



Assemblée générale

Distr.: Générale
16 avril 2008

Original: Français

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Quarante et unième session
New York, 16 juin-3 juillet 2008

Projet de convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer

Compilation des commentaires reçus de gouvernements et d'organisations intergouvernementales

Additif

Table des matières

	<i>Pages</i>
II. Compilation des commentaires	2
A. États	2
5. France	2



II. Compilation des commentaires

A. États

5. France

[Original: Français]
[15 avril 2008]

Commentaire général

1. À titre de commentaire général sur le projet de convention, le Gouvernement français observe que le projet de Convention apporte une transformation du droit des transports maritimes en ouvrant potentiellement très largement, par le biais des contrats de volume, le champ de la liberté contractuelle en matière de responsabilité du transporteur.
2. Compte tenu des commentaires écrits par lesquels l'Australie et la France ont fait connaître leur sentiment, et des longs débats qui se sont déroulés sur ce thème, la France se limite à indiquer que des gardes-fous utiles ont été introduits dans le dernier état du projet d'article 83.
3. C'est pourquoi il ne serait pas souhaitable que soit remis en question, sur ce sujet qui constitue pour la France comme pour de nombreux États membres une préoccupation essentielle, un élément quelconque du compromis qui a été atteint au sein du groupe de travail.
4. Quelques points techniques retiennent par ailleurs l'attention du Gouvernement français.

Article 13

5. L'article 13 permettant au transporteur de s'exonérer par voie contractuelle de sa responsabilité de transporteur, au profit d'une responsabilité de simple mandataire, pour la section non maritime du transport, présente de graves inconvénients.
 - Au plan des principes, il porte préjudice au caractère multimodal de la convention. L'instrument prévoit, à juste titre, que les modalités de la responsabilité du transporteur soient susceptibles de varier en fonction du mode de transport utilisé. Mais en revanche il ne saurait prévoir que sur certains segments du trajet, le transporteur puisse s'affranchir de sa responsabilité de professionnel du transport.
 - En outre, si la convention définit la responsabilité du transporteur, elle ne consacre aucune disposition à la responsabilité du mandataire qui, dès lors, ne serait pas légalement encadrée – sauf par les droits nationaux dont les dispositions sont sans doute diverses en la matière.
 - Enfin cette disposition résulte dans sa rédaction des positions opposées qui ont été exprimées au sein du groupe de travail, et qui n'ont pu être véritablement conciliées. De ce fait cette disposition est peu claire, risquant de constituer une source de contentieux.

6. Pour toutes ces raisons, la suppression de l'article 13 semble hautement souhaitable.

Article 14

7. À l'article 14, alinéa 2, il serait très souhaitable que la validité des clauses désormais envisagées soit mieux encadrée. Il paraît en effet difficile d'envisager des clauses dérogatoires dans le "pur" trafic de ligne où les opérations de manutention sont le fait non des chargeurs mais bien du transporteur.

Article 26

8. Le principe d'une assimilation des camions routiers transportant des marchandises aux conteneurs a été à juste titre retenu dans les définitions et dans le projet d'article 62. Cependant il ne doit pas revêtir un caractère absolu mais faire l'objet d'une application souple. En effet une telle assimilation est souhaitable en matière de fixation du plafond de responsabilité: une remorque ne doit pas être considérée sous ce rapport comme un colis unique mais peut contenir un certain nombre de colis distincts.

9. En revanche, il convient d'être prudent en matière de transport de véhicules routiers en pontée, qui fait l'objet de l'article 26. Les camions sont susceptibles d'offrir une protection moindre aux chargements que des conteneurs qui sont hermétiques et généralement plus robustes. Il apparaît donc que les dispositions qui étaient prévues antérieurement par le projet étaient à cet égard raisonnables et équilibrées (cf. art. 26 c)).

Article 27

10. S'agissant de l'article 27 *bis* relatif à l'application du droit national impératif pour la partie non maritime du transport, il ne semble pas opportun à la France de revenir sur sa suppression décidée lors de la dernière session. D'une part en effet, la suppression de la disposition a été convenue au sein du groupe de travail comme faisant partie d'un compromis plus large qui englobe notamment le relèvement du plafond de responsabilité. D'autre part, sur le fond, une telle disposition n'apparaît pas souhaitable en ce qu'elle va à l'encontre de l'harmonisation juridique visée par la Convention.

Chapitre 9

11. Au titre du chapitre 9 sur la livraison, la délégation française souhaite vivement que soit évoquée la question des lettres de garantie en cas de livraison de la marchandise sans remise du connaissement. On doit en effet se demander si la pratique – importante – des lettres de garantie est réellement compatible avec les dispositions actuellement prévues.