



Assemblée générale

Distr.: Limitée
14 septembre 2007

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international
Groupe de travail III (Droit des transports)
Vingtième session
Vienne, 15-25 octobre 2007**

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

Observations d'organisations non gouvernementales

Note du secrétariat*

En vue de la vingtième session du Groupe de travail III (Droit des transports), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) et l'International Multimodal Transport Association (IMMTA) ont soumis au secrétariat leurs observations sur le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] (le projet de convention).

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

* Le présent document est soumis tardivement en raison de la date à laquelle les observations ont été communiquées au secrétariat.



Annexe

Observations de la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) – Champ d’application du projet de convention

1. Les transitaires doivent savoir dans quelle mesure les régimes juridiques impératifs deviennent applicables lorsqu’ils agissent en tant que transporteurs contractants. À l’heure actuelle, ceci ne présente pas de difficulté majeure, mais cet état de fait changera sensiblement si le champ d’application de la convention sur le transport par mer envisagée est étendu au transport de porte à porte.

2. C’est pourquoi la FIATA, comme cela a déjà été dit, s’oppose à une telle extension qui, à son avis, sèmerait la confusion quant au document de transport requis et aux règles de responsabilité applicables. Elle estime en particulier qu’il est inopportun d’appliquer des règles de responsabilité en matière maritime dans des cas où les clients s’attendent à ce que l’on applique les règles de responsabilité traditionnelles en matière de transport routier et/ou ferroviaire et/ou aérien. Ainsi, dans le cas d’un contrat de transport routier et/ou ferroviaire entre le nord de la Scandinavie et le sud de l’Italie qui comprend une brève étape en ferry jusqu’en Allemagne, ou d’un transport de la Pologne au Japon, qui emprunte le Transsibérien jusqu’à Vladivostok, puis la mer jusqu’au Japon, il semblerait illogique d’appliquer la convention telle qu’elle est envisagée.

3. Si on étend le champ d’application de la convention envisagé afin que celle-ci ne se limite pas au transport par mer, il est nécessaire d’en délimiter clairement l’applicabilité, de manière à ce qu’elle ne s’applique pas lorsque la partie prépondérante du transport ne se fait pas par mer. Une telle délimitation permettrait de résoudre, dans la pratique, la question très controversée du conflit de conventions et, par ailleurs, de se conformer à la méthode suivie dans la convention de la CNUDCI qui a donné les meilleurs résultats, à savoir la Convention sur les contrats de vente internationale de marchandises de 1980, qui délimite le champ d’application de la convention lorsque des marchandises et des services sont inclus dans un seul et même contrat dont les services constituent la part prépondérante (art. 3-2). En ne suivant pas la même méthode pour la convention envisagée, alors que cela s’impose, la CNUDCI risque de se voir reprocher de ne pas avoir utilisé la même technique de délimitation que dans la convention la plus aboutie à ce jour.

Observations de l’International Multimodal Transport Association (IMMTA)

4. À la Conférence internationale de l’IMMTA sur le transport multimodal (la Conférence), qui s’est tenue à Karachi le 3 avril 2007, les discussions se sont concentrées sur divers aspects du transport multimodal, notamment le fonctionnement, le cadre juridique et les assurances. S’agissant des aspects juridiques, les membres de l’IMMTA ont examiné de près le projet de convention de la CNUDCI sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]. La présente note rend compte des conclusions pertinentes de la Conférence, afin que le Groupe de travail puisse les examiner à sa vingtième session.

5. S’agissant du cadre juridique régissant le transport multimodal, il a été rappelé à la Conférence qu’aucun régime international largement acceptable n’était en vigueur à l’heure actuelle. La Convention des Nations Unies sur le transport

multimodal international de marchandises de 1980 n'avait pas obtenu le nombre requis de ratifications pour entrer en vigueur et les règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal de 1992 constituaient un ensemble de règles contractuelles qui, en tant que telles, ne pouvaient jouer qu'un rôle limité dans l'uniformisation internationale. Le cadre juridique international actuel comprenait plusieurs conventions unimodales, divers textes juridiques régionaux, sous-régionaux et nationaux et des contrats types. En conséquence, les règles applicables en matière de responsabilité variaient grandement d'un cas à l'autre, ce qui rendait incertaine l'étendue de la responsabilité du transporteur dans une situation donnée.

6. Il a été généralement convenu à la Conférence de l'IMMTA qu'avec l'essor du transport par conteneurs, le transport multimodal devenait de plus en plus important et qu'un cadre juridique uniforme, simple et transparent était nécessaire pour régler la responsabilité en cas de perte, de dommage ou de retard lié à ce type de transport. C'est dans ce contexte que le projet de convention de la CNUDCI a été examiné. Les participants à la Conférence sont généralement convenus que le projet de convention étendait simplement un régime de responsabilité maritime à tous les contrats de transport multimodal qui comportaient une étape maritime.

7. De fait, les participants se sont déclarés préoccupés par un certain nombre de dispositions du projet de convention qui auraient un impact direct sur le transport multimodal. En vertu des lois et des règlements qui régissent actuellement ce dernier, un entrepreneur de transport multimodal (ETM) est responsable pendant l'intégralité du transport. Les participants ont estimé que cela ne serait peut-être pas le cas en application du projet de convention. Les dispositions du projet relatives à la durée de la responsabilité du transporteur¹ offrent à celui-ci la possibilité de déterminer contractuellement le moment et le lieu de réception et de livraison des marchandises. En outre, le projet envisage des situations dans lesquelles un transporteur peut ne pas être responsable de certaines parties du transport, parce qu'il fait uniquement office de mandataire², ou que certaines opérations telles que le chargement ou le déchargement puissent être exécutées par le chargeur³. Il a donc été estimé à la Conférence qu'en vertu du projet de convention, il se pourrait que personne ne soit responsable pendant toute la durée du transport. Ces dispositions ont pour objet de tenir compte des pratiques maritimes, mais les participants à la Conférence estiment qu'elles sont un facteur d'insécurité et de confusion dans le contexte du transport multimodal.

8. S'agissant du système de responsabilité, la Conférence estime que l'article 26 fait encore monter d'un cran l'insécurité actuelle concernant le régime juridique applicable au transport multimodal. En introduisant un système de réseau minimal en cas de perte localisée, il donne la préséance à certaines dispositions obligatoires de toute convention internationale applicable au segment de transport où la perte ou le dommage est survenu. Par conséquent, si la perte peut être localisée et s'il existe un régime international obligatoire applicable à cette étape particulière, les dispositions relatives à la responsabilité, à la limitation de responsabilité et au délai pour agir de ce régime international s'appliqueront, en plus des dispositions

¹ Article 11, par. 2 et 4.

² Article 12.

³ Article 14, par. 2.

restantes du projet de convention. De l'avis de la Conférence, un panachage de deux régimes qui n'ont pas été conçus pour fonctionner ensemble s'appliquera au transport multimodal. Elle estime également que les tribunaux nationaux risquent d'avoir des difficultés à déterminer les dispositions applicables de chaque convention, ce qui nuira à l'interprétation et à l'application uniformes du projet de convention.

9. En cas de perte non localisée ou si aucune convention obligatoire n'est applicable, le régime complexe de responsabilité maritime du projet de convention s'appliquera à l'intégralité du transport multimodal, même si l'étape maritime est brève. La Conférence est d'avis que cela sera souvent le cas, étant donné qu'il est difficile de déterminer le lieu où une perte s'est produite dans le cas de marchandises transportées dans des conteneurs et que les conventions unimodales sont surtout des conventions européennes qui ne sont pas applicables à l'échelle mondiale.

10. Pour la Conférence de l'IMMTA, le projet de convention ne semble apporter aucune amélioration par rapport au système existant. Bien qu'il puisse être souhaitable qu'une seule convention transparente régisse tous les contrats de transport international de marchandises, qu'il s'agisse de transport de port à port ou de porte à porte, les participants à la Conférence ne pensent pas que l'extension d'un régime unimodal à d'autres modes de transport soit une bonne solution. Sur la centaine d'articles que contient le projet de convention, seuls trois traitent du transport multimodal⁴. La Conférence est d'avis que les conséquences possibles du projet de convention sur le transport multimodal doivent être examinées de près. Dans l'ensemble, elle juge le projet de convention extrêmement long et complexe et, par conséquent, peu propice à l'uniformisation internationale.

11. Au vu de ce qui précède, la Conférence s'est demandé si le projet de convention de la CNUDCI était l'instrument adéquat pour régir le transport multimodal moderne. Elle a conclu que le projet ne traitait pas des défis et des problèmes spécifiques au transport multimodal et qu'il était peu probable qu'il améliore la situation actuelle, jugée peu satisfaisante. Elle a émis de vives réserves quant à l'adéquation du projet de convention pour régir le transport multimodal et demandé que ces réserves soient communiquées au Groupe de travail de la CNUDCI sur le droit des transports.

⁴ Articles premier-1, 26 et [62-2].