

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

Transgression

**de la Convention relative au contrat de transport international de
marchandises par route (Convention CMR),
faite à Genève le 19 mai 1956**

et

**de la Convention sur le droit des traités (Convention de Vienne),
faite à Vienne le 23 mai 1969**

Avis transmis par l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU)

I. Introduction

Lors de sa trente-quatrième session (A/56/17, par. 345), du 25 juin au 13 juillet 2001, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international « ...a décidé de créer un groupe de travail pour examiner les questions indiquées dans le rapport sur les travaux futurs possibles (A/CN.9/497) ». En mentionnant ses tâches, la Commission a décidé que ce groupe (Groupe de travail III) « ... examinerait les opérations de transport port à port; cependant, le groupe de travail avait toute latitude pour étudier s'il serait souhaitable et réaliste d'examiner également les opérations de transport porte à porte ou certains aspects des ces opérations ... ».

Lors de sa trente-cinquième session (A/57/17, par. 223), du 17 au 28 juin 2001, la Commission a noté « ... qu'il serait souhaitable de débattre également de la question des opérations de transport de porte à porte et d'élaborer, pour les besoins de ces opérations, un régime permettant de résoudre les éventuels conflits entre le projet d'instrument et les dispositions régissant le transport terrestre dans les cas où le transport par mer était complété par une ou plusieurs étapes terrestres ».

Il ne ressort d'aucun document que la Commission a autorisé le Groupe de travail III à préparer un instrument qui, au lieu de « résoudre les éventuels conflits » avec « les dispositions régissant le transport terrestre », sera, bien au contraire, une source de conflits avec ces dernières et exposera les éventuels Etats contractants à violer tant la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR), du 19 mai 1956 que la Convention sur le droit des traités (Convention de Vienne) du 23 mai 1969^{1/}.

En effet, le projet de Convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer], tel qu'il ressort des travaux du Groupe de travail III (A/CN.9/WG. III/WP. 56), contient notamment les articles 27, 89 et 90 dont l'analyse permet de constater qu'il sera en conflit manifeste avec la Convention CMR et la Convention de Vienne.

II. Transgression de la Convention CMR et de la Convention de Vienne

En résumé et sans entrer dans les distinctions faites par les rédacteurs de l'article 27, ce nouvel instrument ne soumet aux dispositions du droit terrestre, dont la Convention CMR, que les demandes ou différends naissant de la perte, du dommage ou du retard subi par les marchandises avant leur chargement sur le navire et/ou après leur déchargement du navire. D'autres demandes, différends ou questions seront alors soumis aux dispositions du nouvel instrument.

Or, en sélectionnant les dispositions du droit terrestre, dont la CMR, qui s'appliqueront et celles qui ne s'appliqueront pas (lorsqu'on sait que toutes les dispositions de la CMR s'appliquent impérativement), l'article 27 du nouvel instrument entre délibérément en conflit avec la Convention CMR.

^{1/} Parmi les 47 États, Parties contractantes à la Convention CMR, 39 États ont également ratifié la Convention de Vienne. Vu qu'avant leur rédaction, plusieurs dispositions de la Convention de Vienne possédaient déjà la valeur de normes coutumières, leur caractère obligatoire pour tous les Etats, dont ceux qui ne l'ont pas ratifié, résulte de nombreux jugements et avis de la Cour internationale de Justice (cf. *Arrêt dans l'affaire Avena et autres ressortissants mexicains, Mexique c. Etats-Unis d'Amérique, Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances, 2004, p.38; Arrêt dans l'affaire du plateau continental de la Mer Egée, Recueil 1978, p. 39, Arrêt dans l'affaire des pêcheries islandaises, Recueil 1973, p. 14, Jugement concernant la compétence du Conseil de l'OACI, Recueil, 1972, p. 67; p. 14; Avis consultatif sur la Namibie, Recueil, 1971, p. 47*). Ce rappel est très important pour les cas où la question de la non adhésion d'un Etat à la Convention de Vienne ou la non rétroactivité de cette dernière serait éventuellement soulevée.

Certes, le Groupe de travail III adopte l'article 89 qui prévoit que « ... **aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un État contractant d'appliquer un autre instrument international qui est déjà en vigueur ...** » dont la Convention CMR.

Toutefois, cette disposition qui, à première vue, semble écarter l'application de l'article 27 du projet au transport international par route, est largement atténuée par l'article 90, qui prévoit que « **Dans les relations entre ses parties, la présente Convention l'emporte sur les dispositions d'une convention antérieure à laquelle celles-ci peuvent être parties**».

Cette disposition de l'article 90 du projet du Groupe de travail III expose les Etats, Parties contractantes à la Convention CMR à la violation à la fois, des dispositions de l'article 41, paragraphe 1 de la Convention de Vienne sur le droit des traités et des dispositions de l'article premier, paragraphe 5 de la Convention CMR.

L'article 41, paragraphe 1 de la Convention de Vienne prévoit que :

« **Deux ou plusieurs parties à un traité multilatéral (en l'occurrence à la Convention CMR) peuvent conclure un accord ayant pour objet de modifier le traité dans leurs relations mutuelles seulement :**

- a. **si la possibilité d'un telle modification est prévue par le traité; ou**
- b. **si la modification en question n'est pas interdite par le traité, à condition qu'elle**
 - (i) **ne porte atteinte ni à la jouissance par les autres parties des droits qu'elles tiennent du traité ni à l'exécution de leurs obligations; et**
 - (ii) **ne porte pas sur une disposition à laquelle il ne peut être dérogé sans qu'il y ait incompatibilité avec la réalisation effective de l'objet et du but du traité pris dans son ensemble. »**

S'agissant de la lettre a. de l'article 41, paragraphe 1 de la Convention de Vienne, la Convention CMR permet de déroger à ses dispositions dans le cas du trafic frontalier et, en outre, dans le cas où les pays autorisent, sur leur territoire exclusivement, l'emploi de la lettre de voiture représentative de la marchandise (lettre de voiture négociable).

Il va sans dire que le projet élaboré par le Groupe de travail III ne se limite pas aux deux exceptions mentionnées par les Conventions CMR et que, de ce fait, il ne remplit pas la condition mentionnée dans la lettre a. de l'article 41, paragraphe 1 de la Convention de Vienne.

S'agissant de la lettre b. de l'article 41, paragraphe 1 de la Convention de Vienne, il convient de souligner que l'article premier, paragraphe 5 de la Convention CMR interdit les modifications autres que celles mentionnées dans l'alinéa précédent. Pour éviter que cette interdiction des modifications soit contournée, notamment par les accords *inter se*, l'article en question contient l'engagement suivant des États, Parties contractantes à la Convention CMR:

« **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 ...** »

L'interdiction :

- de « toute » modification ne se prête à aucune interprétation restrictive;

- des modifications par « voie d'accords particuliers conclus entre deux ou plusieurs » Parties contractantes, exclut tout accord dérogeant aux dispositions de la Convention CMR, même un accord *inter se*, tel que proposé, dans l'article 90 du projet élaboré par le Groupe de travail III.

En outre, même dans l'hypothèse où la Convention CMR n'interdirait pas les accords *inter se* - ce qui n'est pas le cas - les deux conditions spécifiques (« i » et « ii » de l'article 41.1, lettre b.) ne pourraient pas être respectées cumulativement, ce qui est également prescrit par la lettre b. de l'article 41.1 de la Convention de Vienne. A cet égard, on se bornera à rappeler que l'éventuelle entrée en vigueur du projet du Groupe de travail III priverait les États n'ayant pas adhéré à ce projet de la jouissance des droits qu'ils détiennent en vertu de la Convention CMR. À titre d'exemple, les pays A, B et C sont Parties contractantes à la Convention CMR, les pays A et B sont aussi Parties contractantes au nouvel instrument élaboré par le Groupe de travail III. Conformément au principe *pacta tertiis nec nocent nec prosunt*, confirmé par l'article 34 de la Convention de Vienne, le nouvel instrument élaboré par le Groupe de travail III ne devra créer ni obligations ni droits pour le pays C. Or, l'adhésion des pays A et B au projet du Groupe de travail III annulera, en raison de l'article 90 du projet, le droit du pays C d'exiger que les pays A et B appliquent aux transporteurs du pays C, effectuant des transports entre les pays A et B, la Convention CMR, conformément à leur engagement pris à l'égard de chaque Partie contractante, dont le pays C, inscrit dans l'article premier, paragraphes 1 et 5 de la Convention CMR.

L'extension des dispositions du projet de Groupe de travail III aux transports internationaux de marchandises par route briserait l'unité du droit routier, celle-ci s'étendant aujourd'hui de l'Atlantique au Pacifique. Suite à l'entrée en vigueur du projet mentionné, il n'y aurait plus un seul régime juridique mais deux régimes juridiques profondément différents, tous les deux s'appliquant à la route. Ainsi, l'objectif fondamental « de régler d'une manière uniforme les conditions du contrat de transport international » par route, inscrit dans le préambule de la Convention CMR (qui explique la raison d'être de l'interdiction de déroger même *inter se*), serait détruit et, avec lui, la volonté des 47 États souhaitant avoir des règles uniformes sur le contrat de transport international par route.

III. Conclusions

Le maintien des dispositions de l'article 90 du projet de Convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer], leur éventuelle entrée en vigueur exposerait les États Parties contractantes à la CMR à la transgression de cette Convention et de la Convention de Vienne et, par voie de conséquence, à la double violation du droit international public.

Donc, quels que soient les motifs d'élaboration de ce projet, ils ne justifient certainement pas la violation des deux Conventions internationales élaborées sous les auspices de l'ONU.

L'IRU invite la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international à limiter la portée de la future Convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] aux transports port à port ou, du moins, à retirer l'article 90 du texte du projet de Convention et, le cas échéant, à adapter d'autres dispositions en vue d'éviter toute transgression de l'interdiction de modifier la Convention CMR.
