



# Assemblée générale

Distr. générale  
11 mai 2009  
Français  
Original: anglais

**Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international**  
Quarante-deuxième session  
Vienne, 29 juin-17 juillet 2009

**Travaux futurs possibles dans le domaine du droit des transports: commentaire ou notes explicatives sur la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (“Règles de Rotterdam”)**

**Note du Secrétariat\***

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction .....	1-3	2
II. Modèles possibles de commentaire ou de notes explicatives sur les Règles de Rotterdam .....	4-8	2

\* Le présent document a été soumis après le délai fixé par l'Assemblée générale de façon à refléter les commentaires reçus récemment des gouvernements.



## I. Introduction

1. À sa quarante et unième session, en 2008<sup>1</sup>, la Commission a approuvé le texte de ce qui était alors appelé projet de Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (“la Convention” ou “les Règles de Rotterdam”) et l’adoption subséquente de la Convention par l’Assemblée générale le 11 décembre 2008<sup>2</sup>. L’Assemblée générale a ouvert la Convention à la signature lors d’une cérémonie tenue à Rotterdam le 23 septembre 2009<sup>3</sup> et a appelé tous les gouvernements à envisager d’y adhérer<sup>4</sup>.

2. Lorsqu’il a examiné le projet de texte de la Convention entre 2002 et 2008, le Groupe de travail III (Droit des transports) s’est demandé s’il faudrait élaborer certains aspects du texte dans un commentaire ou dans des notes explicatives qui pourraient accompagner la Convention à sa publication. Il existe, par exemple, deux observations de ce type dans le dernier projet de texte de la Convention qui a été publié avec des notes de bas de page (A/CN.9/WG.III/WP.101). La note 6 (article 3 “Conditions de forme”) évoquait la possibilité d’insérer une note explicative indiquant que tous les avis envisagés dans la Convention qui ne sont pas inclus dans l’article 3 peuvent être adressés par tout moyen, y compris verbalement, ou par un échange de messages de données qui ne satisfont pas nécessairement à la définition de “communication électronique” figurant dans le projet d’article premier (18). En outre, la note 20 (article 9) posait la question de savoir s’il faudrait préciser l’expression “aisément vérifiables” dans une note ou un commentaire accompagnant le texte de la Convention. Le Groupe de travail n’a pris, dans ces deux cas, aucune décision précise.

3. Maintenant que le texte des Règles de Rotterdam a été adopté par l’Assemblée générale, il faudrait se préparer à les publier et à les diffuser. La Commission pourra, par conséquent, se demander s’il faudrait accompagner le texte de la Convention de notes explicatives ou d’un commentaire, et quelle forme ces textes supplémentaires devraient prendre.

## II. Modèles possibles de commentaire ou de notes explicatives sur les Règles de Rotterdam

4. Plusieurs modèles ont pu être examinés par la Commission lorsqu’elle s’est interrogée sur le type de commentaire ou de note qui devrait, éventuellement, accompagner le texte de la Convention. On notera que les trois exemples ci-après sont appelés “notes explicatives” et énoncent spécifiquement qu’elles ne constituent pas un commentaire officiel de la convention en question.

5. Les notes explicatives qui accompagnent les Règles de Hambourg comprennent de brefs paragraphes d’introduction et de référence, un résumé des “éléments essentiels” desdites Règles et, pour conclure, une brève discussion sur

---

<sup>1</sup> *Documents officiels de l’Assemblée générale, soixante-troisième session, Supplément n° 17* (A/63/17), par. 298.

<sup>2</sup> Résolution 63/122, par. 2.

<sup>3</sup> *Ibid.*, par. 3.

<sup>4</sup> *Ibid.*, par. 4.

l'uniformité du droit relatif au transport de marchandises par mer. Le texte de la note est écrit dans un style narratif et sans référence précise à l'examen de questions particulières dans les travaux préparatoires. On citera, par exemple, les paragraphes relatifs à l'article 4 sur la durée de la responsabilité du transporteur:

“2. Durée de la responsabilité

14. Les Règles de La Haye ne couvrent que la période allant du chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement. Elles ne couvrent pas les pertes ou dommages qui se produisent pendant que les marchandises sont sous la garde du transporteur avant le chargement ou après le déchargement.

15. Dans la pratique actuelle, il arrive souvent que les transporteurs aient et conservent la garde des marchandises au port avant et après le transport par mer proprement dit. On estime que la plupart des pertes et dommages subis par les marchandises se produisent au port. Afin que la responsabilité des pertes ou dommages soit assumée par la partie qui a les marchandises sous son contrôle et est donc la mieux à même de les protéger contre ces pertes ou dommages, les Règles de Hambourg s'appliquent à toute la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.”

6. Un autre modèle possible que la Commission pourra souhaiter examiner est celui de la note explicative qui accompagne la Convention des Nations Unies sur les garanties indépendantes et les lettres de crédit stand-by. Cette note contient une introduction légèrement plus détaillée, suivie d'un résumé des éléments essentiels et des principales dispositions de la Convention. Le texte est écrit dans un style narratif légèrement plus détaillé que celui qui accompagne les Règles de Hambourg, mais sans faire, ici non plus, précisément référence à l'examen de questions particulières dans les travaux préparatoires. Par exemple, la note qui renvoie à l'article 3 sur l'indépendance de l'État contractant est libellée comme suit:

“D. Définition de l'‘indépendance’

17. S'il est dans l'ensemble reconnu que les engagements du type régi par la Convention sont “indépendants”, il n'y a pas unanimité au plan international sur la manière d'interpréter et de reconnaître cette caractéristique essentielle. La Convention favorisera l'uniformité en la matière puisqu'elle comporte une définition de l'“indépendance” (art. 3). Selon cette définition, l'engagement ne doit pas dépendre de l'existence ou de la validité d'une opération sous-jacente, ni de tout autre engagement. Cette dernière référence à un autre engagement précise l'indépendance de la contre-garantie par rapport à la garantie sur laquelle elle porte, ainsi que de la confirmation par rapport à la lettre de crédit stand-by ou à la garantie indépendante qu'elle confirme.

18. En outre, pour entrer dans le champ d'application de la Convention, un engagement ne doit être soumis à aucun terme ou condition ne figurant pas dans l'engagement. Il est spécifié qu'un engagement ne doit pas être fonction d'un acte ou fait futur et incertain, à l'exception de la présentation d'une demande et d'autres documents par le bénéficiaire ou de tout autre acte ou fait entrant dans le domaine d'activité du garant/émetteur. Cela est conforme à la

notion selon laquelle le garant/émetteur, dans le cas d'un engagement indépendant, a pour rôle de payer et non d'enquêter."

7. Un troisième modèle possible que la Commission pourra souhaiter examiner est la note explicative qui accompagne la Convention des Nations Unies sur l'utilisation de communications électroniques dans les contrats internationaux. Bien qu'appelé note explicative, ce texte est bien plus détaillé que les deux exemples précédents et relève davantage d'un guide d'incorporation. La note contient une brève introduction, suivie d'un examen des éléments essentiels de l'instrument, d'un résumé des travaux préparatoires et de remarques conclusives très détaillées, article par article, y compris des références précises à l'examen de questions particulières dans les travaux préparatoires. Par exemple, la note relative à l'article 3 sur l'autonomie des parties, qui consiste en une seule phrase, est libellée comme suit:

"Article 3. Autonomie des parties

1. Étendue du pouvoir de dérogation

84. En élaborant la Convention sur les communications électroniques, la CNUDCI a été attentive au fait que, dans la pratique, les difficultés juridiques que soulevait l'utilisation des moyens modernes de communication étaient généralement réglées par voie contractuelle. La Convention reflète la position de la CNUDCI selon laquelle l'autonomie des parties est vitale dans les négociations contractuelles et devrait être largement reconnue par ses dispositions. [Note de bas de page: Ibid., par. 33.]

85. Dans le même temps, il a été généralement admis que cette autonomie n'allait pas jusqu'à écarter les conditions légales qui, par exemple, imposaient l'utilisation de méthodes spécifiques d'authentification dans un contexte particulier. Cet aspect est particulièrement important au regard de l'article 9 de la Convention, qui fournit des critères en vertu desquels les communications électroniques et leurs composantes (par exemple les signatures) peuvent remplir des conditions de forme, qui ont normalement un caractère impératif puisqu'elles émanent de décisions d'ordre public. L'autonomie des parties ne permet pas à ces dernières d'apporter des tempéraments aux exigences légales (par exemple sur la signature) au profit de méthodes d'authentification moins fiables que la signature électronique, laquelle est la norme minimale reconnue par la Convention (voir A/CN.9/527, par. 108; voir également A/CN.9/571, par. 76).

86. Néanmoins, comme le prévoit le paragraphe 2 de l'article 8, la Convention n'oblige pas les parties à accepter les communications électroniques si elles ne le souhaitent pas, ce qui signifie également, par exemple, qu'elles peuvent choisir de ne pas accepter les signatures électroniques (voir A/CN.9/527, par. 108).

87. Dans la Convention, l'autonomie des parties s'applique uniquement aux dispositions qui créent des droits et des obligations pour les parties, et non à celles qui s'adressent aux États contractants (voir A/CN.9/571, par. 75).

2. Forme de la dérogation

88. L'article 3 a pour vocation de s'appliquer non seulement dans les rapports entre l'expéditeur et le destinataire des messages de données mais

aussi dans les rapports faisant intervenir des intermédiaires. Ainsi, il peut être dérogé aux dispositions de la Convention sur les communications électroniques soit par convention bilatérale ou multilatérale entre les parties soit par des “règles de système” convenues par elles.

89. La CNUDCI a estimé que les dérogations à la Convention ne devaient pas nécessairement être explicites mais pourraient également être implicites, par exemple dès lors que les parties conviennent de clauses contractuelles qui diffèrent des dispositions de la Convention (voir A/CN.9/548, par. 123). [Note de bas de page: Ibid., par. 32.]

#### Références aux travaux préparatoires

CNUDCI, trente-huitième session (Vienne, 4-15 juillet 2005)	A/60/17, par. 31 à 34
Groupe de travail IV, quarante-quatrième session (Vienne, 11-22 octobre 2004)	A/CN.9/571, par. 70 à 77
Groupe de travail IV, quarante-troisième session (New York, 15-19 mars 2004)	A/CN.9/548, par. 119 à 124
Groupe de travail IV, quarante et unième session (New York, 5-9 mai 2003)	A/CN.9/528, par. 70 à 75
Groupe de travail IV, quarantième session (Vienne 14-18 octobre 2002)”	A/CN.9/527, par. 105 à 110

8. Dans l'éventualité où la Commission déciderait de publier une note explicative ou un commentaire, elle pourra décider de ne choisir comme modèle aucune des illustrations ci-dessus. Elle pourra juger plus approprié de choisir une approche alternative ou hybride plus adaptée aux caractéristiques précises des Règles de Rotterdam. On pourra tenir compte, à cet effet, des points suivants:

a) Le fait que la Convention harmonise trois conventions existantes distinctes relatives au transport de marchandises par mer ainsi que plusieurs régimes régionaux et nationaux concurrents tout en intégrant la pratique actuelle du secteur complique la rédaction d'une note détaillée;

b) Le champ d'application des Règles de Rotterdam est bien plus large que celui des conventions précédentes portant sur ce domaine, car il dépasse le cadre de la simple réglementation des questions de responsabilité;

c) La Convention est bien plus longue que les textes des modèles examinés plus haut, et ses dispositions sont très détaillées;

d) Le Groupe de travail s'est réuni, au total, 26 semaines, ce qui fait que les travaux préparatoires sont volumineux. En outre, les utilisateurs des Règles de Rotterdam pourraient tirer profit de documents qui renverraient à l'examen de questions précises par le Groupe de travail et par la Commission pendant toute la durée de ces travaux.