droit maritime concernant les connaissements et le contrat de transport maritime.

16. Par conséquent, l'article premier, paragraphe 5 de la Convention CMR contient une disposition selon laquelle: "Les parties contractantes s'interdisent d'apporter par voie d'accords particuliers conclus entre deux ou plusieurs d'entre elles toute modification à la présente Convention". Grâce à cette disposition il y a, entre l'Atlantique et le Pacifique, un seul texte régissant de façon uniforme le contrat de transport international par route. Pour ce qui est de la Convention CMR, la seule voie qui reste est donc celle d'un accord complémentaire admettant les équivalents électroniques. Cette voie, sous forme de Protocole-EDI à la Convention CMR, est actuellement utilisée par le Groupe de travail des transports routiers de la CEE- ONU qui examine le complément à la Convention CMR élaboré et proposé par le professeur Jacques Putzeys et par l'UNIDROIT.

Conclusions

17. Étant donné que:

a) afin de tenir compte des spécificités du transport routier, présentées ci-dessus, il conviendrait de modifier, en profondeur, plusieurs principes déjà adoptés – par analogie à la Convention des Nations Unies sur les ventes – par les rédacteurs de l'Avant-projet de convention sur les contrats [internationaux] conclus ou constatés au moyen de messages de données;

b) les travaux visant l'accord complémentaire à la Convention CMR admettant les équivalents électroniques ont déjà été entrepris au sein de la CEE-ONU, l'IRU estime qu'il serait opportun de ne pas inclure le transport international par route dans l'Avant-projet de convention, mais, comme le suggère la Note du

Secrétariat (A/CN.9/WG.IV/WP.94, par. 104), de continuer au sein de la CNUDCI “à suivre les travaux actuellement réalisés sous les auspices de la CEE” et de prendre connaissance “de leur état d’avancement à un stade ultérieur”. On éviterait ainsi d’entreprendre des efforts faisant double emploi, engendrant la confusion et aboutissant à des résultats incohérents.
