

**Assemblée générale**Distr.: Limitée  
17 février 2005Français  
Original: Anglais

---

**Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international**  
Groupe de travail III (Droit des transports)  
Quinzième session  
New York, 18-28 avril 2005

**Droit des transports: Élaboration d'un projet d'instrument  
sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou  
partiellement] [par mer]****Dispositions relatives au champ d'application****Note du secrétariat**

À sa quatorzième session (Vienne, 29 novembre au 10 décembre 2004), le Groupe de travail III a examiné certaines des dispositions du projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] relatives au champ d'application dudit instrument (A/CN.9/572, par. 83 à 96). Sur la base des délibérations du Groupe de travail, un groupe de rédaction informel composé d'un certain nombre de délégations a établi une nouvelle version des dispositions fondamentales relatives au champ d'application du projet d'instrument. Le groupe de rédaction informel a présenté le nouveau texte des dispositions au Groupe de travail (A/CN.9/572, par. 105 et 106) et celui-ci est convenu que la nouvelle version représentait un texte solide sur lequel s'appuyer pour des discussions futures sur le champ d'application, après de nouvelles réflexions et consultations (A/CN.9/572, par. 109). La présente note contient le nouveau texte des dispositions présenté par le groupe de rédaction informel tel qu'il figure dans le rapport de la quatorzième session (A/CN.9/572, par. 105), accompagné, après chacun des articles présentés, d'un bref commentaire établi par le groupe de rédaction informel.



## Annexe

### Dispositions relatives au champ d'application

#### Introduction

1. À la quatorzième session du Groupe de travail III, un groupe de rédaction informel a examiné les propositions rédactionnelles conjointes présentées par les États-Unis, la Finlande, l'Italie, le Japon, les Pays-Bas et la Suède, et qui avaient pour but de refléter le consensus général qui s'était dégagé au sein du Groupe de travail (A/CN.9/572, par. 89) s'agissant des types d'opérations qui devraient entrer dans le champ d'application obligatoire du projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]. Sur la base de ces délibérations, le groupe de rédaction informel a proposé au Groupe de travail, à sa quatorzième session, une série de nouvelles propositions concernant le champ d'application du projet d'instrument. Ces nouvelles dispositions sont reproduites telles qu'elles figuraient au paragraphe 105 du document A/CN.9/572, accompagnées d'un bref commentaire ajouté par le groupe de rédaction informel après chaque disposition. Elles ne traitent pas de la question des accords de services réguliers de transport maritime (voir A/CN.9/WG.III/WP.34 et A/CN.9/WG.III/WP.42) et devront être réexaminées en tenant compte de la décision prise par le Groupe de travail à cet égard. En outre, un examen plus poussé des projets d'articles 88 et 89, qui traitent également de la liberté contractuelle, sera nécessaire. Il est entendu qu'il faudra renuméroter les dispositions dans l'éventualité où les articles suivants seraient incorporés dans le projet d'instrument; pour faciliter, cependant, la lecture de la présente note, les nouvelles dispositions ci-après seront appelées "projets d'articles relatifs au champ d'application", tandis que les dispositions existantes du projet d'instrument seront appelées "projets d'articles".

"Article premier

a) Le terme 'contrat de transport' désigne un contrat par lequel un transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises d'un lieu à un autre. Cet engagement doit prévoir le transport par mer et peut prévoir le transport par d'autres modes avant ou après le transport par mer. [Un contrat qui prévoit une possibilité de transporter les marchandises par mer est considéré comme un contrat de transport, à condition que les marchandises soient effectivement transportées par mer.]

[...] Le terme 'service régulier' désigne un service de transport maritime:

- i) Offert au public par voie de publicité ou autrement; et
- ii) Assuré sur une base régulière entre des ports spécifiés conformément à des horaires ou des dates de départ annoncés.]

[...] Le terme 'service non régulier' désigne tout service de transport maritime qui n'est pas un service régulier.]"

2. *Commentaire sur la définition du "contrat de transport" figurant à l'alinéa a) de l'article premier relatif au champ d'application, y compris les définitions*

*proposées pour “service régulier” et “service non régulier”*: Le projet d’alinéa a) de l’article premier relatif au champ d’application avait pour objet de clarifier la définition du “contrat de transport” à l’alinéa a) de l’article premier du projet d’instrument figurant au paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.36. L’exigence d’un parcours maritime international, introduite dans cette définition figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36, a été incorporée dans le projet d’article 2 relatif au champ d’application, accompagnée d’une référence au caractère international du transport global. Le texte entre crochets figurant à la fin du projet d’alinéa a) de l’article premier relatif au champ d’application est analogue en substance au paragraphe 1 *bis* de l’article 2 figurant au paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.36. Il a été suggéré, au sein du groupe de rédaction informel, que le texte entre crochets était superflu, mais certains ont estimé qu’étant donné que cette disposition était controversée et qu’elle avait été placée entre crochets au paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, il fallait la conserver en vue de discussions futures. En outre, il a été proposé d’inclure des définitions de “service régulier” et de “service non régulier” dans la section de définition de l’article premier du projet d’instrument afin de clarifier le projet d’article 3 ci-après relatif au champ d’application. Ces propositions de définitions avaient pour but de servir de base pour la poursuite des discussions du Groupe de travail.

“Article 2

1. Sous réserve des articles 3 à 5, le présent instrument s’applique aux contrats de transport dans lesquels le lieu de réception [contractuel] et le lieu de livraison [contractuel] sont situés dans des États différents, et le port de chargement [contractuel] et le port de déchargement [contractuel] sont situés dans des États différents, lorsque:

a) Le lieu de réception [contractuel] [ou le port de déchargement [contractuel]] est situé dans un État contractant, ou

b) Le lieu de livraison [contractuel] [ou le port de déchargement [contractuel]] est situé dans un État contractant, ou

c) [Le lieu de livraison effectif est l’un des lieux de livraison optionnels [prévus par le contrat] et est situé dans un État contractant, ou]

d) Le contrat de transport prévoit que le présent instrument, ou la loi de tout État lui donnant effet, doit régir le contrat.

[Les références aux lieux et ports [contractuels] désignent les lieux et ports prévus par le contrat de transport ou dans les données du contrat.]

[2. Le présent instrument s’applique quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée.]”

3. *Commentaire sur le projet d’article 2 relatif au champ d’application*: Le projet d’article 2-1 relatif au champ d’application exige que le transport global et le parcours maritime soient internationaux. L’exigence du caractère international du transport global a été introduite dans le projet d’article 3-1 du projet d’instrument figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21 et dans le projet d’article 2-1 du projet d’instrument figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, mais a été omise du projet d’article 2-1 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36. Les

alinéas a) à d) du projet d'article relatif au champ d'application sont directement tirés du projet d'article 2-1 figurant dans les documents A/CN.9/WG.III/WP.32 et A/CN.9/WG.III/WP.36. La question reste de savoir si une disposition telle que le projet d'article 2-2 relatif au champ d'application demeure nécessaire; elle a, par le passé, été jugée telle et a, par conséquent, été incorporée à l'article X des Règles de La Haye-Visby.

“Article 3

1. Le présent instrument ne s'applique pas:

a) Sous réserve de l'article 5, aux chartes-parties, qu'elles portent ou non sur des services réguliers;

b) Sous réserve de l'article 4, aux contrats de tonnage, contrats d'affrètement et contrats similaires prévoyant le transport de marchandises par expéditions successives, qu'ils portent ou non sur des services réguliers; et

c) Sous réserve du paragraphe 2, aux autres contrats portant sur des services non réguliers.

2. Le présent instrument s'applique aux contrats de transport portant sur des services non réguliers en vertu desquels le transporteur émet un document de transport ou un enregistrement électronique qui:

a) Atteste la réception des marchandises par le transporteur ou par une partie exécutante; et

b) Atteste ou contient le contrat de transport,

sauf dans la relation entre les parties à une charte-partie ou à une convention similaire.”

4. *Commentaire sur le projet d'article 3 relatif au champ d'application:* Alors que le projet d'article 2 relatif au champ d'application avait pour but de refléter, s'agissant de définir le champ d'application du projet d'instrument, la préférence du Groupe de travail pour l'approche contractuelle (A/CN.9/572, par. 89), il a été jugé nécessaire d'accompagner cette approche de clarifications complémentaires. Le projet d'article 3-1 relatif au champ d'application avait pour but d'éviter la situation qu'une approche purement contractuelle créerait en incluant des opérations que le Groupe de travail avait décidé d'exclure du champ d'application du projet d'instrument. Les alinéas a) et b) du projet d'article 3-1 relatif au champ d'application se réfèrent à des services réguliers et non réguliers, car certaines formes de chartes-parties (tels les affrètements de créneaux ou d'espaces) et de contrats de tonnage sont régulièrement utilisées dans les services réguliers. Le projet d'article 3-2 relatif au champ d'application avait pour but de faire en sorte que les opérations visées par les Règles de La Haye et de La Haye-Visby continuent d'être régies par le projet d'instrument, de façon que ce dernier ne réduise pas le niveau de couverture actuel. En particulier, les opérations de transport courantes portant sur des services non réguliers en vertu desquels il est émis un connaissance continuent d'être régies par le projet d'instrument. [Note du secrétariat: Le Groupe de travail voudra peut-être s'interroger sur le fait de savoir s'il serait nécessaire de clarifier davantage les termes et concepts utilisés dans le projet d'article 3 relatif au champ d'application, en particulier dans ses paragraphes 1 b) et 2. Cela pourrait se faire en incluant un texte dans le projet d'instrument, ou un commentaire sur

celui-ci dans un document explicatif annexe. Du point de vue rédactionnel, également, des problèmes pourraient se poser du fait de la technique de rédaction consistant à placer à la fin du projet d'article 3-2 relatif au champ d'application le membre de phrase "sauf dans la relation entre les parties à une charte-partie ou à une convention similaire". Le Groupe de travail voudra peut-être examiner le point de savoir si l'on pourrait déplacer ce membre de phrase, peut-être vers l'ouverture du chapeau de ce paragraphe, afin d'éviter des erreurs qui pourraient découler de changements de présentation.]

"Article 4

Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives, le présent instrument s'applique à chaque expédition conformément aux règles prévues aux articles 2, 3-1 a), 3-1 c) et 3-2."

5. *Commentaire sur le projet d'article 4 relatif au champ d'application:* Le projet d'article 4 relatif au champ d'application est analogue en substance au projet d'article 2-5 figurant dans les versions précédentes du projet d'instrument.

"Article 5

Si un document de transport ou un enregistrement électronique est émis en vertu d'une charte-partie ou d'un contrat visé à l'article 3-1 c), ce document de transport ou cet enregistrement électronique doit être conforme aux dispositions du présent instrument et les dispositions du présent instrument s'appliquent au contrat attesté par ce document ou cet enregistrement électronique à compter du moment où il régit la relation entre le transporteur et la personne ayant des droits en vertu du contrat de transport, à condition que cette personne ne soit pas un affréteur ou une partie au contrat en vertu de l'article 3-1 c)."

6. *Commentaire sur le projet d'article 5 relatif au champ d'application:* Le projet d'article 5 relatif au champ d'application est analogue en substance au projet d'article 2-4 figurant dans les versions précédentes du projet d'instrument, à deux exceptions près: i) il a été développé, dans la disposition relative au champ d'application, pour couvrir tous les documents de transport et enregistrements électroniques (et pas seulement les documents de transport et enregistrements électroniques négociables), comme en est convenu le Groupe de travail (A/CN.9/572, par. 94 et 106); et ii) il comprend une clause conditionnelle tendant à faire en sorte qu'il ne s'applique pas entre les parties intermédiaires à un contrat autrement exclus du champ d'application du projet d'instrument.