

Faculté de droit et de sciences politiques d'Aix - Marseille  
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



ANNÉE 2004

**LE PROJET D'INSTRUMENT DE LA CNUDCI  
SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL TRANSMARITIME**

Mémoire présenté par Mlle Dixie CHAILLÉ DE NÉRÉ

Directeur de Mémoire : M. Christian SCAPEL

**D.E.S.S. de Droit Maritime et des Transports**

Je tiens tout particulièrement à remercier

**Monsieur Pierre BONASSIES,**

Professeur à l'Université d'Aix - Marseille III

&

**Monsieur Philippe DELEBECQUE,**

Professeur à l'Université Panthéon - Sorbonne (Paris-I)

pour leur précieux soutien

A mon grand-père, **Maître Guillaume MONTIER**

## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>RAISON D' ETRE DU PROJET.....</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>ECONOMIE DU PROJET .....</b>	<b>19</b>
<b>4</b>	<b>CHAMP D'APPLICATION .....</b>	<b>30</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSION .....</b>	<b>54</b>
<b>6</b>	<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>59</b>
<b>7</b>	<b>ANNEXES.....</b>	<b>63</b>

## **ABRÉVIATIONS**

- ❖ ETM : Entrepreneur de Transport Multimodal (p. 7)
- ❖ CNUDCI : Conférence des Nations-Unies pour le Droit du Commerce International (page 4)
- ❖ CMI : Comité Maritime International (p. 9)
- ❖ CCI : Chambre de Commerce Internationale (p. 9)
- ❖ UIAT : Union Internationale d'Assurances Transports (p.9)
- ❖ FIATA : Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (p.9)
- ❖ CIMM : Chambre Internationale de la Marine Marchande (p.9)
- ❖ AIP : Association Internationale des Ports (p.9)
- ❖ ICS : International Chamber of Shipping (p.12)
- ❖ IMTA : International Maritime Transport Academy (p.12)
- ❖ CMNI : Convention sur le Transport de Marchandises en Navigation Intérieure (p.15)

## 1 Introduction

Après que la Conférence des Nations-Unies pour le Droit du Commerce International (CNUDCI<sup>1</sup>) se soit attachée à élaborer une Convention visant à régir la vente des marchandises au niveau international (Convention de Vienne 1980 sur les contrats de vente internationale de marchandises), elle s'attaque à présent au transport multimodal. Le transport multimodal renvoie en fait à un concept assez ancien. Plusieurs terminologies ont été utilisées dans le passé à la place de l'adjectif multimodal. Mais, qu'il soit mixte, combiné, intermodal, superposé ou multimodal, le transport comporte toujours une caractéristique essentielle : celle de requérir l'utilisation d'au moins deux modes de transport différents.

Le projet d'instrument de la CNUDCI sur le transport multimodal porte plus exactement sur le transport multimodal transmaritime. Mais qu'entend t'on par '*transport multimodal transmaritime*'? Inventé par le Professeur Pierre Bonassies lors d'un colloque de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes (IMTM), ce concept désigne un transport multimodal comportant un 'segment maritime'. Dans un transport multimodal plusieurs transporteurs interviennent pour exécuter l'opération. Le transport va alors comporter plusieurs phases. Il pourra se composer d'une phase maritime, d'une phase aérienne et / ou d'un transport terrestre. Il convient de préciser qu'un transport terrestre n'est pas forcément un transport routier. En effet, le transport fluvial, sur des voies navigables intérieures et le transport ferroviaire répondent aussi à cette acception. Dans la pratique, la plupart des opérations de transport nécessitent l'utilisation de différents moyens de transport. Seulement, toutes ces opérations de transport ne sont pas, pour autant, des transports multimodaux. Aussi, le transport multimodal n'est-il pas seulement

---

<sup>1</sup> La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a été créée par l'Assemblée générale des Nations Unies en 1966 (résolution 2205 (XXI) du 17 décembre 1966). Celle-ci a estimé en effet que les disparités entre les diverses lois nationales régissant le commerce international constituaient des obstacles au déroulement des échanges; elle a considéré la Commission comme le moyen par lequel l'Organisation des Nations Unies pourrait contribuer plus activement à réduire ou aplanir ces obstacles. L'Assemblée a donné pour mandat général à la Commission de faire avancer l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international. La Commission est, depuis, devenue l'organe juridique principal du système des Nations Unies dans le domaine du droit commercial international. La Commission comprend 36 États membres élus par l'Assemblée générale. (Celle-ci a récemment décidé de porter ce nombre à 60.) Les membres sont choisis de manière que les diverses régions géographiques et les principaux systèmes économiques et juridiques du monde soient représentés. Ils sont élus pour un mandat de six ans, la Commission étant renouvelée par moitié tous les trois ans.

l'acheminement d'une marchandise via plusieurs vecteurs de transport. C'est surtout un transport de bout en bout ou 'door - to - door', c'est à dire que le colis sera pris en charge chez son expéditeur et que son transport sera assuré jusqu'à sa destination finale. Les pratiques commerciales entourant la multimodalité ont été notamment précisées dans un colloque sur le thème « Transport Multimodal et Assurance » en présence de l'Association Française de Droit Maritime. Ainsi, dans un transport multimodal, l'expéditeur de la marchandise va confier celle-ci à un intermédiaire qui va s'occuper de l'intégralité du transport. De cette manière, la personne qui souhaite envoyer un colis n'aura pas à se préoccuper des moyens à mettre en œuvre pour acheminer la marchandise jusqu'à son destinataire. Le transport va comporter différentes phases modales. L'expéditeur, qui en est souvent conscient, va fuir la complexité de l'opération. Il répugne à effectuer les diverses formalités nécessaires si il contracte lui-même avec plusieurs transporteurs. C'est pour cette raison qu'il va confier l'ensemble du transport à une personne qui va un peu agir comme un commissionnaire de transport. Cette personne est qualifiée d'entrepreneur de transport multimodal (ETM). Ce dernier va s'engager auprès de l'expéditeur à délivrer la marchandise et va prendre en charge l'ensemble des opérations nécessaires à la réalisation d'un transport assez complexe. Il a un rôle économique essentiel, car il fait la liaison entre son client et les différents acteurs (transporteurs et auxiliaires) du transport qui vont concourir à la réalisation du transport multimodal. Souvent commissionnaire ou transitaire, l'ETM est parfois l'un des transporteurs qui assurera une part du transport de la marchandise. Dans ce cas, il assure sa portion du transport et contractera avec d'autres collègues pour la partie du transport qu'il ne pourra pas exécuter lui-même. En toutes hypothèses, l'ETM va surtout avoir à cœur de régler les problèmes techniques liés au changement de mode de transport. Ainsi, l'un des problèmes du transport multimodal réside - t'il dans les multiples déchargements, chargements et transbordements pouvant intervenir à chaque changement de véhicule, train ou navire. En effet, les ruptures de charge qui en résultent sont particulièrement redoutées par l'expéditeur : c'est au cours de ces diverses opérations de manutention que la marchandise est souvent endommagée. Pire, entre deux moyens de transport, la marchandise en transit est souvent entreposée ce qui peut occasionner le vol de tout ou partie des marchandises. La pratique a partiellement pallié à ces différents risques en introduisant une nouvelle technique de transport : le conteneur. A partir de sa création en 1966, il a progressivement remplacé le regroupement en palette car ses avantages en termes de diminution des coûts et risques ont été très

rapidement compris par les professionnels du transport. Le transport par conteneur est aujourd'hui le transport multimodal par excellence (certains parlent de 'phénomène de conteneurisation').

La Conférence des Nations-Unies pour le Droit du Commerce International travaille actuellement à l'élaboration d'un nouvel instrument sur le transport international de marchandises par mer. En effet, face à la pluralité des conventions en matière de transport maritime international de marchandises, les différents acteurs de la CNUDCI ont pris conscience de la nécessité d'assurer une certaine harmonisation de toutes ces règles. Ce texte qui, en son état actuel, n'est qu'un projet, se propose de couvrir tous les aspects du contrat de transport maritime: sa conclusion, son contenu et son exécution, ou, plus exactement, son inexécution, à travers les questions de responsabilité en cas de perte, d'avarie ou encore de retard. Les dispositions qui traitent de ces nombreux points sont animées du même souffle: la volonté d'assurer la sécurité des opérations maritimes. A cette fin, le projet opère un renforcement des obligations des parties, ainsi qu'un rehaussement de la diligence requise pour l'accomplissement du transport de marchandises par mer. En outre, ledit projet tente de réaliser, dans la mesure du possible, un équilibre entre les intérêts des chargeurs et des transporteurs. En effet, le texte proposé apparaît plus stricte à l'égard des transporteurs que ne le sont les Règles de la Haye-Visby, sans aller, toutefois, jusqu'à prendre parti en faveur des chargeurs, comme ont pu le faire les Règles de Hambourg. Plus précisément, les rédacteurs du projet ont abordé les grands thèmes du contrat de transport maritime:

- Celui d'abord, des frontières du contrat avec la question essentielle de savoir si le transport considéré est un transport << port à port >> ou << porte à porte >>.
- Celui, également de sa qualification, en ce que l'on peut, en effet, se demander si le projet doit se limiter aux seuls contrats de transport, sous connaissance, et exclure ou non les contrats d'affrètement.

Le projet traite également d'un certain nombre de questions de procédure: qualité pour agir, délai pour agir, compétence territoriale et arbitrage. Par ailleurs, le nouvel instrument cherche à moderniser le droit des transports maritimes dans son ensemble, en tenant compte des exigences du commerce électronique et des progrès de l'informatique. Enfin, précisons que ledit texte est aussi, et surtout, un projet multimodal et international. Multimodal en ce sens qu'il a vocation à s'appliquer au transport "door-to-door"; et



international en ce sens qu'il s'applique dès l'instant que le contrat de transport comprend un élément d'extranéité, élément largement perçu puisqu'il est conçu dans son acceptation juridique: extranéité tenant tant au lieu de réception, qu'au lieu de livraison ou encore qu'à la volonté des parties. Lors de la première lecture du projet d'instrument sur le droit des transports, en avril 2003, le groupe de travail est arrivé à une phase particulièrement difficile de ses travaux. La Commission a, par la suite, noté qu'un nombre considérable de questions controversées concernant le champ d'application et certaines dispositions du projet d'instrument n'avaient toujours pas été tranchées<sup>2</sup>. Il est ainsi apparu que pour progresser, il serait nécessaire d'assurer un équilibre, plutôt délicat, entre les intérêts divergents qui étaient en jeu.

Suite à la seconde lecture dudit instrument, en mai 2004, qu'en est - Il à présent de ces controverses ? Une nette amélioration a eu lieu dans la mesure où un consensus a été établi afin de qualifier le projet de convention 'porte à porte' (et non 'port à port'). Il s'agit donc bien d'une convention multimodale transmaritime, étant donné que la convention est appelée à s'appliquer au transport multimodal, contenant au moins un segment maritime, et d'ailleurs pourra s'appliquer à un transport contenant uniquement une étape maritime. Néanmoins, trois questions se posent encore quant au domaine d'application du texte en élaboration, à savoir : si le transport doit ou non avoir une dimension nécessairement internationale ? Quel type de contrat le projet couvre - t'il ? Quelles parties y seront soumises ? Ces problèmes seront envisagés de façon plus détaillée dans la deuxième partie du développement.

Ce sont les premiers travaux de la CNUDCI, auxquels la France participe sous la direction de Monsieur Philippe Delebecque, Professeur à l'Université de Paris I<sup>3</sup>, dont ce mémoire vise à rendre compte, en commençant par exposer la raison d'être du projet, ainsi que sa structure, avant d'entamer l'étude du champ d'application du projet en examinant ses principaux articles.

---

<sup>2</sup> Cf. site de la CNUDCI : <http://www.uncitral.org> Ordre du jour provisoire de la treizième session du groupe de travail III (Droit des transports) NY. 3-14 mai 2004, sous la référence : A/CN.9/WG.III/WP.35.

<sup>3</sup> Cf. « les premiers travaux de la CNUDCI sur le projet préliminaire d'instrument relatif au transport de marchandises par mer » par Philippe Delebecque, Professeur à l'Université Panthéon-Sorbonne (Paris-I), article paru dans la Revue de Droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transports, 2002, pg 84-88.

## 2 RAISON D' ETRE DU PROJET

Afin de comprendre comment et pourquoi le projet d'instrument de la CNUDCI a vu le jour, il est nécessaire d'en exposer l'historique ainsi que la philosophie même animant ce texte.

### 2.1 Historique

Il a fallu cinq ans et plusieurs sessions avant que la CNUDCI décide de créer le groupe de travail III sur le droit des transports.

#### 2.1.1 Sessions de la CNUDCI

De 1996 à 2001, la CNUDCI s'est réunie quatre fois avant que le groupe de travail III, nouvellement constituée, ne soit en charge d'élaborer un instrument législatif portant sur le transport multimodal transmaritime.

##### 2.1.1.1 29<sup>ème</sup> Session

C'est en 1996, lors de sa vingt-neuvième session, et après avoir constaté les lacunes des législations nationales et surtout l'éclatement du droit positif, que la Commission a jugé nécessaire d'inscrire à son programme de travail un examen des pratiques et lois actuelles dans le domaine du transport international de marchandises par mer. Une telle démarche a pour objectif de déterminer s'il était nécessaire d'établir des règles uniformes lorsqu'il n'en existait pas, et, lorsque de telles normes existent, d'uniformiser davantage les textes législatifs. En effet, à cette session, la Commission a été informée que les lois nationales et les conventions internationales en vigueur comportaient d'importantes lacunes sur diverses questions. Celles-ci portent principalement sur quatre points : tout d'abord, le « *fonctionnement* » des documents de transport, spécialement du connaissement et de la lettre de transport maritime ; ensuite, les relations que lesdits documents entretiennent avec les droits et les obligations des parties au contrat de vente maritime de marchandises ; sur la « *situation juridique* » de l'entité qui finance l'une des parties au contrat de transport ; et,

enfin, les nouveaux procédés électroniques de communication et l'utilisation des technologies nouvelles.

Toujours à cette session, la Commission a également décidé que le secrétariat devrait recueillir des informations, des idées et des opinions sur les problèmes qui se posaient dans la pratique et sur les solutions envisageables afin de pouvoir lui présenter un rapport par la suite. Il a été convenu que ces renseignements devraient être recueillis auprès d'un grand nombre de sources, à savoir, outre les gouvernements, les organisations internationales représentant les secteurs commerciaux intervenant dans le transport de marchandises par mer, comme le Comité Maritime International (CMI), la Chambre de Commerce Internationale (CCI), l'Union Internationale d'Assurances Transports (UIAT), la Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (FIATA), la Chambre Internationale de la Marine Marchande (CIMM) et l'Association Internationale des Ports (AIP).

#### **2.1.1.2 31<sup>ème</sup> Session**

À sa trente et unième session, en 1998, la Commission a entendu une déclaration, faite au nom du CMI, dans laquelle celui-ci se félicitait de l'invitation à coopérer avec le secrétariat pour obtenir les vues des secteurs intervenant dans le transport international des marchandises et analyser ces informations.

À la trente-deuxième session de la Commission, en 1999, il a été déclaré, au nom du CMI, qu'un groupe de travail de ce dernier avait été chargé d'étudier un large éventail de questions relatives au droit des transports internationaux en vue de recenser les domaines dans lesquels une unification ou une harmonisation étaient requises par les secteurs concernés.

À cette session, il a été également indiqué que le groupe de travail du CMI avait envoyé un questionnaire à toutes les organisations membres du CMI couvrant un grand nombre de systèmes juridiques. L'intention du CMI était, une fois reçues les réponses au questionnaire, de créer un sous-comité international chargé d'analyser les informations recueillies et de définir une base de travail en vue d'harmoniser les législations dans le domaine du transport international de marchandises. La Commission a reçu l'assurance

que le CMI l'aiderait à établir un instrument d'harmonisation universellement acceptable.

### **2.1.1.3 33<sup>ème</sup> Session**

À sa trente-troisième session, en 2000, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général sur les travaux futurs possibles dans le domaine du droit des transports<sup>4</sup>, qui présentait l'état d'avancement des travaux réalisés par le CMI en coopération avec le secrétariat.

Elle a également entendu un rapport oral fait au nom du CMI. Le groupe de travail du CMI avait entrepris, en coopération avec le secrétariat, une enquête sur la base d'un questionnaire couvrant divers systèmes juridiques, envoyé aux organisations membres du CMI. Il a aussi été noté que, parallèlement, plusieurs tables rondes avaient été organisées en vue d'examiner les principaux aspects des travaux futurs avec des organisations internationales représentant divers secteurs. Ces réunions avaient permis à ceux-ci de témoigner de leur soutien et de leur intérêt continus pour le projet. Ainsi, la Commission a-t-elle donné mandat au Comité Maritime International (CMI) pour établir avec l'aide d'un certain nombre d'organismes spécialisés (dont la CIMM, la FIATA et l'UIAT), un projet d'« instrument sur le transport de marchandises par mer », c'est-à-dire d'un projet de texte de portée internationale sur le transport maritime de marchandises<sup>5</sup>. Après avoir consulté les associations nationales de droit maritime, dont l'Association française (l'AFDM), et suite à la tenue de deux importants colloques, à New York, puis à Singapour, le CMI a remis à la CNUDCI un premier projet. Ces colloques avaient pour but de recueillir des idées et des avis d'experts sur des problèmes se posant dans le transport international de marchandises, en particulier le transport de marchandises par mer, de recenser les questions relatives au droit des transports sur lesquelles la Commission souhaiterait peut-être se pencher dans le cadre de travaux futurs et, dans la mesure du possible, de proposer des solutions envisageables.

Lors de ces colloques, une majorité d'intervenants ont reconnu que les lois nationales et les conventions internationales en vigueur comportaient d'importantes lacunes sur des

---

<sup>4</sup> Voir notamment site de la CNUDCI : [http : www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)

<sup>5</sup> On trouve les échos du travail de ce groupe de réflexion dans l'annuaire 2000 du CMI, pp. 176 à 262.

questions telles que le fonctionnement des connaissements et des lettres de transport maritime, la relation entre ces documents de transport et les droits et obligations du vendeur et de l'acheteur des marchandises.

### 2.1.2 Création du Groupe de Travail III sur le droit des transports

C'est finalement lors de sa trente-quatrième session, en 2001, que la CNUDCI a créé le groupe de travail III sur le droit des transports.

#### **2.1.2.1 34<sup>ème</sup> Session**

C'est en 2001, à sa trente-quatrième session, que la Commission a créé le groupe de travail III et l'a chargé d'élaborer, en étroite coopération avec les organisations internationales intéressées, un instrument législatif portant sur des questions liées au transport international de marchandises par mer, telles que le champ d'application, la responsabilité et les obligations du transporteur, la durée de la responsabilité du transporteur, les obligations du transporteur, les obligations du chargeur et les documents de transport .

#### **2.1.2.2 35<sup>ème</sup> Session**

Puis, en 2002, lors de sa trente-cinquième session, la Commission a approuvé l'hypothèse de travail selon laquelle le projet d'instrument sur le droit des transports devrait s'appliquer aux opérations de transport de porte à porte, étant entendu que la question de son champ d'application sera à nouveau examinée une fois que le groupe de travail aura étudié ses dispositions de fond et aurait une vue plus complète de leur fonctionnement dans le contexte du transport de porte à porte<sup>6</sup>.

Le groupe de travail ainsi réuni pour la première fois au siège des Nations Unies à New York, débute l'examen du projet ; étaient présents certains représentants d'Etat membres

---

<sup>6</sup> Cf. Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-septième session, Supplément n°17 (A/57/17), par. 224 ([http :www.unictr.org](http://www.unictr.org))

de la CNUDCI : Allemagne, Autriche, Brésil, Canada, Chine, Colombie, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Inde, Italie, Japon, Lituanie, Mexique, Royaume-Uni, Singapour et Suède. Ont également participé à la session des observateurs de certains Etats importants du monde maritime: Algérie, Angola, Argentine, Australie, Bolivie, Chili, Côte d'Ivoire, Cuba, Danemark, Equateur, Finlande, Grèce, Koweït, Norvège, Nouvelle Zélande, Pays-Bas, Pérou, République de Corée, Sénégal, Suisse, Tunisie, Turquie et Vénézuéla . De plus, certaines organisations internationales ont pris part au débat : Commission économique pour l'Europe, la CNUCED, ICS, CMI, FIATA, IMTA, l'International Group of P&I. Ainsi, une cinquantaine de représentants étaient-ils présents et, ont, notamment, élu le Professeur Rafael Llescas de l'Université de Madrid, afin d'assurer la présidence du groupe.

### **2.1.2.3 1<sup>ères</sup> Sessions du Groupe de Travail III**

Le groupe de travail III s'est de nouveau réuni en septembre 2002 à Vienne, dans une configuration quasi identique. Il s'est retrouvé, à New York, au mois de mars 2003 puis, une fois encore, au mois d'octobre 2003 à Vienne. La dernière session a eu lieu en Mai 2004 à New York. Deux ou trois sessions supplémentaires seront sans doute nécessaires pour mener le projet à son terme.

Mais, d'ores et déjà, un certain nombre de résultats ont été obtenus: le texte a reçu un large soutien et tous les délégués ont marqué leur volonté d'avancer dans la discussion et d'œuvrer en vue de la réunification du droit des transports maritimes dans le cadre d'une véritable convention internationale et non de simples règles types non contraignantes<sup>7</sup>.

A présent, examinons qu'elle est la philosophie animant le projet d'instrument de la CNUDCI sur le transport multimodal 'transmaritime'.

---

<sup>7</sup> Cf. G.J. Van der Ziel, *The Uncitral CMI draft for a new convention relating to the contract of carriage of goods by sea*, 25, *Transportrecht* 265, 66 (2002); M. Sturley, *The United Nations Commission on International Trade Law's Transport Law project: an interim view of a work in progress*, *Texas International Law Journal*, vol. 39, 2003, 65 s.

## **2.2 Philosophie du projet**

Le projet d'instrument de la CNUDCI est inspiré par une volonté de moderniser et d'harmoniser le transport multimodal, tout en sécurisant les opérations maritimes.

### **2.2.1 Volonté de moderniser le transport multimodal**

La volonté de moderniser le transport multimodal, découle de la nécessité de créer un nouvel instrument, plus en harmonie avec le monde des transports d'aujourd'hui.

#### ***2.2.1.1 La nécessité d'un nouvel instrument***

Depuis le début du XX<sup>ème</sup> siècle, les données politiques, économiques et sociales ont considérablement changé. Le monde maritime par conséquent s'en trouve bouleversé et c'est l'unification même du droit maritime qui s'en trouve ainsi ébranlée. En effet, ce qu'il est convenu d'appeler le phénomène de "la conteneurisation" (cf.introduction), ainsi que les préoccupations constantes de rentabilité ont transformé bien des habitudes. De plus, de nouveaux pays maritimes, qualifiés parfois de "dragons<sup>8</sup>", sont montés sur scène, cherchant eux aussi à gagner des 'parts de marché', en se lançant dans une rude concurrence avec les Etats plus traditionnels. Enfin, les organisations internationales n'ont plus le même rôle. En effet, elles n'hésitent plus à sortir de leurs attributions purement techniques et à intervenir dans les questions proprement juridiques. Le phénomène touche particulièrement le chapitre des transports.

Aussi, face à une telle évolution du monde maritime et à l'éclatement du droit positif, la nécessité s'est-elle fait ressentir d'établir une nouvelle convention en matière de transport international de marchandise par mer. Une telle mission a été confiée, comme on l'a déjà vu, au groupe de travail III de la CNUDCI. Mais qu'en est-il de la philosophie même de ce projet ?

---

<sup>8</sup> Exemples de pays 'dragons' : Japon, Malaisie, Singapour.

### 2.2.1.2 *Projet ambitieux*

- **Couvrir tous les aspects du contrat de transport maritime**

Le texte est, tout d'abord, un projet ambitieux dans la mesure où il vise à couvrir tous les aspects du contrat de transport maritime : sa conclusion, avec ou sans émission de connaissance, son contenu, c'est-à-dire la détermination des droits et des obligations des parties, et son exécution ou, plus précisément son inexécution à travers les questions de responsabilité. L'objectif principal de ce projet est de parvenir à une réunification du droit des transports maritimes ou « transmaritimes ». En effet, l'éclatement du droit positif en la matière est flagrante : d'un côté, certains pays ont adopté la Convention de 1924, tandis que d'autres continuent à l'ignorer et que vingt-huit Etats<sup>9</sup> ont à ce jour ratifié les Règles de Hambourg.

- **Détailler les droits et obligations des parties**

Pour la première fois, un texte de dimension internationale porte l'attention sur le contenu du contrat de transport et s'efforce de détailler les droits et les obligations des parties. A cet égard, le droit de contrôle est largement défini, mais avec des nuances – difficiles à comprendre – entre ce qui relève de la modification du contrat et ce qui a trait aux simples instructions. Quant aux obligations, se sont – à juste titre – celles du chargeur qui sont longuement détaillées en ce qui concerne la remise de la marchandise, ce qui explique sans doute que les droits dudit chargeur soient autant développés dans le projet d'instrument.

- **Le problème des 'groupes de contrats'**

On soulignera aussi que le texte envisage le thème si agité, en tout cas, dans la littérature juridique, des groupes de contrats: les parties exécutantes sont en effet, dans une large mesure, assimilées aux parties contractantes. Ce ne sont pas seulement les substitués qui

---

*9 Parmi ces états figurent : Allemagne, Autriche, Barbade, Botswana, Brésil, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Chili, Danemark, Egypte, Equateur, États-Unis d'Amérique, Finlande, France, Gambie, Géorgie, Ghana, Guinée, Hongrie, Jordanie, Kenya, Lesotho, Liban, Madagascar, Malawi, Maroc, Mexique, Nigeria, Norvège, Ouganda, Pakistan, Panama, Philippines, Portugal, République Arabe Syrienne, République Démocratique du Congo, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Saint-Siège, Saint Vincent et les Grenadines, Sénégal, Sierra Leone, Singapour, Slovaquie, Suède, Tunisie, Venezuela et la Zambie*



sont concernés, comme ils peuvent l'être dans les Règles de Hambourg, mais bien tous ceux qui participent à l'opération de transport à la demande ou à l'initiative du transporteur: transporteurs de fait, manutentionnaires, dépositaires, etc. Ces opérateurs seront, en principe, soumis aux mêmes règles. L'idée n'est pas neuve, car elle se retrouve en filigrane dans certaines législations, dont la loi française du 18 juin 1966 et les grandes conventions internationales récentes: ferroviaire: RU-CIM (art. 27), fluviale: CMNI (art. 4), aérienne: Convention de Montréal (art. 38 s.); elle n'est que le reflet de la nature des choses.

- **Particularisme du droit des transports maritimes**

Une attention toute particulière s'est exprimée au cours des débats quant au particularisme dont fait preuve le transport maritime. Certains ont considéré qu'il fallait essayer d'assurer la cohérence du droit des transports et, ainsi, d'éviter que les règles maritimes se singularisent trop par rapport aux règles terrestres ou aériennes. Les partisans d'une telle thèse font notamment valoir que, s'il est vrai qu'une expédition maritime présente des dangers réels et spécifiques, vu les progrès de la technologie, il n'est pas raisonnable d'en conclure qu'il faille continuer à construire un droit totalement dérogatoire. Mais, finalement, le groupe de travail a rejeté une telle analyse, en considérant qu'il était nécessaire, notamment pour des motifs économiques, de conserver un certain particularisme.

## 2.2.2 Préoccupations principales

Au niveau des préoccupations essentielles animant ce projet figure, en premier lieu, la nécessité d'assurer la sécurité des opérations maritimes.

### **2.2.2.1 Assurer la sécurité des opérations maritimes**

On observe un renforcement des obligations des parties et un rehaussement de la diligence requise pour le transport de marchandises par mer. Ainsi, par exemple, le projet renforce, dans son chapitre IV, l'obligation du transporteur de fournir un navire en état de navigabilité en donnant à cette obligation un caractère permanent, c'est à dire que l'obligation de fournir un navire en état de navigabilité est continue tout au long du voyage. Ensuite, le texte vise

à assurer un équilibre entre les intérêts des chargeurs et des transporteurs. En effet, la nouvelle convention est plus stricte à l'égard du transporteur que ne peuvent l'être les Règles de la Haye-Visby, sans aller prendre parti en faveur des chargeurs, comme peuvent le faire – *prima facie* – les Règles de Hambourg. Enfin, le texte vise à moderniser le droit des transports maritimes, et cela en tenant compte, notamment, des exigences du commerce électronique et des progrès de l'informatique ; en intégrant de nouveaux concepts (comme les notions de « *partie exécutante* » et de « *partie contrôlante* ») ; et en s'efforçant d'opérer une mise à jour des évolutions, avec des dispositions claires et précises sur la pontée ou encore sur le retard.

### **2.2.2.2 Harmonisation législative**

La nécessité, ensuite, d'avoir une certaine harmonisation de la législation au niveau international afin, notamment, de réduire les coûts du transport de marchandises. Cette nécessité fait partie des préoccupations essentielles ayant donné lieu à la constitution du groupe de travail III sur le droit des transports. En effet, il s'est avéré que face aux changements apportés par le développement du transport multimodal et l'utilisation du commerce électronique, il était nécessaire de réformer le droit des transports de manière à réglementer tous les contrats de transport, qu'ils s'appliquent à un ou plusieurs modes de transport et qu'ils soient conclus sous forme électronique ou par écrit.

Texte ambitieux, ayant pour objet principal d'unifier le droit du transport de marchandises par mer, le projet de convention multimodal transmaritime de la CNUDCI est animé d'une volonté d'établir un instrument d'harmonisation juridique universellement acceptable. Aussi, après avoir exposé la raison d'être du projet, est-il à présent nécessaire de comprendre l'économie même du texte.

### 3 Economie du projet

Les rédacteurs du projet ont abordé les grands thèmes du contrat de transport maritime à travers lesquels se dessinent les grandes évolutions du phénomène contractuel :

- Celui, d'abord, des frontières du contrat, avec la question essentielle de savoir si le transport considéré est un transport "port-à-port" ou "porte-à-porte". Le point est si important qu'il mérite d'être traité en lui-même, étant entendu que la seconde option devrait finalement réunir plus de suffrages que la première.
- Celui, également, de sa qualification, car l'on peut se demander si le projet doit se limiter aux seuls contrats de transport, sous connaissance ou non du reste, et exclure les affrètements, tout en hésitant sur les contrats au volume, les contrats de tonnage et les contrats dits de "service". Une conception stricte devrait, sous les réserves que l'on verra, l'emporter, le projet visant avant tout les opérations de transport par ligne régulière.
- Dans le prolongement, c'est le thème de la liberté contractuelle que l'on a ouvert. On sait que dès le Harter Act (1893), les textes ont été considérés, en matière de transport, comme impératifs, dans le souci bien légitime de protéger les intérêts de la marchandise.

Aujourd'hui, ce point de vue n'est plus systématique, compte tenu de la position de force retrouvée des chargeurs, compte tenu aussi de la revalorisation du contrat en tant que technique d'organisation des rapports sociaux. En d'autres termes, si le transport maritime doit rester largement réglementé, et s'il n'est pas question de faire du projet d'instrument un texte supplétif à l'exemple de la Convention de Vienne de 1980 sur la vente internationale de marchandises, les parties impliquées dans le transport doivent conserver une marge de manœuvre: d'où l'admission de certaines clauses d'exonération; d'où, aussi, les hypothèses de convention contraire, très souvent réservées dans le projet.

### 3.1 Structure du projet

Avant d'envisager l'économie même du projet d'instrument, il convient de préciser la méthode de travail adoptée par le groupe de travail III ; une telle approche permettant, en effet, de mieux comprendre la structure du texte en élaboration.

#### 3.1.1 Méthode de travail adopté par le groupe de travail

Le groupe de travail a considéré que la meilleure façon de procéder à la deuxième lecture du projet était, compte tenu du nombre d'articles dans le projet révisé d'instrument et de la proposition des Etats-Unis d'Amérique, de poursuivre les débats en regroupant les questions par grands thèmes. Le groupe de travail a considéré que le premier de ces grands thèmes pourrait être le "Champ d'application", qui comporterait une première rubrique intitulée "Conflits avec la législation internationale et nationale", dans laquelle les trois groupes de questions suivants pourraient être examinés: 1) contrat de transport; 2) parties exécutantes et responsabilité de réseau et; 3) dommages localisés et non localisés. Il a été proposé que la deuxième rubrique du thème "Champ d'application" s'intitule "Portée géographique du segment maritime" (article 2 du projet d'instrument).

Il a, en outre, été proposé d'étudier un deuxième grand thème intitulé "Liberté contractuelle", qui pourrait porter sur les questions suivantes: exclusion des chartes-parties (article 2-3 du projet d'instrument); traitement des accords de services réguliers de transport maritime; contrats mixtes de transport et de transit (article 9 du projet d'instrument); approche fonctionnelle (par exemple, article 11-2, clauses franco chargement et déchargement, cargaison arrimée (FIOS<sup>10</sup>) ; dispositions unilatéralement ou bilatéralement impératives (article 88 du projet d'instrument); et durée de la responsabilité (article 7). On a dit que les questions regroupées sous ce thème étaient basées sur l'hypothèse que l'instrument serait par ailleurs obligatoire.

---

<sup>10</sup> *Free in/out stowed (FOIS) : terme utilisé dans les transports maritimes et signifiant que les marchandises sont mises en cale et arrimées aux frais du chargeur, désarrimées et prises hors de cale aux frais du réceptionnaire (toute manutention est à la charge de la marchandise) (source : lexique des termes juridiques & techniques. Edition Lamy Droits des Transports).*

Le groupe de travail a suggéré que soit examiné un troisième grand thème intitulé “Obligations et responsabilité du transporteur”, lequel pourrait porter sur les questions suivantes: exonérations; limites et procédure d’amendement tacite; retard; et navigabilité (en tant qu’obligation continue). Il a été proposé que le débat sur ces trois grands thèmes soit suivi d’une discussion sur les quatre questions suivantes: obligations du chargeur, choix du for et arbitrage, livraison des marchandises, et droit de contrôle.

Le groupe de travail a ainsi décidé d’examiner le projet d’instrument par grands thèmes, en commençant, tout d’abord, par la question du champ d’application de la convention et celle des parties exécutantes.

### 3.1.2 Structure du projet d’instrument

Suite aux modifications apportées lors de la deuxième lecture du projet, le texte proposé contient 79 articles, regroupés en 18 chapitres :

- définition et champ d’application
- communication électronique
- durée de la responsabilité
- obligations du transporteur
- responsabilité du transporteur
- dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]
- obligations du chargeur
- documents de transport et enregistrements électroniques
- livraison au destinataire
- droit de contrôle
- transfert de droits
- droits d’action
- délai pour agir
- compétence
- arbitrage
- avaries communes
- autres conventions

- limites de la liberté contractuelle

Il convient de préciser qu'une des principales modifications apportées au texte lors de la session de mai 2004 consiste en la suppression du chapitre consacré au Fret (ancien chapitre 9). En effet, il a été estimé que ce dernier n'avait pas de caractère obligatoire et portait sur des questions purement commerciales, et que par conséquent, il devait être supprimé.

En comparaison des 10 articles des Règles de La Haye-Visby, on mesure le chemin parcouru<sup>11</sup>. Au demeurant, cette ambition s'exprime très clairement dans les dispositions relatives au champ d'application.

Ces 18 chapitres peuvent être regroupés autour de huit thèmes : la champ d'application, la communication électronique, la responsabilité du transporteur, dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables], la condition juridique du chargeur, les règles de procédure, les avaries communes ( *variae causarum figurae* ), et, la liberté contractuelle.

Avant d'envisager une étude plus approfondie des principaux articles du projet, il paraît souhaitable pour une meilleure compréhension d'analyser l'ensemble du texte en regroupant ses 18 chapitres autour de huit thèmes.

### **3.2 Les grands thèmes du projet d'instrument**

Le projet est composé de 18 chapitres, s'articulant autour de huit thèmes, à savoir le champ d'application, la communication électronique, la responsabilité du transporteur, la condition juridique du chargeur, les règles de procédure, les avaries communes, et la liberté contractuelle.

---

<sup>11</sup> « les premiers travaux de la CNUDCI sur le projet préliminaire d'instrument relatif au transport de marchandises par mer » par Philippe Delebecque, Professeur à l'Université Panthéon-Sorbonne (Paris-I), article paru dans la *Revue de Droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transports*, 2002, pg 84-88

### 3.2.1 Le champ d'application

La question du champ d'application du projet d'instrument est un sujet vivement débattu, et, qui n'est pas à ce jour clairement défini.

#### **3.2.1.1 Vifs débats**

La détermination de la durée de responsabilité du transporteur a fait l'objet d'un important débat. En effet, certains jugeaient qu'elle devait être limitée aux opérations de transport de port à port, tandis que d'autres, au contraire, considéraient qu'elle devait être étendue aux opérations de porte à porte, intégrant ainsi le pré-acheminement et le post-acheminement. Deux conceptions s'opposaient : une vision 'minimaliste' et une 'maximaliste'.

En faveur de la première conception, il a été souligné qu'il était parfaitement possible de régler les questions multimodales en appliquant les textes existants, à savoir : la Convention de Genève de 1980 et les Règles CNUCED/CCI puisqu'offrant une solution contractuelle. De son côté, la conception large a recueilli d'avantages d'arguments. En effet, aux vues de la réalité économique, le transport régulier de marchandises conteneurisées s'effectue généralement dans le cadre d'opérations de transport de porte à porte. De plus, il est apparu nécessaire de pouvoir traiter les questions multimodales sur le plan juridique en appliquant un système de réseau réduit au minimum (à l'exemple de celui qui est proposé dans le projet), lequel ne pourrait être supplanté que lorsqu'une convention obligatoire applicable au transport intérieur régit l'étape intérieure d'une opération de transport maritime et qu'il est établi que le dommage est survenu au cours du transport intérieur. Après hésitations, un consensus a été établi afin de qualifier le projet de convention 'porte à porte' (et non 'port à port'). Il s'agit donc bien d'une convention multimodale transmaritime, dans la mesure où la convention sera appelée à s'appliquer au transport multimodal, contenant au moins un segment maritime, et d'ailleurs peut s'appliquer à un transport contenant uniquement une étape maritime.

Ce n'est, finalement, qu'à l'occasion de sa treizième session (mai 2004) que le groupe de travail a définitivement opté pour une conception 'porte-à-porte' du nouvel instrument. Néanmoins, trois questions se posent quant au domaine d'application du texte en

élaboration : le transport doit-il avoir une dimension nécessairement internationale ? Quel type de contrat le projet couvre - t'il ? Quelles parties y seront soumises ? Ces problèmes seront envisagés de façons plus détaillées dans le développement.

### **3.2.1.2 condition d'application (élément d'extranéité)**

Ensuite, le groupe de travail a considéré que le texte devrait s'appliquer dès lors que le contrat de transport maritime comprend un élément d'extranéité et ce, même si certaines étapes du transport sont purement intérieures. L'élément d'extranéité est ici largement perçu puisqu'il est conçu comme tenant : soit au lieu de réception, soit au lieu de livraison, soit au lieu d'émission du document de transport, soit à une clause paramount. On peut observer que ces derniers correspondent aux cas déjà énoncés dans les Règles de La Haye-Visby. Ainsi le groupe de travail s'est-il déclaré favorable à ce que le champ d'application de la future convention soit le plus large possible.

### 3.2.2 La communication électronique

Le projet traite des documents électroniques dans de nombreuses dispositions. Le groupe de travail a, néanmoins, jugé qu'il sera nécessaire de réviser le projet à la lueur du texte de la loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique<sup>12</sup>, tant sur la forme que sur le fond. Même si cette méthode a été retenue, le groupe de travail a toutefois décidé de conserver les dispositions spéciales applicables aux seules opérations maritimes.

Il est important de souligner le fait que le groupe de travail ait approuvé l'idée d'équivalence entre les documents de transport existants, comme les connaissements négociables ou non négociables, et les systèmes de communication électronique institués pour se substituer à ces documents. A cette fin, il a été suggéré d'établir un mécanisme capable d'identifier clairement l'émetteur du ou des enregistrements électroniques qui seraient utilisés à la place d'un connaissement et de veiller à ce que les enregistrements électroniques soient conservés de manière à préserver l'intégrité de leur contenu. Néanmoins, certains délégués ont formulé quelques observations quant aux dispositions

---

<sup>12</sup> Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique <http://www.uncitral.org/french/texts/electcom/ecommerceindex-f.htm>



sur le transfert des documents électroniques; en effet, ils les jugeaient comme étant encore trop disparates pour pouvoir être adoptées, d'autant que la circulation des créances n'obéissent pas au même régime dans l'ensemble des pays.

### 3.2.3 La responsabilité du transporteur

Après quelques hésitations, le groupe de travail a considéré que la responsabilité du transporteur devait couvrir la période comprise entre le moment où le transporteur ou une partie exécutante reçoit la marchandise à transporter et le moment où les marchandises sont livrées au destinataire. Une telle approche apparaît comme un réel progrès par rapport aux Règles de La Haye-Visby, ces deux délimitations de responsabilité pouvant être définies par les parties et, à défaut, appréciées par référence aux usages. Ensuite, les rédacteurs du projet se sont efforcés de traiter le problème du fondement de la responsabilité. La règle posée est que le transporteur est de plein droit responsable du préjudice résultant de la perte, des avaries ou du retard à la livraison, mais qu'il peut s'exonérer en prouvant qu'il n'a commis aucune faute ou encore que le dommage résulte d'un des cas exceptés, listés à l'article 14 du nouvel instrument. La question d'exclure ou non de la liste des cas exceptés la faute nautique, ainsi que le cas de l'incendie abord a donné lieu à de nombreux débats, fortement animés. Finalement, ces deux derniers cas ont été exclus de la liste des 'cas exceptés'. Une telle démarche souligne un certain déclin du particularisme du droit maritime, certes, mais constitue une réelle avancée pour les chargeurs et pour la marchandise.

Néanmoins, pour le reste, les principes fondamentaux de la responsabilité du transporteur se retrouvent. En effet, le transporteur reste responsable pour fait des préposés et des sous-traitants et même de la partie exécutante (responsabilité contractuelle), il bénéficie toujours d'une limitation de responsabilité, sauf en cas de faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur.

### 3.2.4 La condition juridique du chargeur

Le projet d'instrument traite des droits et obligations du chargeur aux chapitres 7, 10 et 11. Au chapitre 7, une attention particulière est portée aux obligations, qui sont, en effet,

longuement détaillées en ce qui concerne spécialement la remise de la marchandise, et dont les droits sont justement développés: droit à une livraison en bon état, bien entendu, mais aussi droit de contrôle sur la marchandise.

Quant aux droits du chargeur, c'est le droit de contrôle qui paraît le plus original et qui mérite par conséquent une mention particulière. En effet, bien que ce droit apparaît être une question essentielle dans une logique d'échanges, les conventions maritimes aujourd'hui applicables ne traitent pas de la question du droit de contrôle. Aussi, le projet lui consacre t'il un chapitre entier (chapitre 11). En vertu de l'article 53 du projet, *«le droit de contrôle des marchandises désigne le droit, en vertu du contrat de transport, de donner au transporteur des instructions concernant les marchandises pendant la durée de sa responsabilité [...]»*. Ce droit *«comprend le droit de donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises qui ne constituent pas une modification du contrat de transport, d'exiger la livraison des marchandises avant leur arrivée au lieu de destination, de remplacer le destinataire par toute autre personne, y compris la partie contrôlante et de convenir avec le transporteur d'une modification du contrat de transport»*.

Une telle disposition apparaît comme définir largement le droit de contrôle, dans la mesure où elle opère une distinction entre les instructions qui constituent des modifications du contrat de transport et celles qui n'en constituent pas. Le principe est que le chargeur est la partie contrôlante ; mais ce dernier peut en convenir autrement avec le destinataire. De plus, la partie contrôlante peut transférer son droit à tout tiers. Enfin, il convient de souligner que l'exercice du droit de contrôle s'accompagne d'une rémunération complémentaire en faveur du transporteur, ce qui rejoint les solutions généralement admises en la matière.

### 3.2.5 Les règles de procédure

Le projet consacre de nombreuses dispositions aux règles de procédure. Au chapitre 13, le texte accorde au chargeur, au destinataire et au cessionnaire éventuel, le droit d'agir contre le transporteur ; cependant, aucune précision n'est faite quant à savoir si ce droit est ou non subordonné (on peut néanmoins le supposer) à la preuve d'un préjudice.

Le projet institue un délai de prescription d'un an, ce qui peut paraître suffisant, mais constitue une régression si l'on considère les Règles de Hambourg (à savoir un délai de deux ans). Néanmoins, il a été suggéré de prévoir une période de deux à trois ans en cas

de faute intentionnelle. Pour le reste, ce sont des dispositions très classiques qui sont envisagées. Il convient de préciser que le délai de prescription peut être prorogé par les parties.

Ensuite, le projet ne traite pas de la compétence des tribunaux ; ce qui peut être problématique quand on considère l'importance du contentieux sur les clauses attributives de compétence. Lors de l'élaboration du texte, de nombreuses délégations ont considéré qu'il fallait inclure des dispositions propres, considérant que celles contenues dans les Règles de Hambourg pouvant servir ici de modèle. D'autres ont ajouté qu'il serait opportun de ne pas exclure le recours à l'arbitrage et donc de l'organiser. Sur ce point, aucun consensus n'a, à ce jour, été atteint. A ce jour, aucun consensus n'a été atteint sur ce point.

### 3.2.6 Les avaries communes ( *variae causarum figurae* )

Le projet d'instrument précise, tout d'abord, qu'aucune de ses dispositions ne s'oppose à l'application de la théorie des avaries communes. Ensuite, le texte reprend le principe selon lequel, le règlement des avaries communes doit être effectué et le montant des avaries établi, avant que les questions de responsabilité puissent être examinées.

Enfin, le texte s'efforce de prévenir certains conflits de conventions. En effet, il est précisé que les dispositions envisagées ne dérogent pas aux dispositions contenues dans la Convention de Londres sur la limitation de responsabilité de l'armateur (1976), ou encore dans la Convention d'Athènes sur le transport de passagers et de leurs bagages (1974).

### 3.2.7 La liberté contractuelle

Depuis le Harter Act (1893), les textes ont été considérés comme impératifs afin d'assurer la protection de la marchandise. De nos jours, ce point de vue n'est plus systématique, du fait que les chargeurs sont souvent en position de force. Par conséquent, dans certains cas, il est nécessaire que le contrat retrouve toute sa force. Ainsi, le projet reconnaît que le transport maritime doit rester très largement réglementé, tout en admettant que les parties devraient-elles néanmoins conserver, dans certaines hypothèses, une certaine marge de manœuvre.

### **3.2.7.1 Clause de responsabilité**

Au chapitre 17 sont énumérées les interdictions usuelles frappant les clauses de responsabilité favorables au transporteur (ou même à la partie exécutante). Cependant, le projet admet toujours la validité de ces clauses lorsqu'elles concernent le transport d'animaux vivants ou les transports exceptionnels. Certains étaient d'avis pour que le texte aille plus loin en reconnaissant clairement la validité des clauses d'exonération dans les relations entre les transporteurs eux-mêmes ou entre le transporteur et une partie exécutante.

### **3.2.7.2 Convention contraire**

Le projet contient de nombreuses dispositions offrant la possibilité aux parties de conclure une convention contraire des parties ; ainsi, le texte vise t'il à laisser une certaine souplesse en permettant à celles-ci de s'adapter et de préciser leur propre projet. Pour autant, la future convention reste, dans son économie même, un texte de droit matériel impératif. Il n'a pas été question d'en faire un texte supplétif, à l'exemple de la Convention de Vienne sur la vente internationale de marchandises. Ce n'est donc que si le texte le prévoit, que la liberté contractuelle peut s'exercer<sup>13</sup>.

### **3.2.7.3 Exclusion des Chartes-Parties**

Enfin, le texte exclut de son champ d'application les chartes-parties ; de nombreuses conventions sont ainsi écartées : les affrètements, les contrats de transport au volume et les contrats de tonnage. Toutefois, le groupe de travail a considéré que, compte tenu de la difficulté de cerner avec précision les exclusions envisagées, les détours de ce principe restent encore à être définis. Cet aspect sera développé dans la troisième partie du développement.

---

<sup>13</sup> « Le projet d'instrument sur le transport international de marchandises par mer. Projet CNUDCI. » par Philippe Delebecque, Professeur à l'Université Panthéon-Sorbonne (Paris-I), article paru dans <http://www.comitemaritime.org>

Après avoir exposé le contenu du nouvel instrument dans son ensemble, il convient à présent de préciser notre analyse en s'intéressant tout particulièrement au champ d'application dudit texte.

## **4 CHAMP D'APPLICATION**

Le groupe de travail, après avoir procédé à une première analyse, relativement générale, du projet de réforme du droit du transport international de marchandise, a entrepris l'examen d'un certain nombre d'articles ; il n'est pas question ici de rendre compte dans le détail de cette étude, on s'efforcera simplement d'attirer l'attention sur les dispositions les plus importantes, à savoir celles concernant le champ d'application du texte en élaboration. Par conséquent, il paraît souhaitable que l'étude du projet d'instrument commence, dans un premier temps, par l'analyse des dispositions relatives au champ d'application du texte quant aux contrats de transport; puis, dans un second temps, nous nous intéresserons à l'étendue des droits et obligations des parties.

### **4.1 Champ d'application du projet d'instrument quant aux contrats de transport**

L'étude du champ d'application du projet quant aux contrats de transports commence par les contrats de transport, les contrats internationaux et les contrats 'transmaritimes', pour finir avec la question du conflits de conventions et des opérations comprises dans le champ d'application.

#### **4.1.1 Contrats de transport**

Un contrat de transport a pour objet principal la prise en charge de la marchandise. Cependant, des problèmes de qualifications subsistent.

##### ***4.1.1.1 Objet : prise en charge de la marchandise***

La première exigence relativement à l'application du projet est d'ordre matériel. Les contrats que le texte vise sont des contrats de transport. Ce qui suppose de la part de l'opérateur concerné une prise en charge de la marchandise, son déplacement d'un point à un autre en toute indépendance et une livraison à destination à qui de droit. Par

conséquent, restent, dans ces conditions, en dehors du champ d'application du projet les contrats qui ne répondent pas à la qualification de transport ; tel est le cas des contrats de location de conteneurs (cf. art. 13 c), des contrats de commission et des contrats d'affrètement. Cependant, il est précisé, s'agissant de l'affrètement, que le texte continue à régir, dans les rapports entre le transporteur et le tiers porteur, les documents et enregistrements négociables émis en exécution d'une charte-partie.

#### **4.1.1.2 Problème de qualification**

Il s'agit de savoir si certains contrats proches du contrat de transport seront ou non couverts par ledit texte. Par contrat 'proche' du contrat de transport, on entend les contrats d'affrètement, de tonnage, de volume, voire même les contrats dits de 'service' (notion américaine). D'après le Professeur Philippe .Delebecque, le contrat d'affrètement dans le cadre d'un affrètement au voyage peut être qualifié de contrat de transport, mais à la différence que, dans ce type de contrat, un réel pouvoir de négociation existe (contrairement au contrat de transport maritime '*stricto sensus*'). Quant au contrat de tonnage, il peut aboutir à la conclusion d'un contrat soit de transport, soit d'affrètement. Finalement, il apparaît souhaitable d'opérer une distinction au sein des contrats de transport : ceux issus du transport de ligne et ceux issus du 'tramping'. Le projet pourrait ainsi écarter les contrats de transport issus du tramping et se focaliser uniquement sur le transport de ligne. Par ailleurs, les Chartes-Parties (type de contrat d'affrètement) ne devraient pas être couverts par le projet car ce système ne nécessite pas un système de protection particulier. Par conséquent, il est fort probable que les Chartes-Parties soient exclus du champ d'application du projet, et par effet de 'ricochet' les contrats d'affrètement.

Pour conclure sur cette deuxième question, il convient de souligner qu'au cours des débats quant au type de contrat couvert par le projet, deux visions se sont confrontées. A ce jour, aucun consensus n'a encore été atteint. En effet, la question est délicate dans la mesure où la frontière entre un transport et un affrètement au voyage est souvent ténue. Prenons l'exemple des contrats dits 'au volume', ils sont de véritables transports, mais pour lesquels aucune réglementation ne paraît nécessaire. Face à ce 'vide' juridique, le groupe de travail propose les solutions suivantes: le texte n'écarterait pas de son champ d'application les

contrats négociés, ce qui vise les chartes-parties, les contrats au tonnage ou encore au volume postulant une succession d'expéditions.

Néanmoins, les parties à ces contrats conserveraient la possibilité de déroger en tout ou partie aux dispositions de la convention. Celle-ci, en ce domaine, ne serait donc que supplétive.

Il est intéressant de souligner la différence de conception entre les juristes anglo-saxons et les juristes français au sujet de la qualification d'un contrat de transport. En effet, au cours des débats quant au type de contrat couvert par le projet, deux visions se sont confrontées : l'approche anglo-saxonne (vision 'documentaire', où seules les opérations couvertes par un connaissance sont visées) et l'approche continentale (vision 'substantielle', où c'est la fait de transporter des marchandises qui définit le contrat de transport, qu'il y ait ou non connaissance). Aucun consensus n'a encore été atteint à ce jour.

Une deuxième exigence relativement à l'application du projet tient au caractère international des contrats concernés.

#### 4.1.2 Contrats internationaux

Il a été décidé, après quelques hésitations, que le transport devait nécessairement être nécessairement international. En outre, le caractère international du transport se détermine selon trois critères : le lieu de réception, le lieu de livraison ou encore par l'insertion d'une clause 'paramount'. On peut observer que ces derniers correspondent à ceux déjà énoncé dans les Règles de La Haye - Visby.

##### **4.1.2.1 Caractère International**

A cet égard, le projet devrait s'appliquer si l'opération est internationale, à savoir, plus précisément :

- si le lieu de prise en charge ou le port de chargement (spécifié soit dans le contrat, soit dans les données du contrat) se situe dans un Etat contractant, ou,



- si le lieu de livraison ou le port de déchargement (spécifié soit dans le contrat, soit dans les données du contrat ou encore effectif) se situe dans un Etat contractant, ou
- si les parties au contrat de transport ont donné compétence à la convention ou à la loi d'un Etat lui donnant effet (cf. clause paramount<sup>14</sup>).

#### **4.1.2.2 Problème de formulation**

Cette exigence d'internationalité reste cependant mal exprimée, car elle est, pour l'heure, doublement exprimée, à la fois dans la définition du contrat et dans le champ d'application du projet.

#### **4.1.3 Contrats "transmaritimes"**

Après quelques hésitations, il est désormais acquis que le projet ne concerne pas le transport multimodal en tant que tel. En effet, il vise les seules opérations "*multimodales transmaritimes*" (ce que le Professeur Bonassies a qualifié de "multimodal plus") dans la mesure où le transport doit être accompli entièrement ou partiellement par mer. Un des principaux critères d'application du texte est donc la présence d'un segment maritime. Par ailleurs, certaines délégations ont même proposé que ce segment soit nécessairement international. L'inconvénient d'une telle position c'est qu'elle est de nature à réduire le champ d'application du projet et conduit à laisser, par exemple, les transports Continent/Corse régis par la CMR <sup>15</sup> ou le droit national. Suite à la treizième session (mai 2004), il a été définitivement établi que faute de caractère international du transport (pré / post-acheminement), le nouvel instrument ne s'appliquera pas au transport maritime interne.

---

<sup>14</sup> Une clause paramount se définit comme : une clause aux termes de laquelle les parties déterminent par avance la loi ou la convention applicable à leur contrat de transport. (source : *lexique des termes juridiques & techniques*. Edition Lamy Droits des Transports).

<sup>15</sup> CMR signifie : Convention sur le transport de marchandises par route <http://www.jurisint.org/pub/01/fr/101.htm>

#### 4.1.4 Conflits de conventions

Le projet prévoit un 'système de réseau' selon lequel la convention ne s'applique que de manière partielle à certains transports internes de pré / post-acheminements.

##### **4.1.4.1 Le principe de l'application partielle : autres conventions applicables**

Quoiqu'il en soit, il est clair que le texte vise à s'appliquer à des transports comprenant un pré-acheminement et / ou un post-acheminement qui ne soit pas maritime. Or ces transports (routiers ou ferroviaires pour l'essentiel) peuvent être source de conflit, puisque déjà régis par des conventions internationales (RU-CIM / CMR). Le groupe de travail a réglé ce problème en insérant la règle de l'article 8.1.a et b selon laquelle lorsque le dommage ou le retard se produit avant le chargement des marchandises ou après leur déchargement du navire, les dispositions obligatoires des autres conventions applicables l'emportent sur celles du projet ; mais uniquement dans la mesure où elles contiennent des précisions spécifiques concernant la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et le délai pour agir.

##### **4.1.4.2 Système de réseau**

Ce texte prévoit donc ce qu'il convient d'appeler « un système de réseau » minimal. Cela permet de prendre en considération le fait que la grande majorité des contrats de transport par mer incluent un transport terrestre, routier, fluvial ou ferroviaire.

Le projet n'est ainsi supplanté que lorsqu'une convention obligatoire applicable au transport intérieur s'applique à l'étape 'intérieure' d'un contrat de transport par mer et qu'il est établi que la perte ou le dommage en question est intervenu uniquement au cours du transport intérieur. Ce qui débouche sur toute une série de combinaisons<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Cf. l'excellent résumé de M. Sturley, *The United Nations Commission on International Trade Law's Transport Law project: an interim view of a work in progress*, *Texas International Law Journal*, vol. 39, 2003, 65 s.).

Le projet d'instrument a, ensuite, précisé (art. 83), qu'aucune disposition du texte n'interdisait à un Etat contractant d'appliquer un autre instrument international régissant impérativement des contrats de transport portant essentiellement sur un mode de transport autre que le transport par mer. Pour les Etats européens, cela vise la CMR, la RU/CIM et la CMNI<sup>17</sup>. Une telle mesure paraît favoriser la mise en œuvre du système de réseau.

#### 4.1.5 Opérations comprises dans le champ d'application

Contrairement aux conventions en vigueur jusqu'à ce jour en matière de transport maritime (telles les Règles de La Haye, et, les Règles de Hambourg), le projet d'instrument de la CNUDCI met en place un système contractuel, en donnant la possibilité aux parties de déterminer contractuellement le moment et les conditions de la réception et de la livraison de la marchandise.

##### **4.1.5.1 Système contractuel**

Il convient ici de préciser que l'article 7.2 prévoit un système contractuel. Contrairement aux Règles de La Haye, il ne s'agit plus d'un système "*tackle to tackle*", ni d'un système "*port to port*", comme dans les Règles de Hambourg. En effet, le texte stipule clairement que son champ d'application s'étend de la réception de la marchandise jusqu'à sa livraison, mais que la réception et la livraison s'entendent conformément aux prévisions contractuelles ou, à défaut, conformément aux usages. En l'absence d'usages, il est prévu de se référer au moment et au lieu auxquels le transporteur ou une partie exécutante prend effectivement les marchandises sous sa garde. Enfin, lorsque la réglementation locale impose le lieu de livraison, c'est ce lieu qui sera pris en considération comme étant le lieu de livraison mais aussi comme étant un terme même du contrat.

---

<sup>17</sup> CMNI signifie *Contrat de transport de Marchandises en Navigation Intérieure*

#### 4.1.5.2 Aspect novateur : géométrie variable

Quoiqu'il en soit, la référence à la volonté des parties dans la détermination du point de départ et du point d'achèvement de l'opération soumise au projet constitue l'un des aspects les plus novateurs de la réforme. Ce trait s'inscrit parfaitement dans l'esprit du nouveau texte et dans la volonté de redonner au contrat la place qui doit lui revenir<sup>18</sup>. L'étendue du texte est effectivement définie par le contrat de transport lui-même. Dans l'hypothèse où le contrat couvre le "pré" et le "post" acheminement, le projet fait de même. Mais, en revanche, dans le cas où le contrat ne couvre que la partie maritime d'une opération multimodale, seule cette partie relève du projet.

L'originalité du texte est donc d'être à géométrie variable, en ce qu'il s'adapte à ce que les parties ont envisagé: il est "*port-to-port*" pour une opération voulue comme telle; il est "*door-to-door*" lorsque le contrat implique une expédition des usines du chargeur jusqu'aux entrepôts du destinataire.

A présent, traitons du dernier aspect du projet qui nous intéresse, à savoir l'étendue des droits et obligations des parties. Mais qu'elles sont les parties soumises au projet ?

## 4.2 Etendue des droits et obligations des parties

Les transporteurs et chargeurs sont clairement soumis au projet, mais qu'en est-il des parties exécutantes, à savoir les sous-traitants ? Ces derniers peuvent se définir comme étant l'ensemble des opérateurs auxquels le transporteur peut s'adresser (mais pas le chargeur !), tels le transporteur 'réel', les entreprises de manutention, de gardiennage. Plus précisément, le projet prévoit que le transporteur répond des fautes commises par les parties exécutantes quelques soient. En outre, la responsabilité des parties exécutantes est appréciée de la même façon que le serait celle du transporteur. Mais surtout, la mise en place d'une responsabilité solidaire entre le transporteur et les parties exécutantes est souhaitable,. Cependant, un problème se pose quant à la mise en place d'un tel système puisque le concept de responsabilité 'solidaire' est étranger au droit anglais. Un problème fondamental de compréhension se pose donc, et à ce jour, cette question reste ouverte.

<sup>18</sup> Comme l'observe M. Sturley (article préc., p. 76), "the coverage is contractual"

Le contrat de transport étant un contrat synallagmatique, les droits de l'une des parties correspondent généralement aux obligations de l'autre. Aussi se contentera-t-on de rendre compte des obligations du chargeur, avant d'exposer plus en détail les obligations du transporteur.

#### 4.2.1 Les obligations du chargeur

Les obligations du chargeur sont visées à l'article 25 du projet. Ledit article stipule que le chargeur a l'obligation de remettre une chose conforme et appropriée au type de transport envisagé (obligation de 'conformité'). En outre, il est établi une obligation d'information et de coopération entre chargeur et transporteur et cela, afin de mettre les parties en mesure de réaliser une 'bonne' exécution du contrat de transport.

##### **4.2.1.1 Remettre la marchandise**

Le chargeur a pour première obligation de remettre les marchandises au transporteur conformément aux prévisions contractuelles (art. 25). La remise doit intervenir au moment et au lieu convenus.

##### **4.2.1.2 Obligation de délivrance conforme**

De plus, les marchandises remises doivent être dans un état approprié pour le voyage planifié. En effet, une obligation de délivrance conforme pèse ici sur le chargeur et, plus exactement, sur toute personne qui accepte ce rôle (art. 31). Une telle obligation de conformité est doublée d'une obligation d'information, voire de renseignement. En effet, il est prévu par le projet (article 27) qu'il appartient au chargeur de fournir au transporteur les informations, instructions et documents qui sont raisonnablement nécessaires pour la manutention, le transport et le respect de la réglementation.

#### **4.2.1.3 Devoir d'information**

Enfin, il est nécessaire que les informations et instructions ainsi fournies soient exactes, complètes et communiquées en temps utile.

#### **4.2.1.4 Sanctions**

Le texte ne se contente pas de fixer les termes de l'obligation de remise, il en précise les sanctions. On observera d'abord que le transporteur lui-même peut refuser de charger ou peut décharger, détruire ou neutraliser les marchandises présentant un danger pour les personnes, pour les biens ou même pour l'environnement (art. 12). Ce moyen apparaît comme le plus efficace, dans la mesure où il est préventif, pour assurer la sécurité du transport. Ensuite le projet traite de la responsabilité. En cas de dommage résultant d'un défaut ou d'un manque d'information ou de renseignement, le chargeur en est responsable: cette responsabilité est conçue comme une responsabilité de plein droit. Ce qui peut paraître, pour certains, comme excessif. Le manquement à l'obligation de conformité, qu'il s'agisse d'un dommage matériel ou corporel pour le transporteur, est moins sévèrement sanctionné par le texte, car il admet (art. 30) que le chargeur ne soit pas responsable *“s'il prouve que le préjudice a été causé par des événements ou à la suite de circonstances qu'un chargeur diligent n'aurait pas pu éviter ou dont il n'aurait pas pu empêcher les conséquences”*.

Il apparaît donc qu'on soit dans un système d'obligation de moyens renforcée, mais sans que l'on sache exactement quel est le régime de la responsabilité en cause<sup>19</sup>.

De plus, la responsabilité du chargeur s'étend aux actes et omissions de ceux auxquels il a pu s'adresser (transitaires, les manutentionnaires ou encore les consignataires) dans la mesure où ces personnes ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

---

<sup>19</sup> Les débats n'ayant, à cet égard, dégagé aucune réponse claire, car si la distinction des obligations de moyens et des obligations de résultat est parlante pour les juristes latins, elle l'est moins pour les autres.

## 4.2.2 Les obligations du transporteur

Les chapitres IV et X du projet traitent des obligations du transporteur. Ses obligations principales sont celles de déplacer les marchandises et de les livrer, ainsi que de fournir un navire en état de navigabilité (obligation continue). Ce dernier aspect est un apport important du projet.

### 4.2.2.1 Obligations principales

Les obligations principales du transporteur tiennent tant au navire (état de navigabilité), qu'à la marchandise et à sa livraison.

- Quant au navire

Le projet prévoit, dans son article 10, que le transporteur *“transporte les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livre au destinataire, conformément aux clauses du contrat”*. C'est ainsi que le texte énonce les obligations “majeures” (*“major obligations”*) du transporteur, néanmoins une telle disposition est formulée d'une manière assez allusive, étant donné que le transport et la livraison ne peuvent se faire sans engin de transport qui est, en l'occurrence, un navire. C'est pourquoi il est précisé à l'article 13.1 que le transporteur est tenu de fournir un navire en bon état de navigabilité (*“seaworthy and fit for the carriage”*).

En outre, la majorité du groupe de travail est d'avis que cette obligation ne doit pas s'exercer uniquement au début du voyage, mais qu'elle doit être permanente (*“continuous”*). En effet, les impératifs de sécurité de la navigation le justifient aisément et le groupe de travail l'a, dans sa grande majorité, parfaitement compris. Cette obligation doit porter non seulement sur le navire et ses accessoires, mais aussi sur les cales et, les conteneurs éventuellement fournis par le transporteur.

Les obligations principales du transporteur sont donc : de déplacer les marchandises, de les livrer, et également de fournir un navire en état de navigabilité. Ce dernier aspect est un apport important du projet, en ce qu'il prévoit que cette obligation est une obligation permanente, continue tout au long du voyage. Il est d'ailleurs possible d'y ajouter une

distinction supplémentaire, en distinguant l'obligation de mettre le navire en état de navigabilité de celle de maintien du navire. Contrairement à ce qui est admis en droit positif français (Cf. Article 38 Décret 1966), des arrangements contractuelles entre transporteur et chargeur quant à la mise en œuvre de la responsabilité lors des étapes de chargement, d'arrimage et de déchargement sont possibles (opération de transfert de responsabilité du transporteur au chargeur).

- Quant à la marchandise

Les obligations principales du transporteur ont également pour objet la marchandise. Dans ces conditions, conformément à l'article 11 dudit projet, il incombe au transporteur de procéder : au chargement, à l'arrimage, au déplacement, à la garde, à la conservation, ainsi qu'au déchargement des marchandises. Cependant, il est indiqué à l'article 11.2 que certaines de ces prestations pourront, par convention des parties, être assurées par le chargeur, la partie contrôlante ou encore le destinataire. Dans un tel cas de figure, le problème suivant se pose : se traduit-il La question se pose alors de savoir si cet allègement conventionnel des obligations du transporteur

Suite à un allègement contractuel des obligations du transporteur, peut-il non seulement diminuer les coûts de l'opération de transport, mais encore effectuer une décharge de responsabilité ? Il serait sans doute excessif d'admettre une telle décharge en tout cas en liaison avec les prestations qui concernent la sécurité même du transport, dont l'arrimage<sup>20</sup>. Par ailleurs, il apparaît que l'articulation d'une telle disposition avec l'article 14 (énumérant parmi les cas exceptés le chargement, le déchargement ou la manutention lorsque ces opérations sont le fait d'un autre que le transporteur), ainsi qu'avec les prescriptions de l'article 84 (prohibant toute forme de clauses d'exonération de responsabilité) est loin d'être clair. Peut – être peut – on y voire la volonté du groupe de travail d'introduire ici une certaine souplesse et de faire admettre, contrairement au droit actuel, certaines clauses jouant aussi bien sur les obligations que sur la responsabilité. Le point est essentiel si l'on

---

<sup>20</sup> Voir observations (pg 10) « Le projet d'instrument sur le transport international de marchandises par mer. Projet CNUDCI. » par Philippe Delebecque, Professeur à l'Université Panthéon-Sorbonne (Paris-I), site du CMI (newsletter 2003)



veut bien se rappeler l'interprétation que donne la jurisprudence à la clause "BAB" (bord à bord) ou encore de la clause "FIO" ou "FIOS".

- Quant à la livraison

Enfin, la dernière obligation majeure du transporteur trouve son expression dans la livraison de la marchandise. Un chapitre entier lui est consacré (chapitre 10, comprenant 46 articles). A la lecture dudit chapitre, sa rédaction semble quelque peu curieuse, dans la mesure où le texte insiste davantage sur ce que doit faire le destinataire que sur ce qui incombe au transporteur. On peut sans doute y voir la volonté de manifester l'idée de coopération dans le bon déroulement du contrat (voir infra, sur la bonne foi). Au-delà des questions de preuve de la livraison (article 47<sup>21</sup>) et des questions tenant à la justification des droits sur la marchandise (art. 48 s.), il semble que les rédacteurs du projet, ont voulu régler le problème pratique tenant à la défaillance ou l'absence du destinataire. En cas de défaillance du destinataire, le transporteur est en droit de prendre en charge les marchandises en qualité d'"agent" du destinataire dépourvu toutefois de toute responsabilité, sauf faute inexcusable (art. 46). Il convient, enfin, de souligner qu'en cas d'absence du destinataire, la marchandise "en souffrance" se voit proposer un statut (entreposage, gardiennage et le cas échéant vente; cf. art. 50) assez proche de celui qui est aujourd'hui prévu par les connaissements eux-mêmes. Proche aussi des solutions retenues par le droit terrestre.

#### **4.2.2.2 Autres obligations**

A ce titre, le projet énumère trois obligations, l'une portant sur le devoir de coopération de bonne foi (obligation d'information), les deux autres portant sur le transport maritime ; à savoir l'obligation d'utiliser la route 'habituelle' et de transporter les marchandises en cales (sauf clause contraire).

---

<sup>21</sup> Cf. article 47, prévoyant que le destinataire doit, à la demande du transporteur ou de la partie exécutante, "confirmer" la livraison

- Bonne foi – coopération

Dans son article 26, le projet dispose que le transporteur doit fournir à la demande du chargeur l'ensemble des informations dont il a connaissance et les instructions qui lui sont raisonnablement nécessaires ou qui revêtent de l'importance pour le chargeur pour s'acquitter de ses obligations relativement à la remise des marchandises.

Une telle disposition semble traduire l'idée que le contrat de transport suppose une certaine coopération des parties, qu'il n'est donc pas conçu dans l'intérêt de l'une ou l'autre des parties. Aussi retrouve-t-on ici l'idée de bonne foi (déjà présente dans la Convention de Vienne sur la vente de marchandises) et que l'on retrouve aujourd'hui dans les Principes du Droit Européen des Contrats; idée qui, d'après le Professeur Delebecque, serait sans doute utile de faire apparaître plus nettement, ce dont le groupe de travail a d'ailleurs convenu<sup>22</sup>.

Il s'agit de favoriser l'accomplissement du contrat dans l'intérêt des deux parties, et non pas d'exiger de l'une ou l'autre des parties qu'elle renonce à l'une ou l'autre de ses prérogatives ou encore de lui demander de faire preuve d'abnégation.

L'article 20.4 consacre également cette idée de bonne foi-coopération, il est prévu en effet qu'en cas de perte ou de dommage certain ou supposé, les parties au litige doivent se donner réciproquement toutes les "facilités raisonnables" pour procéder à l'inspection et au pointage des marchandises et accéder aux enregistrements et documents concernant le transport des marchandises. Toutefois, cette dernière proposition étant encore entre crochets, elle est par conséquent réservée, une nouvelle discussion du texte sera nécessaire afin de lever les dernières hésitations et d'aller de l'avant.

A présent, il convient de considérer deux autres obligations plus particulières qui ne concernent que le transporteur maritime.

---

<sup>22</sup> Voir observations (pg 10) « Le projet d'instrument sur le transport international de marchandises par mer. Projet CNUDCI. » par Philippe Delebecque, Professeur à l'Université Panthéon-Sorbonne

- Transport maritime : Déroutement et Pontée

D'après l'article 23, Le transporteur doit, d'une part, emprunter la route habituelle; mais il peut s'en écarter aux fins d'assistance ou pour toute autre cause légitime ou "raisonnable"<sup>23</sup> A l'issue de la session de mai 2004, il a été décidé de placer entre crochet, dans le projet d'instrument, le texte actuel du projet d'article 23 afin d'en poursuivre l'examen à la prochaine session.

L'article 24 stipule, d'autre part, que le transporteur doit, sous les réserves et dans les situations spécifiques que l'on connaît (règlements administratifs; navires spécialement équipés: porte-conteneurs), transporter les marchandises en cale: la pontée doit être dûment autorisée soit par le contrat, soit par "*les usages, coutumes et pratiques du commerce*"; faute de quoi, la responsabilité du transporteur ne saurait être alléguée<sup>24</sup>.

#### 4.2.3 La responsabilité encourue par le transporteur

Sans constituer les problèmes les plus difficiles à régler, les problèmes juridiques les plus récurrents se présentent lorsque la marchandise est endommagée ou perdue ou encore parvient en retard à destination. De fait, ce sont les questions d'inexécution du contrat, plutôt que celles de sa parfaite exécution qui appellent des développements et qui sont ainsi traitées par le projet d'instrument de la CNUDCI.

##### **4.2.3.1 Le fondement de la responsabilité**

S'agissant de la responsabilité même du transporteur, les règles étant relativement compliquées, elles nécessitent une clarification.

---

<sup>23</sup> Disposition généralement prévue par le connaissement à travers des clauses dites "de liberté" dont la jurisprudence reconnaît la parfaite validité

<sup>24</sup> L'article 24, entérinant très largement les solutions aujourd'hui admises

- Principe : présomption de responsabilité ou responsabilité de plein droit?

Les discussions ont ici été très longues et très vives: certains raisonnant en termes de responsabilité 'ipso jure' <sup>25</sup>s'opposèrent à d'autres plaidant en faveur d'un système de présomptions. Pour le moment aucune décision définitive n'a été prise, cependant, le groupe de travail s'est accordé sur un schéma largement inspiré des Règles de La Haye-Visby, fait de plusieurs étapes; la délégation américaine ayant fait état d'un déroulement en quatre temps, la délégation française ayant eu recours à une terminologie sportive (la traditionnelle comparaison à une 'partie de tennis'). En effet, les expressions "*Four steps*" ou "partie de tennis" furent utilisées. Aussi, l'article 14 du projet contient-il aujourd'hui quatre paragraphes, plusieurs versions successives ayant été examinées.

Le problème de la preuve est un point crucial qui a été longtemps débattu : preuve de l'existence d'une avarie ou dommage, preuve que cela s'est produit durant le transport, charge de la preuve sur le chargeur. Il a été admis que si le chargeur apporte une telle preuve, alors le transporteur est présumé responsable ; dès lors, ce dernier devra prouver son absence de faute (exemple : grève, vice caché, défaut d'emballage) afin d'être déchargé de toute responsabilité.

Le dernier texte proposé commence par poser le principe suivant: le transporteur est responsable en cas de perte, d'avarie ou de retard, étant entendu qu'il appartient à la victime demanderesse ("*the claimant*") de prouver soit le dommage soit que l'événement ayant causé le dommage ou contribué à sa réalisation est né pendant la période pendant laquelle la responsabilité du transporteur peut être engagée.

On retrouve le thème de l'obligation de résultat, et cela afin de régler des difficultés de preuve. Cependant, au final, l'article 14 dans sa rédaction actuelle reste confus, lourd et trop systématique, et, à l'issue de la session de mai 2004, aucun consensus n'a encore abouti.

Dans l'alinéa 2 du premier paragraphe, le texte ajoute que le transporteur est libéré de sa responsabilité s'il prouve que lui-même ou les personnes dont il répond n'ont commis aucune faute dans la réalisation des dommages. Ainsi, l'obligation de résultat apparaît-elle donc comme une obligation de résultat atténuée.

---

<sup>25</sup> 'ipso jure' signifie : par la loi elle – même

De son côté, le paragraphe 2 de l'article 14 précise que le transporteur est présumé n'avoir commis aucune faute s'il est établi que le dommage provient de l'un des cas exceptés suivants:

- acte de Dieu; guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;
- restrictions de quarantaine, interventions ou obstacles créés par des gouvernements, des autorités publiques, des dirigeants ou des personnes, y compris une intervention judiciaire ou faisant suite à une procédure judiciaire;
- acte ou omission du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire;
- grève, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail;
- freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre des marchandises;
- insuffisance ou état défectueux de l'emballage ou des marques;
- vices cachés échappant à une diligence raisonnable;
- manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire ou en leur nom;
- actes accomplis par le transporteur ou une partie exécutante conformément aux pouvoirs conférés par les articles 12 et 13-2 lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour les personnes, les biens ou l'environnement ou ont été sacrifiées;

Cependant, même si le transporteur parvient à prouver tel ou tel cas excepté, sa responsabilité peut encore être retenue, dès lors que la victime parvient à prouver que le transporteur a commis une faute ayant contribué à la réalisation du dommage ou encore s'il est établi que le dommage provient d'un événement non compris dans la liste des cas exceptés ou encore d'un événement non invoqué par le transporteur.

Les parties sont donc appelées à jouer à une véritable partie de tennis, sans que l'on sache si, au bout du compte, la responsabilité du transporteur sera partiellement écartée ou totalement retenue. En fait, sur ce dernier point, il a été proposé de mettre un terme à la 'partie' et de renvoyer au droit national compétent, en tant que *lex fori*<sup>26</sup>(il n'est pas absurde de considérer que les questions de réparation doivent avoir un rattachement

---

<sup>26</sup> *lex fori* signifie : la loi (lex) applicable au lieu où se trouve le tribunal (for) devant lequel l'affaire a été portée

particulier qui n'est pas celui de la créance de responsabilité et de proposer ainsi compétence de la *lex fori*) ou *lex contractus*<sup>27</sup>.

Plus nombreux ont été les partisans d'un système de recours au juge compétent, à charge pour lui de déterminer la fraction de responsabilité supportée par le transporteur en fonction de ce qui peut lui être imputé.

D'après le Professeur Delebecque, le critère de répartition serait fonction du pouvoir causal respectif des fautes commises ou encore des événements sources de responsabilité et non, comme cela est plus habituel, du moins en droit français, de la gravité des fautes commises.

Après avoir envisagé la responsabilité du transporteur dans son principe, il est nécessaire d'en étudier les exceptions.

- Exception

Le groupe de travail a, tout d'abord, considéré qu'il était opportun de s'inspirer très fortement des Règles de La Haye Visby et de ses applications jurisprudentielles. Le groupe de travail s'est, néanmoins, interrogé sur le contenu de la liste des cas exceptés, et, notamment, sur l'utilité de maintenir une référence à l'"acte de Dieu" (événement irrésistible) qui renvoie à l'événement de force majeure, ainsi que sur l'interprétation à donner au terme de grève.

Ensuite, le groupe de travail a été invité à se prononcer sur l'opportunité de prévoir des cas exceptés propres au secteur maritime. Ainsi y'a t'il eu de longues discussions sur les deux cas les plus controversés (a priori, retenus par le projet): la faute nautique et l'incendie. Ce dernier ("l'incendie à bord du navire") a été maintenu, mais sous certaines conditions: l'incendie est constitutif d'un cas excepté, "*à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur*". Quant au premier cas excepté, son existence ne se justifie plus que par l'Histoire, et par conséquent toutes les délégations des Etats membres de la CNUDCI ont

---

<sup>27</sup> '*lex contractus*' signifie : la loi du contrat, c'est à dire la loi choisie par les parties afin de régir le contrat. C'est-à-dire, pour ce qui est du droit français, à la doctrine, accueillie partiellement par la jurisprudence. Voir notamment les décisions rapportées in DMF 1998, n° spécial, p.72, n° 111, obs. approbatives P. Bonassies, sur le concours des fautes ou le concours des causes, étant rappelé que dans l'hypothèse d'une confrontation entre une faute du transporteur et une faute du chargeur – "faute contre faute" –, la responsabilité est partagée en fonction de la gravité des fautes, alors que dans l'hypothèse d'une juxtaposition d'une faute du transporteur et d'une absence de faute du chargeur – "faute contre absence de faute" –, la responsabilité du transporteur est totale.

été d'avis qu'il était temps d' "abandonner" (l'expression est de la délégation des Etats Unis) la faute nautique.

Deux autres cas exceptés (sans soulevés de difficultés particulières) qui sont propres au monde maritime figurent dans le projet, il s'agit de ceux qui tiennent à l'assistance aux personnes et aux biens, ainsi qu'aux "*périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables*".

L'excuse d'innavigabilité a été l'objet de nombreux débats. De manière provisoire, le groupe de travail s'est mis d'accord sur le principe selon lequel le transporteur devait rester responsable des dommages provenant de l'innavigabilité du navire ou de son inaptitude au transport et dûment établis par la victime, sauf pour lui à démontrer qu'il a satisfait à ses obligations relativement à la navigabilité (édictees par l'art. 13. 1). En réalité, le texte proposé est beaucoup plus complexe, principalement à cause de renvois successifs difficiles à suivre. C'est sa version allégée, suggérée par la délégation française dont il est fait ici état.

Quant à la responsabilité des parties exécutantes, il a été rapidement admis, par le groupe de travail, l'idée selon laquelle les parties exécutantes maritimes devaient être assimilées au transporteur maritime lui-même. Toutes ces parties sont donc soumises au même régime juridique ; cependant, cela est loin d'éradiquer toutes difficultés. Une première question se pose au regard du calcul des limites de responsabilité des parties exécutantes, dès lors qu'elles n'émettent pas de connaissance et que le connaissance contient généralement les données de calcul de la limitation (cf. nombre de colis). La seconde difficulté porte sur la reconnaissance d'une solidarité entre le transporteur et la ou les parties exécutantes. Les textes semblent l'admettre, qui parlent de responsabilité "*joint and several*", mais sans aucun soubassement théorique: la référence à une explication, peut-être à l'idée de représentation, ne serait pas inutile pour apprécier la portée de la solidarité. D'après le Professeur Delebecque, il reste encore à en convaincre le groupe de travail, plutôt gagné par les méthodes casuistiques de common law qu'imprégnées des concepts de droit civil.

Une fois les fondements de la responsabilité du transporteur exposés, il est nécessaire d'en analyser le régime juridique.

#### 4.2.3.2 *Le régime de la responsabilité*

L'étude du régime juridique de la responsabilité encourue par le transporteur peut s'effectuer en exposant d'abord les règles de fond qui le compose, puis ses règles de forme (procédure).

##### 1) Règles de fond

Les règles de fond portent sur la responsabilité légale et impérative du transporteur, son étendue, ainsi que son plafonnement.

- Responsabilité légale et impérative

La responsabilité du transporteur est impérative ; en effet, d'après l'article 88 du projet, les clauses dérogatoires sont considérées comme nulles dans la mesure où elles ont pour objet ou pour effet, directement ou indirectement, d'exclure ou de limiter sa responsabilité. Ensuite, le texte reprend les exceptions tenant aux transports d'animaux vivants (art. 89), ainsi qu'aux transports exceptionnels (art. 90).

Mais, le projet apparaît comme aller bien au-delà de la prohibition traditionnelle. En effet, il condamne toutes les clauses aménageant la responsabilité du transporteur, quelle qu'elle soit : fondée sur la perte, l'avarie ou le retard, mais aussi sur une autre inexécution contractuelle. Par ailleurs, le texte vise la responsabilité de toutes les parties (transporteur, partie exécutante, chargeur, partie contrôlante, destinataire) en cas de violation de l'une ou l'autre de leurs obligations. Il convient de souligner l'interrogation formulée par la délégation américaine sur le caractère des dispositions envisagées: s'agit t'il de dispositions à caractère unilatéral ou bilatéral ? En d'autres termes, doivent-elles être "*one way mandatory*" ou "*two-way mandatory*"? L'unilatéralisme ne peut guère se justifier, en effet, si l'on pose le principe de la nullité des clauses de responsabilité, ce principe devrait s'appliquer à toutes les clauses, qu'elles cherchent à alléger la responsabilité du transporteur ou à l'alourdir, qu'elles visent à aggraver la responsabilité du chargeur ou à l'affaiblir.



En outre, dès lors que le transporteur est dans une situation largement statutaire, la responsabilité se dote d'un caractère plus légale que contractuelle ; c'est pourquoi les exonérations et limitations de responsabilité prévues par le texte (article 21) ainsi que les obligations qu'il impose sont applicables dans toute action contre le transporteur ou encore la partie exécutante pour perte ou dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport. Aussi, peu importe, dans ces conditions, que l'action soit de nature contractuelle ou extra-contractuelle, puisque dans les deux cas elle sera soumise à l'instrument.

- Responsabilité étendue

Le projet conçoit la responsabilité du transporteur de manière assez largement. En effet, cette dernière est appelée à jouer pour tous les dommages causés aux marchandises entre leur réception et leur livraison dans les conditions définies dans le chapitre 3, ce qui renvoie une fois encore au champ d'application du projet. D'après les observations du Professeur Delebecque<sup>28</sup>, une question reste sans réponse : en effet, puisque les obligations du transporteur sont aujourd'hui définies, cela est de nature à accroître les occasions de responsabilité soumises au projet d'instrument. Cette question semble de nos jours centrale dans le droit des transports, en ce sens que la jurisprudence ne lie plus la responsabilité du transporteur au fait du déplacement. En effet, elle découvre d'autres sources de responsabilité: en matière de transport de passagers, le phénomène est notable<sup>29</sup> ; il l'est également dans le transport de marchandises<sup>30</sup>. D'où la nécessité de cerner avec la plus grande attention les contours de la responsabilité du transporteur.

De plus, la responsabilité du transporteur est non seulement une responsabilité personnelle, mais aussi une responsabilité pour fait d'autrui (art. 15.3). La responsabilité du transporteur s'étend en effet aux actes et omissions des parties exécutantes – maritimes ou non – auxquelles il s'est adressé et plus généralement de toutes les personnes qu'il a pu introduire dans le cercle contractuel. Bien évidemment, cette responsabilité pour fait

<sup>28</sup> Voir observations (pg 14) « Le projet d'instrument sur le transport international de marchandises par mer. Projet CNUDCI. » par Philippe Delebecque, Professeur à l'Université Panthéon-Sorbonne (Paris-I).newsletter 2003. CMI

<sup>29</sup> Cf. Cass. 1 ère civ. 12 déc. 2000, Bull. civ. I, n° 323, rendant la SNCF responsable d'une agression sur un passager ; v. égal. Cass. 1 ère civ. 15 juill. 1999, D. 2000, 283, rendant British Airways responsable du préjudice subi par certains passagers alors qu'ils étaient en transit dans l'aéroport de Koweït City au moment même de la guerre du Golfe

<sup>30</sup> Cf. Cass. com. 24 sept. 2003, navire "Victor Dubrowski", à paraître DMF 2003, n° de décembre

d'autrui ne peut être retenue que dans la mesure où les exécutants, sous-traitants, préposés ou agents ont agi dans le cadre de leurs fonctions.

Enfin, il est important de souligner le principe suivant : dans le cas où la responsabilité des ces différentes personnes est directement recherchée, ces dernières pourront se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité dont le transporteur bénéficie ; c'est ce qu'on appelle l'expression légale de la clause "Himalaya".

Pour finir, il est nécessaire d'ajouter que la responsabilité du transporteur est d'autant plus étendue qu'elle couvre non seulement les hypothèses de perte et d'avarie, mais également celles de retard. En effet, il sera tenu responsable des dommages causés suite à un retard (art. 16), soit de manière précise si le retard a fait l'objet d'une clause contractuelle (délai contractuel), soit de façon plus abstraite en se référant à la notion de 'délai raisonnable' (usages). Une telle disposition est fortement inspirée des règles de Hambourg et constitue un apport majeur du projet. Il y a donc retard lorsque le délai contractuel ou résultant des usages n'est pas respecté.

En cas de préjudice commercial, indépendant d'une perte ou d'une avarie, la réparation est admise, mais sera plafonnée. Certains doutent de la pertinence de telles dispositions<sup>31</sup>, ne les trouvant guère convaincantes, du fait notamment que les partisans d'une telle approche partent du postulat selon lequel la question du retard ne peut être avant tout qu'une question d'ordre commercial, et sera donc réglée par voie contractuelle !

Ainsi dans la perspective de la compétition que se livreront, demain, les compagnies aériennes et les compagnies maritimes dans la desserte de l'Atlantique nord, la question devrait rester ouverte.

- Responsabilité plafonnée

En troisième lieu, la responsabilité du transporteur est une responsabilité limitée (art. 18). Un tel système est traditionnel et fait sans doute partie de ce qu'on peut qualifier du droit commun du transport. Pour l'heure aucun chiffre n'a été avancé, une des raisons étant que la question du montant des plafonds de réparation n'est pas vraiment juridique. Au-delà des

---

<sup>31</sup> Voir observations (pg 14) « Le projet d'instrument sur le transport international de marchandises par mer. Projet CNUDCI. » par Philippe Delebecque, Professeur à l'Université Panthéon-Sorbonne (Paris-I)

toutes considérations politiques, la réponse ne peut être donnée qu'après une étude du trafic lui-même. A cet égard, la délégation américaine a transmis les analyses de ses propres professionnels (US Containerized Shipments) qui révèlent que 75, 4% des expéditions en conteneurs ayant touché en 2002 les ports des Etats-Unis avaient une valeur inférieure à 2 DTS par kilo. A présent, il ne reste plus qu'à attendre des études équivalentes de l'Union Européenne.

En tout cas, quel que soit le chiffre retenu et le paramètre de calcul adopté (la référence au kg devrait suffire), le groupe de travail s'est montré favorable à un mécanisme de révision en fonction de l'évolution de certains indices. On relèvera, enfin, que les plafonds ne seront pas "incassables" ; en effet, il est prévu que le transporteur ne pourra bénéficier d'aucunes limitations de responsabilité en cas de faute intentionnelle ou encore inexcusable du transporteur. La définition habituelle de la faute inexcusable est reprise <sup>32</sup> et le texte (art. 19) parle d'action ou d'omission "personnels", ce qui renvoie au thème bien connu des maritimistes et de la common law de la "faute personnelle"; mais le qualificatif a été mis entre crochets, laissant ainsi place à la discussion.

## 2) Règles de procédure

Les règles de procédure traitent de l'avis de perte ou de dommage subi par la marchandise, l'action en responsabilité, le délai pour agir, la compétence des tribunaux et le recours à l'arbitrage.

- L'avis

Conformément à un principe traditionnel, l'article 20 du projet prévoit que le transporteur est présumé, sauf preuve contraire, avoir livré les marchandises telles qu'elles sont décrites dans le document de transport, à moins qu'un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises n'ait été adressé par la victime. C'est le système des réserves à la livraison qui, hormis le cas d'inspection commune par les parties, doivent être faites à la livraison si les dommages sont apparents et dans les trois jours si les dommages ne sont pas apparents. D'après l'article 20.2, sauf en cas de préjudice dû au

<sup>32</sup> *la faute inexcusable se définissant traditionnellement comme étant une action ou omission téméraire et commise avec conscience qu'un dommage en résultera probablement*

retard, la règle n'est pas sanctionnée par une déchéance ; elle n'est en effet sanctionnée que sur le terrain de la preuve, ce qui à le mérite de rejoindre les solutions généralement admises dans le monde maritime. Néanmoins, il reste que le texte n'est pas assez explicite sur les exigences de preuve quant à la réalité et l'importance des dommages.

- L'action en responsabilité

Les droits d'action sont traités aux articles 63, 64 et 65, et à la lecture du texte, il apparaît clairement que leur formulation est fortement inspirée par les concepts de common law. En effet, aucune règle générale n'est posée: il est indiqué d'une manière restrictive que les droits découlant du contrat de transport ne peuvent être opposés au transporteur ou à une partie exécutant que par le chargeur, le destinataire, le cessionnaire des droits de celui-ci et de celui-là et le subrogé dans de tels droits. On ne raisonne donc pas en termes d'intérêt ou de qualité pour agir: on attribue à certaines personnes le droit d'agir. La méthode n'est donc pas celle des législations de droit civil. L'avantage d'une telle solution est qu'elle est source de sécurité, mais cela au prix d'une certaine rigidité.

Dans son chapitre 14, le projet prévoit que le transporteur est dégagé de toute responsabilité à l'égard des marchandises si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'un an (la même solution joue si l'action est introduite contre le chargeur). L'article 67 précise que ce délai court du jour de la livraison effective ou supposée. Il est également susceptible de "prolongation" à la faveur d'une déclaration adressée à l'auteur de la réclamation.

Néanmoins, le texte ne traite pas de l'interruption ni de la suspension. D'où la question de la nature juridique du délai: est-il question d'un délai de déchéance? Ou s'agit-il d'un délai de prescription? Compte tenu des fortes divergences de vue apparues au cours des premières discussions, la réponse sera sans doute abandonnée aux jurisprudences nationales.

- La compétence des tribunaux et le recours à l'arbitrage

Alors que le projet initial ne contenait aucune disposition sur ces questions de contentieux (pourtant essentielles en pratique), le Groupe de travail a finalement souhaité voir figurer

dans le texte une détermination des règles de compétence et, plus particulièrement, une réglementation des clauses de compétence, accueillies généreusement par certaines législations, dont la législation communautaire<sup>33</sup>, avec plus de circonspection par d'autres, dont la jurisprudence française (exigeant que la clause ait fait l'objet d'une acceptation spéciale par le destinataire), ainsi que des clauses et conventions d'arbitrage.

Le projet a finalement repris, dans sa dernière version (Chapitre 15, art. 72 s.), totalement les articles des Règles de Hambourg sur l'arbitrage et s'en est inspiré s'agissant de la compétence des tribunaux.

Sur ce dernier aspect, la discussion n'est pas close pour autant, du fait que les seuls chefs de compétence considérés à ce jour comme pertinents, sont, sans préjudice du lieu de résidence du défendeur ou du lieu de saisie du navire, les lieux de prise en charge ou de livraison effective ou conventionnelle. Quant aux clauses de compétence, elles sont admises, mais seulement dans la mesure où leur acceptation est postérieure au litige né du contrat de transport<sup>34</sup>.

D'intenses débats sur cet aspect du texte, comme d'ailleurs sur pratiquement tous les autres, sont certainement prévisible. En attendant, c'est la question même du champ d'application de la future convention qui fait l'objet des débats les plus mouvementés.

---

<sup>33</sup> Cf. Règlement 44/2001, art.23

<sup>34</sup> On aurait pu s'attendre à plus de souplesse, étant précisé qu'aux Etats-Unis ce type de clause est aujourd'hui reconnu dans les mêmes conditions qu'en droit commun

## 5 Conclusion

Le projet d'instrument de la CNUDCI sur le transport multimodal transmaritime est un texte ambitieux. Il s'inscrit dans la perspective d'une élaboration du droit du commerce international, et cela bien qu'une première écriture du droit du commerce international ait été amorcée dans la Convention de Vienne sur la vente internationale de marchandises. En effet, en faisant référence, à plusieurs reprises aux usages du commerce international, et en s'appuyant aussi sur le contrat et en n'écartant pas systématiquement le recours à la méthode des conflits de lois, le texte s'inspire utilement du précédent de Vienne. Le Professeur Delebecque considère qu'aux vues du succès que commence à rencontrer cette dernière convention, c'est plutôt de bon augure pour l'actuel projet<sup>35</sup>.

Il reste néanmoins que le texte est loin d'être adopté, même si ses grandes lignes sont désormais dessinées et si ses fondations sont établies. De nombreuses critiques ont été formulées à l'égard de ce projet. L'une des plus 'virulentes' est celle du Professeur Yves Tassel. En effet, ce dernier est plutôt sceptique quant à l'utilité d'un tel projet, dans la mesure où il considère que le texte en cours d'élaboration loin de simplifier la situation actuelle, la complique. Il critique le projet en ce que le texte, après les avoir nettement distinguées, il opère une confusion entre les notions de contrat de transport et de contrat d'exécution<sup>36</sup>. Au contraire, ce dernier est convaincu qu'il faut s'en tenir à la notion juridique qu'est le contrat de transport qu'il convient de bien distinguer du contrat d'exécution. Il juge que ce n'est qu'à cette condition nécessaire que l'on pourra légiférer en matière de contrat de transport multimodal. Selon lui, le projet présenté introduit dans le contrat de transport de marchandises par mer les mêmes difficultés juridiques que celles qui sont engendrées par l'existence d'une succession de contrats d'affrètement dans l'hypothèse où le navire employé pour réaliser le contrat d'affrètement au voyage est un navire faisant l'objet d'un contrat d'affrètement à temps et dans le cas où le connaissement est émis par le fréteur au voyage qui, dans le même temps, a la qualité juridique d'affréteur à temps du navire. Ce

---

<sup>35</sup> Voir « Le projet d'instrument sur le transport international de marchandises par mer. Projet CNUDCI. » par Philippe Delebecque, Professeur à l'Université Panthéon-Sorbonne (Paris-I) (conclusion provisoire)

<sup>36</sup> « Projet CNUDCI une double critique de fond » par Yves Tassel, Professeur à l'Université de Nantes, DMF Janvier 2004

dernier considère qu'il s'agit là d'une situation *'inutile et perverse'*. Il considère que le projet loin de simplifier la situation actuelle, la complique, et constitue donc une forte régression.

Plusieurs critiques ont été formulées à l'égard de ce projet, des critiques de fond (par exemple, celles d'Yves Tassel), et d'autres plus mesurées. Pour sa part, le Professeur Delebecque, éminent juriste et représentant de la France dans le groupe de travail III, considère que le texte en projet est un véritable espoir d'unification du transport transmaritime. Il concède, néanmoins, que le texte en projet soit critiquable mais pas de manière fondamentale<sup>37</sup>. En effet, ce dernier reconnaît que le texte en projet est critiquable sur deux points principalement. D'une part, il observe une certaine lenteur dans l'évolution des travaux. Celle-ci s'explique du fait de la structure même du groupe de travail. En effet, la présence de grands pays 'maritimes' (tels la Chine, la Russie et les États-Unis), de multiples représentants d'états 'observateurs', ainsi que l'intervention de différents professionnels (Assureurs, du CMI, du ICS) rend le processus d'élaboration du texte en projet plus complexe et plus lourd.

Néanmoins, les travaux progressent et certains points semblent, à ce stade, déjà être acquis (avec, notamment, l'exclusion de la faute nautique et de l'incendie des cas exceptés, et la responsabilité du transporteur en cas de retard). D'autre part, il considère que le texte en projet manque de sous-bassement théorique ; au motif que le texte, ayant été préparé par des juristes appartenant au système de la common law, ne reflète qu'une approche concrète. Au contraire, ce dernier aurait souhaité voire une dialectique Théorie / Pratique s'inscrire dans le texte en élaboration, et cela afin de donner de la 'profondeur' juridique audit projet. Afin de remédier à ces lourdeurs procédurales, le Secrétariat du groupe de travail III a décidé de mettre en œuvre deux moyens d'action. D'une part, de fixer un agenda plus précis qu'il ne le fut auparavant et ainsi s'assurer que le texte en projet aura été, dès fin Avril 2005, analysé dans son ensemble. Aussi, les thèmes de la liberté contractuelle et de l'obligation de livraison seront t'ils traités lors de la réunion prévue à Vienne en Décembre 2004, puis en Avril 2005, à New York . D'autre part, le Secrétariat a décidé de constituer des groupes de travail plus restreints afin de traiter de points précis de manière plus efficaces (en particulier ceux relatif à la responsabilité du transporteur et du

---

<sup>37</sup> Colloque Info Droit IMTM portant sur « l'actualité du droit maritime et des transports » du 21.06.04

(Université d'Aix-en-Provence) : Suite à la treizième session en date du 3-14 mai 2004, tenue à New York, intervention de Philippe Delebecque, Professeur à l'Université Paris I (Panthéon-Sorbonne), afin de faire « le point sur les travaux de la CNUDCI sur la future convention sur le transport multimodal transmaritime »

chargeur). Enfin, afin de faciliter le processus d'élaboration dudit texte, certains aspects ont été écartés du projet, tel que le domaine du fret (considéré comme relevant de questions essentiellement commerciales).

Afin d'opérer un premier bilan sur l'état des travaux du groupe de travail III, le Professeur Delebecque adopte une démarche tripartite, en traitant, du champ d'application du projet, des obligations des parties, suivi, enfin, du système de responsabilité. C'est précisément une telle approche que cet essai adopte afin de décrire au mieux l'évolution du projet d'instrument du groupe de travail III de la CNUDCI.

A présent, il apparaît intéressant de se tourner sur les problèmes rencontrés jusqu'alors par le groupe de travail, d'en faire une liste récapitulative afin d'envisager le travail qu'il reste à fournir. Les principaux problèmes rencontrés par le groupe de travail sont : les questions de qualification de faute 'inexcusable', de limitation de responsabilité (preuve et montant), et de liberté contractuelle (cf. Annexe, intitulée « *freedom of contract and carriage of goods* »). Quant à la notion de faute, s'agit-il de faute 'personnelle' inexcusable ? ou de faute inexcusable '*stricto sensus*' ? Sachant que la plupart des textes régissant le droit des transports maritimes se réfèrent à la notion de faute 'personnelle' inexcusable. Sur ce point, il est important de souligner que la notion de faute inexcusable reste à être défini, la question reste donc encore d'actualité.

Ensuite, le second problème rencontré porte sur le régime de responsabilité : qu'en est-il de la limitation de responsabilité ? Quel plafond ? En l'absence de consensus au sein du groupe de travail III, le projet se contentera de reprendre le système actuel. Une telle solution présenterait l'inconvénient de la diversité, étant donné qu'aucun régime uniforme n'existe en ce domaine. Aussi, a-t-il été question de confier cette mission à une conférence diplomatique « *ad hoc* »<sup>38</sup>. Mais, finalement, le groupe de travail III s'est accordé pour retenir cette problématique en leur sein. Certains points ont été admis : l'action des parties au contrat de transport et des tiers seront soumis au projet, et, surtout, le plafond sera écarté en cas de faute inexcusable.

En outre, se pose également le problème de la mise en place d'un régime solidaire de responsabilité entre le transporteur et les parties exécutantes, étant donné que ce concept est étranger au droit anglais. Plus exactement, c'est la notion même de solidarité qui diffère ; on se trouve donc dans une situation où le principe est accepté mais c'est le

---

<sup>38</sup> « *ad hoc* » signifie ('pour cela'), plus précisément, un acte spécialement fait pour une formalité déterminée.



régime même, ou autrement dit son application, qui varie. Aussi appartient-il au groupe de travail de résoudre cette problématique.

Enfin, la question de la liberté contractuelle a été fortement débattue. En effet, lors de la 12<sup>ème</sup> session du groupe de travail III (Vienne, 6-17 octobre 2003), cette question fut traitée et, suite à la proposition de la délégation italienne, il fut décidé d'organiser une table ronde afin de déterminer l'ampleur des difficultés et si un semblant de consensus serait envisageable. Une table ronde fut donc organisée à Londres les 20 et 21 février 2004 (cf. Annexe IV). Les débats qui ont eu lieu ont le mérite de fournir un sous-bassement théorique à cette question. Aussi me paraît-il important d'en faire un bref résumé afin d'en comprendre les enjeux qui, quant à eux, sont loin d'être théoriques. Deux visions se sont opposées : l'approche anglo-saxonne (vision 'documentaire', qui va dans le sens des Règles de La Haye-Visby) et l'approche continentale (vision contractuelle ou 'substantielle' ; concept adopté par les Règles de Hambourg). Dans le premier cas, seules les opérations couvertes par un connaissement sont visées. Au contraire, selon la seconde acception, c'est le fait même de transporter des marchandises qui définit le contrat de transport, on s'attache donc à l'existence d'un contrat de transport, qu'il y est ou non connaissement. Néanmoins, lors des débats une alternative à ces deux acceptions s'est exprimée: une approche 'commerciale' du contrat de transport (*'trade approach'*) ; selon laquelle le projet d'instrument ne s'appliquerait qu'aux contrats de transport de lignes régulières, excluant ainsi le 'tramping' (à savoir les contrats de transport émis en dehors des lignes régulières). L'avantage d'une telle approche réside dans le fait que le projet d'instrument s'appliquerait aux contrats de transport, quelque soit le nom donné aux différents contrats de transport maritime. Par conséquent, le projet serait appelé à couvrir les chartes-parties émises dans le cadre d'un transport de lignes régulières, tout en excluant celles émises dans le cadre d'un 'tramping'. Cependant, il reste à définir ce qu'on entend par 'lignes régulières', ce qui risque d'être délicat, et représente donc une faille à un tel raisonnement. Ces différentes conceptions ont chacune leur avantages et inconvénients (cf. annexe IV pour plus de détails), ce qui rend d'autant plus difficile l'atteinte d'un consensus. La question du champ d'application du projet d'instrument reste donc ouverte.

En guise de conclusion, le Professeur Delebecque souligna l'importance du projet en cours, et se déclare résolument optimiste quant à son potentiel. Pour ma part, il me semble que le projet de la CNUDCI a le mérite de tenter d'unifier la pratique du transport international de marchandises par mer. Certes, le projet d'instrument peut apparaître quelque peu

complexe en certains aspects, néanmoins une telle complexité est due à l'objet même du texte, en ce que ce dernier tente de couvrir le transport dans sa globalité, tout en se voulant flexible (avec, notamment, le concept de géométrie variable). Mais surtout, l'énorme avantage du projet tient en ce qu'il traite de l'ensemble du contrat de transport et, ainsi, d'une manière assez opportune, s'esquisse à travers les lignes du nouveau texte une théorie du contrat de transport qui apparaît souhaitable d'établir. Une telle approche est indispensable si l'on veut arriver un jour à harmoniser, de manière effective, les différentes conventions internationales. En outre, le projet n'a pas manqué d'envisager ses éventuelles incidences avec la théorie des avaries communes, dont il est dit (Chap. 17) qu'elle reste applicable, ainsi qu'avec les autres conventions maritimes et spécialement la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité de l'armateur.

En toile de fond du sujet se dessine une autre problématique : étant donné l'importance des Conventions internationales en matière de transport, on peut se demander si le droit national des transports a encore une raison d'être?

## 6 BIBLIOGRAPHIE

### OUVRAGES GENERAUX

- LAMY TRANSPORT, volume 2, édition 2003
- Antoine VAILLARD, DROIT MARITIME, PUF, 1e édition, 1997
- Doyen RIPERT, DROIT MARITIME, Collection Rousseau, 4e édition
- M. E. Du PONTAVICE, DROIT MARITIME, Collection Précis Dalloz, 11e édition

### CODES

- CODE CIVIL, Litec, 2004
- CODE de COMMERCE, Litec, 2004

### REVUES ET PUBLICATIONS

- DROIT MARITIME FRANÇAIS (DMF)
- BULLETIN DES TRANSPORTS ET DE LA LOGISTIQUE (BTL)
- REVUE SCAPEL
- TRANSPORTS ACTUALITES

### SITES INTERNET

- <http://www.legifrance.gouv.fr>
- <http://www.uncitral.org>
- <http://www.comitemaritime.org>
- <http://www.jurisint.org/pub/01/fr/101.htm>

### ARRETS

- Cass. 1 ère civ. 12 déc. 2000, Bull. civ. I, n° 323, rendant la SNCF responsable d'une agression sur un passager
- Cass. 1 ère civ. 15 juill. 1999, D. 2000, 283, rendant British Airways responsable du préjudice subi par certains passagers alors qu'ils étaient en transit dans l'aérogare de Koweït City au moment même de la guerre du Golfe
- Cass. com. 24 sept. 2003, navire "Victor Dubrowski", DMF décembre 2003

### COLLOQUES et AUTRES SOURCES

- Institut Méditerranéen des Transports Maritimes, Colloque Info Droit , « *l'actualité du droit maritime et des transports* », Université d'Aix-en-Provence, 21.06.04
- Annuaire 2000 du CMI, pp. 176 à 262
- Ordre du jour provisoire de la treizième session du groupe de travail III (Droit des transports) NY. 3-14 mai 2004, sous la référence : A/CN.9/WG.III/WP.35
- Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-septième session, Supplément n°17 (A/57/17), par. 224

- M. Sturley, *The United Nations Commission on International Trade Law's Transport Law project: an interim view of a work in progress*, Texas International Law Journal, vol. 39, 2003, 65 s.
- Van der Ziel, *The Uncitral CMI draft for a new convention relating to the contract of carriage of goods by sea*, 25, Transportrecht 265, 66 (2002)

## TABLE DES MATIERES

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>RAISON D' ETRE DU PROJET.....</b>	<b>10</b>
2.1	HISTORIQUE .....	10
2.1.1	<i>Sessions de la CNUDCI.....</i>	<i>10</i>
2.1.1.1	29 <sup>ème</sup> Session .....	10
2.1.1.2	31 <sup>ème</sup> Session .....	11
2.1.1.3	33 <sup>ème</sup> Session .....	12
2.1.2	<i>Création du Groupe de Travail III sur le droit des transports.....</i>	<i>13</i>
2.1.2.1	34 <sup>ème</sup> Session .....	13
2.1.2.2	35 <sup>ème</sup> Session .....	13
2.1.2.3	1 <sup>ères</sup> Sessions du Groupe de Travail III .....	14
2.2	PHILOSOPHIE DU PROJET .....	15
2.2.1	<i>Volonté de moderniser le transport multimodal.....</i>	<i>15</i>
2.2.1.1	La nécessité d'un nouvel instrument.....	15
2.2.1.2	Projet ambitieux .....	16
2.2.2	<i>Préoccupations principales .....</i>	<i>17</i>
2.2.2.1	Assurer la sécurité des opérations maritimes .....	17
2.2.2.2	Harmonisation législative .....	18
<b>3</b>	<b>ECONOMIE DU PROJET .....</b>	<b>19</b>
3.1	STRUCTURE DU PROJET.....	20
3.1.1	<i>Méthode de travail adopté par le groupe de travail.....</i>	<i>20</i>
3.1.2	<i>Structure du projet d'instrument.....</i>	<i>21</i>
3.2	LES GRANDS THÈMES DU PROJET D'INSTRUMENT .....	22
3.2.1	<i>Le champ d'application .....</i>	<i>23</i>
3.2.1.1	Vifs débats.....	23
3.2.1.2	condition d'application (élément d'extranéité).....	24
3.2.2	<i>La communication électronique .....</i>	<i>24</i>
3.2.3	<i>La responsabilité du transporteur.....</i>	<i>25</i>
3.2.4	<i>La condition juridique du chargeur .....</i>	<i>25</i>
3.2.5	<i>Les règles de procédure .....</i>	<i>26</i>
3.2.6	<i>Les avaries communes ( variae causarum figurae ) .....</i>	<i>27</i>
3.2.7	<i>La liberté contractuelle.....</i>	<i>27</i>
3.2.7.1	Clause de responsabilité .....	28
3.2.7.2	Convention contraire.....	28
3.2.7.3	Exclusion des Chartes-Parties.....	28
<b>4</b>	<b>CHAMP D'APPLICATION .....</b>	<b>30</b>
4.1	CHAMP D'APPLICATION DU PROJET D'INSTRUMENT QUANT AUX CONTRATS DE TRANSPORT 30	
4.1.1	<i>Contrats de transport .....</i>	<i>30</i>
4.1.1.1	Objet : prise en charge de la marchandise .....	30
4.1.1.2	Problème de qualification .....	31

4.1.2	<i>Contrats internationaux</i> .....	32
4.1.2.1	Caractère International .....	32
4.1.2.2	Problème de formulation.....	33
4.1.3	<i>Contrats "transmaritimes"</i> .....	33
4.1.4	<i>Conflits de conventions</i> .....	34
4.1.4.1	Le principe de l'application partielle : autres conventions applicables .....	34
4.1.4.2	Système de réseau.....	34
4.1.5	<i>Opérations comprises dans le champ d'application</i> .....	35
4.1.5.1	Système contractuel .....	35
4.1.5.2	Aspect novateur : géométrie variable .....	36
4.2	ÉTENDUE DES DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES .....	36
4.2.1	<i>Les obligations du chargeur</i> .....	37
4.2.1.1	Remettre la marchandise.....	37
4.2.1.2	Obligation de délivrance conforme .....	37
4.2.1.3	Devoir d'information.....	38
4.2.1.4	Sanctions.....	38
4.2.2	<i>Les obligations du transporteur</i> .....	39
4.2.2.1	Obligations principales.....	39
4.2.2.2	Autres obligations .....	41
4.2.3	<i>La responsabilité encourue par le transporteur</i> .....	43
4.2.3.1	Le fondement de la responsabilité .....	43
4.2.3.2	Le régime de la responsabilité .....	48
5	<b>CONCLUSION</b> .....	<b>54</b>
6	<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	<b>59</b>
7	<b>ANNEXES</b> .....	<b>63</b>

- **ANNEXE I TEXTE INITIAL DU PROJET DE CONVENTION**
- **ANNEXE II NOUVELLE VERSION PROVISOIRE DES ARTICLES EXAMINÉS LORS DE LA DOUZIÈME SESSION**
- **ANNEXE III RAPPORT SUR LES DERNIÈRES MODIFICATIONS APPORTÉES AU PROJET D'INSTRUMENT**
- **ANNEXE IV REPORT FROM THE LONDON SEMINAR**

## 7 ANNEXES

- **ANNEXE I TEXTE INITIAL DU PROJET DE CONVENTION**

Nations Unies A/CN.9/WG.III/WP.32

**Assemblée générale**

Distr.: Limitée

4 septembre 2003

Français

Original: Anglais

V.03-87702 (F) 061003 071003

\*0387702\*

**Commission des Nations Unies**

**pour le droit commercial international**

Groupe de travail III (Droit des transports)

Douzième session

Vienne, 6-17 octobre 2003

**Droit des transports**

**Projet d'instrument sur le transport de marchandises**

**[effectué entièrement ou partiellement] [par mer]**

**Note du secrétariat**

Table des matières

*Paragraphes Page*

Introduction . . . . . 1-5

5

*Notes*

Annexe Projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] . . . . . 1-240 7

Chapitre premier: Dispositions générales . . . . . 1-38 7

Article 1. Définitions. . . . . 1-26 7

Article 2. Champ d'application . . . . . 27-38 12

Chapitre 2: Communication électronique . . . . . 39 15

Article 3. . . . . 15

Article 4. . . . . 16

Article 5. . . . . 16

Article 6. . . . . 40 16

Chapitre 3: Durée de la responsabilité . . . . . 41-44 17

Article 7. . . . . 41 17

Article 8. Transport précédant ou suivant un transport par mer . . . . . 42-43 18

Article 9. Contrats mixtes de transport et de transit . . . . . 44 19

2

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

*Notes Page*

Chapitre 4: Obligations du transporteur . . . . . 45-56 19

Article 10. . . . . 45 19

Article 11. . . . . 46 19

Article 12. . . . . 48-49 20

Article 13. Obligations supplémentaires applicables au voyage par mer . . . . .	50-56 21
Chapitre 5: Responsabilité du transporteur . . . . .	57-102 22
Article 14. Fondement de la responsabilité . . . . .	57-80 22
Article 15. Responsabilité des parties exécutantes . . . . .	81-83 28
Article 16. Retard . . . . .	84-86 30
Article 17. Calcul de la réparation . . . . .	87-90 31
Article 18. Limites de la responsabilité. . . . .	91-93 31
Article 19. Déchéance du droit de limiter la responsabilité . . . . .	94 33
Article 20. Avis de perte, de dommage ou de retard. . . . .	95-101 33
Article 21. Recours judiciaires. . . . .	102 34
Chapitre 6: Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables] . . . . .	103-113 35
Article 22. Responsabilité du transporteur . . . . .	104-108 35
Article 23. Déroutement . . . . .	109-112 36
Article 24. Marchandises en pontée. . . . .	113 37
Chapitre 7: Obligations du chargeur . . . . .	114-126 38
Article 25. . . . .	114-116 38
Article 26. . . . .	117 38
Article 27. . . . .	118 38
Article 28. . . . .	119 39
Article 29. . . . .	120 39
Article 30. . . . .	123-125 40
Article 31. . . . .	40
Article 32. . . . .	126 41
Chapitre 8: Documents de transport et enregistrements électroniques . . . . .	127-146 41
Article 33. Émission du document de transport ou de l'enregistrement électronique . . . . .	127 41
Article 34. Données du contrat. . . . .	128-131 42
Article 35. Signature . . . . .	132-133 43
Article 36. Insuffisance des données du contrat . . . . .	134-138 44
Article 37. Réserves concernant la description des marchandises dans les données du contrat . . . . .	139-142 45
Article 38. Moyens raisonnables de vérification et bonne foi . . . . .	143 46
Article 39. Présomption sauf preuve contraire et preuve concluante . . . . .	144-145 47
Article 40. Force probante des réserves. . . . .	146 47
<b>3</b>	
<b>A/CN.9/WG.III/WP.32</b>	
<i>Notes Page</i>	
Chapitre 9: Fret . . . . .	147-159 48
Article 41. . . . .	148 48
Article 42. . . . .	149-151 48
Article 43. . . . .	152 49
Article 44. . . . .	153-158 49
Article 45. . . . .	159 51
Chapitre 10: Livraison au destinataire . . . . .	160-179 51
Article 46. . . . .	160-162 51
Article 47. . . . .	163 52
Article 48. . . . .	164-167 52
Article 49. . . . .	168-174 53



Article 50.	175-176	55
Article 51.	177	56
Article 52.	178-179	56
Chapitre 11: Droit de contrôle	180-200	57
Article 53.	180-183	57
Article 54.	184-190	58
Article 55.	191-197	60
Article 56.	198	62
Article 57.	199	62
Article 58.	200	62
Chapitre 12: Transfert de droits	201-207	63
Article 59.	201-202	63
Article 60.	203-205	63
Article 61.	206	64
Article 62.	207	65
Chapitre 13: Droits d'action	208-213	65
Article 63.	208-211	65
Article 64.	212	66
Article 65.	213	66
Chapitre 14: Délai pour agir	214-221	67
Article 66.	214-215	67
Article 67.	216	67
Article 68.	217	68
Article 69.	218-219	68
Article 70.	220	69
Article 71.	221	69
<b>4</b>		
<b>A/CN.9/WG.III/WP.32</b>		
<i>Notes Page</i>		
Chapitre 15: Compétence	222-224	70
Article 72.	70	
Article 73.	71	
Article 74.	71	
Article 75.	71	
Article 75 <i>bis</i> .	71	
Chapitre 16: Arbitrage	225-228	72
Article 76.	72	
Article 77.	227	72
Article 78.	226 et 228	73
Article 79.	73	
Article 80.	73	
Article 80 <i>bis</i> .	73	
Chapitre 17: Avaries communes.	229-230	74
Article 81.	229	74
Article 82.	230	74
Chapitre 18: Autres conventions	231-235	75
Article 83.	231	75
Article 84.	232	75
Article 85.	233	75

Article 86. ....	234 76
Article 87. ....	235 76
Chapitre 19: Limites de la liberté contactuelle . . . . .	236-240 77
Article 88. ....	237-239 77
Article 89. ....	240 77

## 5

### A/CN.9/WG.III/WP.32

#### Introduction

1. À sa trente-quatrième session, en 2001, la Commission a créé le Groupe de travail III (Droit des transports) et l'a chargé d'élaborer, en étroite coopération avec les organisations internationales intéressées, un instrument législatif portant sur des questions liées au transport international de marchandises telles que le champ d'application, la durée de la responsabilité du transporteur, les obligations du transporteur, la responsabilité du transporteur, les obligations du chargeur et les documents de transport. À sa trente-cinquième session, en 2002, la Commission a approuvé l'hypothèse de travail selon laquelle le projet d'instrument sur le droit des transports devrait s'appliquer aux opérations de transport de porte à porte, étant entendu que la question de son champ d'application serait à nouveau examinée une fois que le Groupe de travail aurait étudié ses dispositions de fond et aurait une vue plus complète de leur fonctionnement dans le contexte du transport de porte à porte.

2. À sa trente-sixième session, en juillet 2003, la Commission était saisie des rapports des dixième (Vienne, 16-20 septembre 2002) et onzième (New York, 24 mars-4 avril 2003) sessions du Groupe de travail (A/CN.9/525 et A/CN.9/526, respectivement).

3. La Commission avait conscience de l'ampleur du projet entrepris par le Groupe de travail et s'est déclarée satisfaite des progrès accomplis jusqu'alors. Il a été largement estimé qu'ayant récemment achevé la première lecture du projet d'instrument sur le droit des transports, le Groupe de travail était arrivé à une phase particulièrement difficile de ses travaux. La Commission a noté qu'un nombre considérable de questions controversées concernant le champ d'application et des dispositions du projet d'instrument n'avaient toujours pas été tranchées. Il faudrait pour progresser assurer un délicat équilibre entre les intérêts divergents qui étaient en jeu. On a exprimé l'opinion qu'un instrument portant sur les opérations de transport de porte à porte pouvait être élaboré par un compromis reposant sur la responsabilité uniforme, l'élection de for et les contrats de gré à gré, qui ne serait pas applicable aux actions engagées contre les parties exécutantes d'un transport intérieur. Il a été dit aussi que la participation des secteurs du transport routier et ferroviaire intérieur était essentielle pour atteindre les objectifs du texte. On a exprimé l'avis que le Groupe de travail devait continuer d'envisager une plus grande souplesse dans la conception de l'instrument proposé pour laisser aux États la possibilité d'adopter en tout ou en partie le régime relatif au transport de porte à porte.

4. La Commission a également noté qu'étant donné la complexité de l'élaboration du projet d'instrument, le Groupe de travail s'était réuni à sa onzième session pendant deux semaines, mettant à profit le temps libéré par le Groupe de travail I qui avait achevé ses travaux sur les projets d'infrastructure à financement privé à sa cinquième session en septembre 2002. Le Président du Groupe de travail III a confirmé que, pour faire aboutir dans un délai acceptable les travaux sur

le projet d'instrument, le Groupe de travail devrait continuer à tenir des sessions de deux semaines. Après un débat, la Commission a autorisé le Groupe de travail III, à titre exceptionnel, à se réunir pendant deux semaines à ses douzième et treizième sessions. Il a été convenu que la situation du Groupe de travail à cet égard devrait être réévaluée à la trente-septième session de la Commission, en 2004. Le Groupe

6

#### A/CN.9/WG.III/WP.32

de travail a été invité à n'épargner aucun effort pour achever rapidement ses travaux et, à cette fin, à mettre à profit toute possibilité de tenir des consultations intersessions, éventuellement par courrier électronique. La Commission avait néanmoins conscience que, vu le nombre de questions qui restaient en suspens et la nécessité d'examiner bon nombre d'entre elles simultanément, il était particulièrement important que le Groupe de travail tienne des réunions en bonne et due formeiii.

5. L'annexe à la présente note contient des dispositions révisées pour un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] élaborées par le secrétariat pour examen par le Groupe de travail. On a signalé les modifications apportées au texte précédemment examiné par le Groupe de travail (qui figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21) en soulignant ou en barrant les passages nouveaux ou supprimés.

*Notes*

i *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-sixième session, Supplément n° 17 et rectificatif (A/56/17 et Corr.3), par. 345.*

ii *Ibid., cinquante-septième session, Supplément n° 17 (A/57/17), par. 224.*

iii *Ibid., cinquante-huitième session, Supplément n° 17 (A/58/17), par. 205 à 208.*

7

#### A/CN.9/WG.III/WP.32

**Annexe**

#### **Projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]**

#### CHAPITRE PREMIER. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier. Définitions<sup>1</sup>

Aux fins du présent instrument:

- a) 1.5 Le terme "contrat de transport"<sup>2</sup> désigne un contrat par lequel un transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises **entièrement ou partiellement**<sup>3</sup> par mer d'un lieu à un autre.
- b) 1.1 Le terme "transporteur"<sup>4</sup> désigne une personne qui conclut un contrat de transport avec un chargeur.
- c) 1.3 Le terme "expéditeur"<sup>5</sup> désigne une personne qui remet les marchandises à un au transporteur ou à une partie exécutante<sup>6</sup> à des fins de transport.

<sup>1</sup> Le paragraphe 72 du rapport du Groupe de travail sur le droit des transports sur les travaux de sa neuvième session (A/CN.9/510) indique qu'il a été généralement convenu que la lisibilité du projet d'instrument serait améliorée si l'on structurait les définitions d'une manière plus logique, en énumérant d'abord les différentes parties pouvant intervenir dans les relations contractuelles régies par celui-ci, puis les termes techniques employés dans les projets de dispositions. L'ordre des définitions a été modifié conformément à cette suggestion. Le Groupe de travail pourrait également envisager de donner des titres aux articles du projet d'instrument qui n'en ont pas encore.

2 Au paragraphe 83 du document A/CN.9/510, il a été dit que cette définition était trop simpliste et pourrait exiger un examen plus détaillé des diverses obligations du transporteur. On a en outre proposé de mentionner également le chargeur et de parler dans la définition d'une "personne" plutôt que du "transporteur". Aucune décision n'ayant été prise sur ces questions, ces suggestions n'ont pas été incorporées dans la définition.

3 Il est indiqué au paragraphe 85 du document A/CN.9/510 que le Groupe de travail a décidé que les mots "entièrement ou partiellement" seraient maintenus dans le projet de disposition mais qu'ils seraient signalés par un moyen typographique approprié comme étant un élément pouvant nécessiter un examen particulier en fonction de la décision finale qui serait prise en ce qui concerne le champ d'application du projet d'instrument. Le Groupe de travail voudra peut-être aussi examiner si ces mots devraient figurer dans le titre du projet d'instrument.

4 Il a été rappelé au paragraphe 73 du document A/CN.9/510 que la définition du terme "transporteur" suivait le même principe que celui qui était énoncé dans les Règles de La Haye-Visby et dans les Règles de Hambourg. On s'est inquiété de ce que la définition ne faisait pas suffisamment référence aux parties pour le compte desquelles était conclu un contrat de transport, qu'elle ne couvrait pas adéquatement le cas des transitaires et qu'elle n'indiquait pas clairement qu'elle englobait à la fois les personnes physiques et les personnes morales. Le Groupe de travail n'est pas parvenu à un accord sur ces questions, mais a convenu au paragraphe 74 du même document que la définition actuelle constituait une base acceptable pour la suite des discussions.

5 Au paragraphe 78 du document A/CN.9/510, on s'est dit favorable à ce qu'il soit précisé que l'expéditeur remettait les marchandises "pour le compte" du chargeur. Il a en outre été proposé au paragraphe 79 du même document d'apporter une indication supplémentaire pour préciser

**8**

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

d) 1.19 Le terme "chargeur"<sup>7</sup> désigne une personne qui conclut un contrat de transport avec un transporteur.

e) 1.17 Le terme "partie exécutante"<sup>8</sup> désigne une personne autre que le transporteur qui s'acquitte matériellement [ou s'engage à s'acquitter]<sup>9</sup> [ou ne s'acquitte pas de tout ou partie]<sup>10</sup> de l'une quelconque des obligations du transporteur en vertu d'un contrat de transport aux fins du transport, de la manutention, de la garde ou du stockage des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous la supervision ou le contrôle de celui-ci, indépendamment du fait de savoir si elle est partie au contrat de transport, y est identifiée ou assume en vertu de ce contrat une responsabilité juridique. Le terme "partie exécutante" ne s'entend pas de toute personne qui est engagée par un chargeur ou un destinataire, ou est un employé, agent, fournisseur ou sous-traitant d'une personne (autre que le transporteur) qui est engagée par un chargeur ou un destinataire.

que l'expéditeur devrait remettre les marchandises au transporteur "substitué" ou "exécutant"; toutefois, selon un avis, les mots "un transporteur" tenaient suffisamment compte du fait qu'une partie exécutante pouvait intervenir en plus du transporteur initial. Enfin, selon un point de vue exprimé au paragraphe 80 du même document, le Groupe de travail pourrait prendre en considération le texte du paragraphe 5 de l'article premier de la Convention multimodale s'il modifiait la définition. Le Groupe de travail n'est pas parvenu à un accord concernant la modification de cette disposition.

6 Le projet initial d'instrument établi par le Comité maritime international (CMI) comportait un oubli qui n'a pas été réparé dans la version précédemment examinée par le Groupe de travail,

alors que le CMI souhaitait remplacer les mots “un transporteur” par “au transporteur ou à une partie exécutante” dans les cas où cela était nécessaire. Cette modification a été apportée en plusieurs endroits de la présente version du projet d'instrument.

7 Comme indiqué au paragraphe 107 du document A/CN.9/510, compte tenu des préoccupations exprimées lors de l'examen de la définition du terme “transporteur” figurant à l'article 1.1 (devenu l'alinéa b)), il a été généralement convenu que le projet de définition du terme “chargeur” constituait une base acceptable pour la poursuite des discussions à une session ultérieure.

8 Bien que quelques opinions contraires aient été exprimées, il est dit au paragraphe 99 du document A/CN.9/510 que l'inclusion de cette notion dans le projet d'instrument a été largement appuyée; la définition de cette notion a également été largement appuyée, y compris l'emploi des mots “qui s'acquitte matériellement” pour limiter les catégories de personnes qu'elle recouvre. Comme indiqué au paragraphe 104 du même document, des suggestions ont été faites en vue de simplifier et de raccourcir le texte de la définition et il a été proposé de supprimer le membre de phrase “indépendamment du fait de savoir si elle est partie au contrat de transport, y est identifiée ou assume en vertu de ce contrat une responsabilité juridique” car on estimait qu'il manquait de clarté et n'ajoutait rien de fondamental. Toutefois, on ne sait pas très bien si cette proposition a reçu un appui suffisant au sein du Groupe de travail.

9 Comme indiqué au paragraphe 100 du document A/CN.9/510, on a proposé de conserver pour l'instant toutes les variantes de la définition du terme “partie exécutante” figurant dans le projet de texte et dans le commentaire. Au paragraphe 16 du document A/CN.9/WG.III/WP.21, on a proposé, comme variante possible de la définition relativement restrictive que constituait le texte initial, une définition relativement extensive qui pourrait commencer comme suit: “une personne autre que le transporteur qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations du transporteur en vertu d'un contrat de transport aux fins du transport, de la manutention, de la garde ou du stockage des marchandises, dans la mesure où...”.

10 Il est indiqué au paragraphe 104 du document A/CN.9/510 que le Groupe de travail a estimé que ces mots devraient être supprimés.

## 9

### A/CN.9/WG.III/WP.32

f) 1.12 Le terme “porteur”<sup>11</sup> désigne une personne a) qui est pour le moment en possession d'un document de transport négociable ou a [l'accès exclusif à un] [le contrôle exclusif d'un] enregistrement électronique négociable, et b) qui:

i) si le document est un document à ordre, y est identifiée comme le chargeur ou le destinataire, ou est la personne au profit de laquelle le document est dûment endossé;

ii) si le document est un document à ordre endossé en blanc ou un document au porteur, est le porteur dudit document;

iii) si un enregistrement électronique négociable est utilisé, est, conformément à l'article 6 2.4, à même de démontrer qu'elle a [accès à] [le contrôle de] cet enregistrement.

g) 1.18 Le terme “droit de contrôle”<sup>12</sup> a le sens qui lui est donné à l'article 49 11.1.

h) 1.7 Le terme “partie contrôlante”<sup>13</sup> désigne la personne qui, en vertu de l'article 50 11.2, est habilitée à exercer le droit de contrôle.

i) 1.2 Le terme “destinataire”<sup>14</sup> désigne une personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu d'un contrat de transport, d'un document de transport ou d'un enregistrement électronique.

j) 1.11 Le terme “marchandises” désigne les objets, marchandises et articles de

quelque nature que ce soit [qu'un transporteur ou une partie exécutante [a reçus à des fins de transport] [s'engage à transporter en vertu d'un contrat de transport]]<sup>15</sup>

11 Au paragraphe 91 du document A/CN.9/510, il a été dit que les mots "pour le moment" étaient inutiles et on a appuyé l'idée d'exiger que le porteur soit en possession "légale" d'un document de transport négociable. Là aussi, on ne sait pas très bien si cette suggestion a recueilli un appui suffisant au sein du Groupe de travail.

12 Il a été noté au paragraphe 105 du document A/CN.9/510 que cette disposition était davantage un renvoi qu'une définition et pourrait donc être supprimée. Le Groupe de travail est toutefois convenu de la conserver en vue de l'examiner à nouveau à un stade ultérieur. Voir également *infra*, note 13.

Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si la première phrase du chapeau de l'article 11.1 (devenu l'article 53) devrait être déplacée à l'article 1.18 (devenu l'alinéa g)) pour y figurer en tant que définition du terme "droit de contrôle". Si le Groupe de travail en décidait ainsi, l'alinéa g) pourrait se lire comme suit: "Le terme 'droit de contrôle' désigne i) le droit de donner des instructions au transporteur en vertu du contrat de transport et ii) le droit de convenir avec le transporteur d'une modification de ce contrat."

13 Tout en notant les préoccupations exprimées au paragraphe 87 du document A/CN.9/510 à propos de l'utilisation de renvois dans la partie définition, le Groupe de travail est convenu que cette définition devrait être conservée pour la poursuite des discussions.

14 Comme noté au paragraphe 75 du document A/CN.9/510, on a proposé de modifier la définition comme suit: "Le terme 'destinataire' désigne une personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu d'un contrat de transport, qui peut être constaté par un document de transport ou un enregistrement électronique" et on a également estimé qu'il faudrait peut-être faire référence à la partie contrôlante dans la définition du terme "destinataire". Comme indiqué au paragraphe 76 du même document, le Groupe de travail a pris note de ces questions, préoccupations et suggestions pour la reprise ultérieure du débat.

15 Au paragraphe 90 du document A/CN.9/510, on a exprimé la crainte que la référence, dans la définition, à des "marchandises" qu'un transporteur ou une partie exécutante a "reçues à des fins de transport" plutôt qu'à des marchandises qu'il ou elle "s'engage à transporter" puisse signifier

**10**

### **A/CN.9/WG.III/WP.32**

et s'entend également de l'emballage et de tout équipement et conteneur non fourni par ou pour le compte d'un du transporteur ou d'une partie exécutante.

k) 1.20 Le terme "document de transport"<sup>16</sup> désigne un document émis en vertu d'un contrat de transport par un le transporteur ou une partie exécutante qui:

i)a) atteste la réception, par un le transporteur ou une partie exécutante, de marchandises en vertu d'un contrat de transport; ou

ii)b) atteste ou contient un contrat de transport;

ou les deux.

l) 1.14 Le terme "document de transport négociable"<sup>17</sup> désigne un document de transport qui indique, par une mention telle que "à ordre" ou "négociable", ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet en vertu de la loi régissant le document, que les marchandises ont été expédiées à l'ordre du chargeur, à l'ordre du destinataire ou au porteur, et qui n'est pas explicitement signalé comme étant "non négociable" ou "innégociable".

que cette définition ne couvrait pas les cas où le transporteur n'avait pas pris réception des marchandises ou ne les avait pas chargées à bord d'un navire. Il a été dit qu'en ne faisant

référence qu'à la réception des marchandises, la définition actuelle était trop étroite et on a suggéré comme autre solution de la simplifier en supprimant toute référence à la réception des marchandises. Le Groupe de travail a décidé que le secrétariat établirait deux variantes tenant compte de chacun de ces points de vue; toutefois, il souhaitera peut-être examiner si la modification ci-dessus pourrait répondre à ses préoccupations après élimination de l'une des deux variantes.

Le Groupe de travail voudra peut-être également noter que, si la variante "s'engage à transporter en vertu d'un contrat de transport" est retenue, le segment de phrase complet devra se lire comme suit: "qu'un transporteur s'engage à transporter en vertu d'un contrat de transport", étant donné que la partie exécutante ne s'engage pas à transporter les marchandises en vertu du contrat. En revanche, si la variante "a reçus à des fins de transport" est adoptée, le membre de phrase complet devrait alors se lire comme suit: "qu'un transporteur ou une partie exécutante a reçus à des fins de transport".

16 Au paragraphe 86 du document A/CN.9/510, il a été suggéré, en ce qui concerne la définition du terme "données du contrat"(voir *infra*, note 23) figurant à l'article 1.6 (devenu l'alinéa r)), d'indiquer plus clairement ce que les mots "concernant le contrat de transport" recouvraient. À cet égard, il a été proposé que, lors de son examen des projets d'articles 1.9 et 1.20 (devenus les alinéas o) et k)), le Groupe de travail se pose la question de savoir s'il était réellement nécessaire d'exiger qu'une communication électronique ou un document de transport atteste un contrat de transport. Cette définition est vraisemblablement fondée sur le paragraphe 1 de l'article 5 de la *Carriage of Goods by Sea Act 1992* (loi sur le transport de marchandises par mer de 1992) du Royaume-Uni, mais il ne semble faire aucun doute que le document de transport atteste généralement aussi le contrat de transport. Il ne serait donc apparemment pas souhaitable de placer l'article 1.20.b) (devenu l'alinéa k) ii)) ou l'article 1.9.b) (devenu l'alinéa o) ii)) entre crochets.

17 Il a été suggéré au paragraphe 93 du document A/CN.9/510 d'expliquer plus clairement les différences entre négociabilité et non-négociabilité, en particulier afin d'élaborer des règles appropriées sur les enregistrements électroniques négociables. On a répondu qu'il importait d'être précis sur ce point, en particulier parce qu'il s'agissait d'un domaine nouveau sur lequel le droit national avait une incidence, mais que le Groupe de travail ne devait pas oublier qu'il ne pouvait établir des règles régissant toutes les conséquences.

## 11

### A/CN.9/WG.III/WP.32

m) 1.16 Le terme "document de transport non négociable"<sup>18</sup> désigne un document de transport qui ne remplit pas les conditions d'un document de transport négociable.

n) 1.8 Le terme "communication électronique"<sup>19</sup> désigne toute communication par images électroniques, optiques ou numériques ou par des moyens similaires faisant que l'information communiquée est accessible de façon à être utilisable pour référence ultérieure. La communication s'entend de la production, du stockage, de l'envoi et de la réception.

o) 1.9 Le terme "enregistrement électronique"<sup>20</sup> désigne toute information contenue dans un ou plusieurs messages émis par des moyens de communication électronique en vertu d'un contrat de transport par un transporteur ou une partie exécutante qui:

- i) a) atteste la réception, par un le transporteur ou une partie exécutante, de marchandises en vertu d'un contrat de transport; ou
- ii) b) atteste ou contient un contrat de transport; ou les deux.

Il s'entend également des informations jointes ou autrement liées à l'enregistrement électronique au moment de son émission par le transporteur ou une partie exécutante ou ultérieurement.

p) 1.13 Le terme "enregistrement électronique négociable"<sup>21</sup> désigne un enregistrement électronique:

i) qui indique, par des mentions telles que "à ordre" ou "négociable", ou par d'autres mentions appropriées reconnues comme ayant le même effet en vertu de la loi régissant l'enregistrement, que les marchandises ont été expédiées à l'ordre du chargeur ou à l'ordre du destinataire, et qui n'est pas explicitement signalé comme étant "non négociable" ou "innégociable"; et

ii) est soumis à des règles de procédure telles que celles visées à l'article 6 2.4, qui contiennent des dispositions suffisantes relatives au transfert de cet enregistrement à un autre porteur et à la façon dont le porteur de cet enregistrement peut démontrer qu'il est ce porteur.

q) 1.15 Le terme "enregistrement électronique non négociable"<sup>22</sup> désigne un enregistrement électronique qui ne remplit pas les conditions d'un enregistrement électronique négociable.

---

18 Comme indiqué au paragraphe 94 du document A/CN.9/510, bien qu'il ait été dit que cette définition n'était pas nécessaire et devrait être supprimée, le Groupe de travail est convenu de la conserver pour complément d'examen.

19 Comme indiqué au paragraphe 88 du document A/CN.9/510, plusieurs préoccupations ont été exprimées au sujet de cette disposition et de la définition du terme "enregistrement électronique". Il est à noter que les aspects du projet d'instrument ayant trait au commerce électronique seront examinés à un stade ultérieur des débats du Groupe de travail.

20 Voir *supra*, notes 16 et 19.

21 Comme indiqué au paragraphe 92 du document A/CN.9/510, le Groupe de travail a accepté la définition des termes "enregistrement électronique négociable" et "enregistrement électronique non négociable", estimant qu'elles constituaient une bonne base pour la poursuite des discussions.

## 12

### A/CN.9/WG.III/WP.32

r) 1.6 Le terme "données du contrat"<sup>23</sup> désigne toute information concernant le contrat de transport ou les marchandises (y compris des termes, des mentions, des signatures et des endossements) qui apparaît dans un document de transport ou un enregistrement électronique.

s) 1.4 Le terme "conteneur" s'entend également de désigne<sup>24</sup> tout type de conteneur, citerne ou plate-forme transportable, caisse mobile ou de toute unité de charge similaire utilisée pour grouper des marchandises [transportable par mer] [destiné au transport par mer], et de tout équipement accessoire à cette unité de charge<sup>25</sup>.

t) 1.10 Le terme "fret"<sup>26</sup> désigne la rémunération due à un au transporteur pour le transport de marchandises en vertu d'un contrat de transport.

### Article 2. 3. Champ d'application

#### 1. 3.1 Variante A du paragraphe 127

Sous réserve<sup>28</sup> de l'article du paragraphe 3 3.3.1, les dispositions du le présent instrument s'appliquent à tous les contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison se situent dans des États différents lorsque:



22 Correction apportée à la version initiale qui figure après le paragraphe 13 du document A/CN.9/WG.III/WP/21. Voir également *supra*, note 21.

23 Au paragraphe 86 du document A/CN.9/510, il est indiqué que le Groupe de travail est convenu qu'il faudrait prendre les préoccupations suivantes en considération lors de la reformulation de la définition: il y avait peut-être contradiction entre le contenu de cette définition et le projet d'article 1.20 (devenu l'alinéa k)) et il fallait indiquer plus clairement ce que les mots "concernant le contrat de transport" recouvraient (voir *supra*, note 16). Toutefois, il n'est pas certain qu'il y ait contradiction entre la définition du terme "données du contrat" à l'article 1.6 (devenu l'alinéa r)) et celle du terme "document de transport" à l'article 1.20 (devenu l'alinéa k)). En outre, le membre de phrase "concernant le contrat de transport" semble clair.

24 Il est indiqué au paragraphe 82 du document A/CN.9/510 que le secrétariat a été prié d'établir une définition révisée du terme "conteneur" comprenant éventuellement des variantes qui tiennent compte des opinions et des préoccupations exprimées aux paragraphes 81 et 82 du même document à savoir, respectivement, que l'emploi du mot "*include*" en anglais donnait un caractère ouvert à la définition et que celle-ci devrait être limitée aux conteneurs destinés au transport maritime. La version révisée proposée ci-dessus comprend des variantes et tente de refléter ces avis.

25 Afin d'éviter le caractère circulaire évident de la formulation "le terme 'conteneur' désigne tout type de conteneur", le Groupe de travail voudra peut-être se pencher sur la variante suivante: "Le terme 'conteneur' désigne toute unité de charge utilisée pour grouper des marchandises qui est [transportable par mer] [destinée au transport par mer] et tout équipement accessoire à cette unité de charge, [comme] [notamment] une citerne ou une plate-forme transportable, une caisse mobile ou toute unité de charge similaire".

26 Au paragraphe 89 du document A/CN.9/510, on s'est déclaré préoccupé par le fait que la définition du terme "fret" était incomplète parce qu'elle n'indiquait pas la personne qui devait payer le fret. Cependant, il a été convenu que le rôle de cette définition était simplement de décrire ce qu'était le fret et que les questions concernant le fret pouvaient être traitées ailleurs.

27 Cette variante est fondée sur le texte initial du projet d'instrument.

28 Le Groupe de travail souhaitera peut-être revoir tous les articles et paragraphes du projet d'instrument qui commencent par une clause du type "sous réserve de", "nonobstant" ou autre, afin de déterminer, dans chaque cas, si cette clause est nécessaire ou peut être supprimée. Par souci de cohérence, il est suggéré que le Groupe de travail examine l'ensemble du projet d'instrument avec ce seul objectif en tête.

### 13

#### A/CN.9/WG.III/WP.32

- a) le lieu de réception [ou port de chargement]<sup>29</sup> spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou
  - b) le lieu de livraison [ou port de déchargement] spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou
  - c) [le lieu de livraison effectif est l'un des lieux de livraison optionnels spécifiés soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat, et est situé dans un État contractant; ou]
  - d) [le contrat de transport est conclu dans un État contractant ou les données du contrat indiquent que le document de transport ou l'enregistrement électronique est émis dans un État contractant; ou]<sup>30</sup>
  - e) le contrat de transport prévoit que les dispositions du le présent instrument, ou la loi de tout État leur lui donnant effet, doivent régir le contrat.
- Variante B du paragraphe 131

Sous réserve de l'article du paragraphe 3 3.3.1, les dispositions du le présent instrument s'appliquent à tous les contrats de transport de marchandises par mer 32 dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison se situent dans des États différents lorsque:

- a) le lieu de réception [ou port de chargement] spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou
- b) le lieu de livraison [ou port de déchargement] spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou

29 Il est indiqué au paragraphe 244 du document A/CN.9/526 que le Groupe de travail est convenu, à titre provisoire, que le projet d'instrument devrait porter sur tout type de transport multimodal comportant une étape maritime et qu'il ne serait pas nécessaire de faire d'autres distinctions fondées sur l'importance relative des divers modes de transport utilisés. Il a été convenu par ailleurs qu'il serait peut-être nécessaire de revoir le libellé du projet de chapitre 3 (devenu l'article 2) afin de faire mieux ressortir que le caractère international du transport devrait être déterminé sur la base du contrat de transport. Il a été demandé au secrétariat d'établir des dispositions révisées comportant d'éventuelles variantes en vue de la poursuite du débat à une session ultérieure. Cependant, compte tenu de la définition du terme "contrat de transport" figurant à l'article 1.5 (devenu l'article 1 a)), il ne semble pas nécessaire de modifier le libellé de l'article 3-1 a) et b) (devenu l'article 2-1 a) et b)), si ce n'est que les mots entre crochets pourraient être supprimés.

30 Comme indiqué au paragraphe 34 du document A/CN.9/510, il a été largement estimé au sein du Groupe de travail que, dans le contexte des transports modernes, le lieu de conclusion du contrat était le plus souvent sans importance pour l'exécution du contrat de transport et que, s'agissant du commerce électronique, ce lieu pourrait même être difficile, voire impossible, à déterminer.

31 Aux paragraphes 245 à 249 du document A/CN.9/526, la relation du projet d'instrument avec d'autres conventions sur les transports ainsi qu'avec la législation interne a été examinée. Le Groupe de travail a donné pour instruction au secrétariat, au paragraphe 250 de ce document, notamment, de rédiger un texte envisageant en tant qu'option la proposition suédoise tendant à préciser l'article 3.1 (devenu le paragraphe 1) du projet d'instrument (voir A/CN.9/WG.III/WP.26). Ce texte est contenu dans la variante B ci-dessus.

32 Si la variante B est adoptée par le Groupe de travail, l'emploi des mots "de marchandises par mer", obligera peut-être à modifier la définition du terme "contrat de transport" à l'article 1.5 (devenu l'article 1 a)).

## 14

### A/CN.9/WG.III/WP.32

- c) [le lieu de livraison effectif est l'un des lieux de livraison optionnels spécifiés soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat, et est situé dans un État contractant; ou]
  - d) [le contrat de transport est conclu dans un État contractant ou les données du contrat indiquent que le document de transport ou l'enregistrement électronique est émis dans un État contractant; ou]33
  - e) le contrat de transport prévoit que les dispositions du le présent instrument, ou la loi de tout État leur lui donnant effet, doivent doit régir le contrat.
- 1 *bis*. Le présent instrument s'applique également au transport par voie de navigation intérieure précédant et suivant le voyage par mer ainsi qu'au transport par route ou par rail depuis le lieu de réception jusqu'au port de chargement et depuis le port de déchargement jusqu'au lieu de livraison, à condition qu'au cours du voyage par mer, les marchandises aient été déchargées du moyen de transport

assurant la partie terrestre du transport<sup>34</sup>.

Variante C du paragraphe 135

Sous réserve de l'article du paragraphe 3 3.3.1, les dispositions du le présent instrument s'appliquent à tous les contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison port de chargement et le port de déchargement se situent dans des États différents lorsque:

- a) le lieu de réception port de chargement spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou
- b) le lieu de livraison port de déchargement spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou
- c) [le lieu de livraison effectif est l'un des lieux de livraison optionnels spécifiés soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat, et est situé dans un État contractant; ou]
- d) [le contrat de transport est conclu dans un État contractant ou les données du contrat indiquent que le document de transport ou l'enregistrement électronique est émis dans un État contractant; ou]<sup>36</sup>

<sup>33</sup> Voir *supra*, note 30.

<sup>34</sup> Le Groupe de travail voudra peut-être examiner le rapport entre ce paragraphe et l'article 83.

<sup>35</sup> Comme indiqué au paragraphe 243 du document A/CN.9/526, on a dit que le projet d'instrument ne devrait s'appliquer qu'aux transports dont l'étape maritime impliquait un transport transfrontière. On a ajouté que le fait que les étapes terrestres comportent ou non un transport transfrontière n'avait pas à être pris en compte. Le Groupe de travail a pris note de cette suggestion et a prié le secrétariat de l'intégrer, sous la forme d'une variante, dans le projet révisé qu'il établirait en vue de la poursuite des débats à une session ultérieure. La variante C ci-dessus est censée refléter cette suggestion. Comme indiqué dans ce même paragraphe 243, l'opinion qui a prévalu, cependant, était que, en vertu du projet de chapitre 3 (devenu l'article 2), le caractère international du transport ne devrait pas être déterminé en fonction de l'une quelconque des diverses étapes unimodales mais en fonction de l'ensemble du transport, le lieu de réception et le lieu de livraison des marchandises étant situés dans des États différents.

<sup>36</sup> Voir *supra*, note 30.

## 15

### A/CN.9/WG.III/WP.32

e) le contrat de transport prévoit que les dispositions du le présent instrument, ou la loi de tout État leur lui donnant effet, doivent régir le contrat<sup>37</sup>.

2. 3.2 Les dispositions du Le présent instrument s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée<sup>38</sup>.

3. 3.3.1 Les dispositions du Le présent instrument ne s'appliquent pas aux chartes-parties, [contrats d'affrètement, contrats au volume ou conventions similaires].

4. 3.3.2 Nonobstant les dispositions de l'article le paragraphe 3 3.3.1, si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis en vertu d'une charte-partie, [d'un contrat d'affrètement, d'un contrat au volume ou d'une convention similaire], les dispositions du présent instrument s'appliquent au contrat attesté par ou contenu dans ce document ou cet enregistrement électronique à compter du moment et dans la mesure où le document ou l'enregistrement électronique régit les relations entre le transporteur et un

porteur autre que l'affréteur.

5. 3.4 Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives, les dispositions du le présent instrument s'appliquent à chaque expédition dans la mesure où les articles paragraphes 1, 2, 3 et 4 3.1, 3.2 et 3.3 le spécifient.

## CHAPITRE 2. COMMUNICATION ÉLECTRONIQUE<sup>39</sup>

### Article 3

2.1 Tout ce qui doit figurer dans ou sur un document de transport en vertu du présent instrument peut être enregistré ou communiqué au moyen d'une communication électronique utilisée en lieu et place du document de transport, à condition que l'émission et l'utilisation ultérieure d'un enregistrement électronique s'effectuent avec l'accord explicite ou implicite du transporteur et du chargeur.

---

37 Le Groupe de travail voudra peut-être également examiner la possibilité d'ajouter un paragraphe 1 *bis* à la variante C, qui se lirait comme suit: "1 *bis*. Lorsqu'en vertu du contrat de transport, seule une partie du transport des marchandises s'effectue par mer, le présent instrument s'applique néanmoins uniquement si a) le lieu de réception et le port de chargement sont situés dans le même État et b) le port de déchargement et le lieu de livraison sont situés dans le même État". Cette proposition pourrait être incompatible avec l'article 4.2.1 (devenu l'article 8). En outre, il convient de rappeler que, comme indiqué plus haut dans la note 35, l'opinion qui a prévalu au sein du Groupe de travail était que le caractère international du transport ne devrait pas être déterminé en fonction de l'une quelconque des diverses étapes unimodales mais en fonction de l'ensemble du transport, le lieu de réception et le lieu de livraison des marchandises étant situés dans des États différents.

38 Il a été dit que, dans un souci d'uniformité et pour lever tout doute, il serait souhaitable de faire également référence à la loi applicable (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, par. 37).

39 Le Groupe de travail a décidé d'étudier ce chapitre lors d'une prochaine lecture du projet d'instrument et l'a laissé à sa place initiale. Cependant, il voudra peut-être déterminer la place qui lui conviendrait le mieux dans le projet, une fois qu'il en aura examiné les dispositions. Des modifications supplémentaires y seront probablement apportées après cet examen.

## 16

### A/CN.9/WG.III/WP.32

#### Article 4

1. 2.2.1 Si un document de transport négociable a été émis et le transporteur et le porteur conviennent de remplacer ce document par un enregistrement électronique négociable:

- a) le porteur remet le document de transport négociable, ou tous les documents s'il en a été émis plusieurs, au transporteur; et
  - b) le transporteur émet au profit du porteur un enregistrement électronique négociable qui comprend une mention indiquant que cet enregistrement est émis en remplacement du document de transport négociable;
- après quoi le document de transport négociable perd tout effet ou validité.

2. 2.2.2 Si un enregistrement électronique négociable a été émis et le transporteur et le porteur conviennent de remplacer cet enregistrement électronique par un document de transport négociable:

- a) le transporteur émet au profit du porteur, en remplacement de cet enregistrement électronique, un document de transport négociable qui comprend une mention indiquant que ce document est émis en remplacement de l'enregistrement électronique négociable; et

b) suite à ce remplacement, l'enregistrement électronique perd tout effet ou validité.

#### Article 5

2.3 Les avis et la confirmation visés aux articles 20-1, 6.9.1, 20-2, 6.9.2, 20-3, 6.9.3, 34-1 b) et c), 8.2.1 b) et c), 47, 10.2, 51, 10.4.2, la déclaration visée à l'article 68 14.3 et l'accord quant au poids visé à l'article 37-1 c) 8.3.1 c) peuvent être communiqués au moyen d'une communication électronique, à condition que celle-ci soit utilisée avec le consentement explicite ou implicite de la partie par laquelle ils sont communiqués et de la partie à laquelle ils sont communiqués. Dans le cas contraire, ils doivent être communiqués par écrit.

#### Article 6

2.4 L'utilisation d'un enregistrement électronique négociable est soumise aux règles de procédure convenues entre le transporteur et le chargeur ou le porteur mentionné à l'article 1 p)<sup>40</sup> 2.2.1. Les règles de procédure sont mentionnées dans les données du contrat et comprennent des dispositions suffisantes concernant:

- a) le transfert de cet enregistrement à un autre porteur;
- b) la façon dont le porteur de cet enregistrement peut démontrer qu'il est ce porteur; et
- c) la façon dont il est donné confirmation:
  - i) que la livraison au destinataire a eu lieu; ou

---

<sup>40</sup> Correction apportée à la version initiale du projet d'instrument figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21. En effet, le texte aurait dû renvoyer à la définition du terme "enregistrement électronique négociable" contenue dans l'article 1 p).

#### 17

#### **A/CN.9/WG.III/WP.32**

ii) qu'en vertu de l'article 4-2 2.2.2 ou 49 a) ii) 10.3.2 i) b), l'enregistrement électronique négociable a perdu tout effet ou validité.

#### CHAPITRE 3. 4. DURÉE DE LA RESPONSABILITÉ

##### Article 741

1. 4.1.1 Sous réserve des dispositions de l'article 9 4.3, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises en vertu du présent instrument couvre la période comprise entre le moment où le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises à transporter et le moment où les marchandises sont livrées au destinataire.

2. 4.1.2 Le moment et le lieu de réception des marchandises sont le moment et le lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut de toute disposition spécifique relative à la réception des marchandises dans un tel contrat, le moment et le lieu conformes aux coutumes, pratiques ou usages du commerce. En l'absence de telles dispositions dans le contrat de transport ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de réception des marchandises sont le moment et le lieu auxquels le transporteur ou une partie exécutante prend effectivement les marchandises sous sa garde.

3. 4.1.3 Le moment et le lieu de livraison des marchandises sont le moment et le lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut de toute disposition spécifique relative à la livraison des marchandises dans un tel contrat, le moment et le lieu qui sont conformes aux coutumes, pratiques ou usages du commerce. En l'absence de toute disposition spécifique de ce type dans le contrat de transport ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de livraison sont ceux du

déchargement des marchandises du dernier navire ou véhicule dans lequel elles sont transportées en vertu du contrat de transport.

4. 4.1.4 Si le transporteur est tenu de remettre les marchandises au lieu de livraison à une autorité ou à un tiers auquel, en vertu de la loi ou réglementation applicable au lieu de livraison, les marchandises doivent être remises et auprès duquel le destinataire pourra les retirer, cette remise sera considérée comme une livraison des marchandises par le transporteur au destinataire en vertu de l'article du paragraphe 3 4.1.3.

---

41 Le Groupe de travail souhaitera peut-être prendre note du paragraphe 40 du document A/CN.9/510, dans lequel sont exposés les arguments pour et contre l'approche adoptée dans l'article 7.

**18**

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

[Article 8 4.2.1 Transport précédant ou suivant un transport par mer<sup>42</sup>

1. Lorsqu'une demande ou un différend naît de la perte ou du dommage subi par les marchandises ou d'un retard intervenant uniquement pendant l'une ou l'autre des périodes suivantes:

a) entre le moment de réception des marchandises par le transporteur ou une partie exécutante et le moment de leur chargement sur le navire;

b) entre le moment de leur déchargement du navire et le moment de leur livraison au destinataire;

et qu'au moment de cette perte, de ce dommage ou de ce retard, il existe des dispositions d'une convention internationale [ou d'une loi nationale]:

i) qui, selon leurs termes, s'appliquent à l'ensemble ou à l'une quelconque des activités menées par le transporteur en vertu du contrat de transport pendant cette période, [indépendamment du fait de savoir si l'émission de quelque document particulier que ce soit est nécessaire pour rendre cette convention internationale applicable]; et

ii) qui contiennent des indications spécifiques concernant la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et le délai pour agir; et

iii) auxquelles il ne peut être dérogé par contrat privé soit en aucun cas, soit au détriment du chargeur;

ces dispositions, dans la mesure où elles sont impératives comme indiqué au sousalinéa

iii) ci-dessus, l'emportent sur les dispositions du présent instrument.]

[2. Les dispositions de l'article 8 4.2.1 n'ont pas d'incidence sur l'application de l'article 18-2 6.7.1*bis*.]<sup>43</sup>

---

42 Il est indiqué au paragraphe 250 du document A/CN.9/526 que les membres du Groupe de travail sont convenus provisoirement de conserver le texte de l'article 4.2.1 (devenu l'article 8) pour résoudre les conflits éventuels entre le projet d'instrument et d'autres conventions déjà en vigueur. Le secrétariat a reçu pour instruction d'établir une disposition sur les conflits de conventions qui pourrait être insérée au chapitre 16 (devenu le chapitre 18) du projet d'instrument, et de rédiger un texte envisageant en tant qu'option la proposition suédoise tendant à préciser l'article 3.1 (devenu l'article 2-1). L'échange de vues concernant la relation entre ledit projet et la législation nationale n'a pas abouti à une solution et il a été décidé de poursuivre l'examen de la question à la lumière des futures propositions qui seraient peut-être présentées. Étant donné toutefois l'appui exprimé à propos de la question de la législation nationale, le Groupe de travail a prié le secrétariat de mentionner cette dernière entre crochets

dans l'article 4.2.1 (devenu l'article 8) afin de poursuivre ultérieurement la réflexion sur cette question. En outre, le texte de la proposition suédoise portant sur le chapitre 3 (devenu l'article 2) et une disposition sur les conflits de conventions qui pourrait être insérée dans le chapitre 16 (devenu le chapitre 18) ont été incorporés dans le projet d'instrument et placés entre crochets.

Le Groupe de travail voudra peut-être également examiner si cet article se trouve au bon endroit dans le projet d'instrument ou s'il devrait être déplacé, par exemple au chapitre 5 (Responsabilité du transporteur).

43 Lors de la discussion sur le traitement des dommages non localisés dont il est rendu compte aux paragraphes 264 à 266 du document A/CN.9/526, on a émis l'avis, dans ce dernier paragraphe, que le projet d'instrument devrait peut-être indiquer plus clairement le régime juridique régissant les "dommages localisés" à l'article 4.2.1 (devenu l'article 8) et celui régissant les

**19**

### **A/CN.9/WG.III/WP.32**

[3. 4.2.2 L'article 8 4.2.1 s'applique indépendamment de la loi nationale applicable par ailleurs au contrat de transport.]

Article 9 4.3 Contrats mixtes de transport et de transit<sup>44</sup>

1. 4.3.1 Les parties peuvent convenir expressément dans le contrat de transport que pour une ou plusieurs parties spécifiées du transport des marchandises, le transporteur, faisant office d'agent, fera assurer le transport par un ou plusieurs autres transporteurs.

2. 4.3.2 Dans ce cas, le transporteur exerce une diligence raisonnable pour sélectionner l'autre transporteur, conclut avec celui-ci un contrat aux conditions usuelles et normales, et fait tout ce qui est raisonnablement requis pour lui permettre de s'acquitter dûment de son contrat.

## **CHAPITRE 4. 5. OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR**

Article 10

5.1 Le transporteur, sous réserve des dispositions du présent instrument et conformément aux clauses du contrat de transport, transporte [de façon appropriée et soigneuse] les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livre au destinataire<sup>45</sup>.

Article 11

1. 5.2.1 Le transporteur, pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est définie à l'article 7 4.1 et sous réserve de l'article 8 4.2, assure de façon appropriée et soigneuse le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, la protection et le déchargement des marchandises<sup>46</sup>.

"dommages non localisés" à l'article 6.7.1 (devenu l'article 18-1). Le secrétariat a été invité à examiner s'il était nécessaire d'améliorer la cohérence entre ces deux dispositions lorsqu'il établirait une version révisée du projet d'instrument.

On pourrait "améliorer la cohérence" entre l'article 4.2.1 et le nouvel article 6.7.1 *bis* (devenu l'article 18-2) proposé au paragraphe 264 pour insertion après l'article 6.7.1 (devenu l'article 18-1) (cette disposition se lirait comme suit: "Nonobstant les dispositions de l'article 6.7.1 (nouvel article 18-1), lorsque le transporteur n'est pas en mesure d'établir si les marchandises ont été perdues ou endommagées pendant le transport par mer ou pendant le transport qui l'a précédé ou suivi, c'est la limite de responsabilité la plus élevée prévue dans les dispositions impératives internationales ou nationales régissant les différentes parties du transport qui s'applique.") en ajoutant le paragraphe 2 comme indiqué.

44 Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si cet article est bien à sa place au chapitre 3

(Durée de la responsabilité).

45 Il est indiqué au paragraphe 116 du document A/CN.9/510 que le Groupe de travail est convenu provisoirement de conserver le texte du projet d'article 5.1 (devenu l'article 10) sous sa forme actuelle, tout en estimant généralement qu'il faudrait revenir ultérieurement sur les préoccupations et propositions d'ordre rédactionnel mentionnées aux paragraphes 113 à 116 de ce document.

46 Comme il ressort du débat résumé au paragraphe 117 et comme indiqué au paragraphe 119 du document A/CN.9/510, bien que l'idée de supprimer l'article 5.2.1 (devenu l'article 11-1) ait bénéficié d'un certain soutien, le Groupe de travail est convenu provisoirement de conserver ce projet d'article étant donné l'expérience considérable acquise grâce aux dispositions similaires

**20**

### **A/CN.9/WG.III/WP.32**

[2. 5.2.2 Les parties peuvent convenir que certaines des fonctions visées à l'article au paragraphe 1 5.2.1 seront exécutées par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom. Cette convention doit être mentionnée dans les données du contrat.]<sup>47</sup>

Article 12

#### 5.3 Variante A48

Nonobstant les dispositions des les articles 10 5.1, 11 5.2 et 13-1 5.4, le transporteur peut refuser de charger, ou peut décharger, détruire ou neutraliser les marchandises ou prendre toute autre mesure raisonnable si celles-ci présentent, ou risquent selon toute vraisemblance, pendant la durée de sa responsabilité, de présenter un danger pour des personnes ou des biens ou un danger illicite ou inacceptable pour l'environnement<sup>49</sup>.

Variante B

Nonobstant les articles 10 5.1, 11 5.2 et 13-1 5.4, le transporteur peut décharger, détruire ou neutraliser des marchandises dangereuses si celles-ci deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens.

---

figurant dans les conventions existantes, telles que l'article 3-2 des Règles de La Haye. Il a également été convenu d'étudier plus avant le projet d'article 5.2.1 (devenu l'article 11-1) afin d'en examiner les interactions et la cohérence avec le projet de chapitre 6 (devenu le chapitre 5), de même que l'effet des différentes définitions possibles de la durée pendant laquelle l'obligation énoncée dans cet article s'appliquerait. Le Groupe de travail voudra peut-être prendre note du fait que les termes utilisés dans l'article 5.2.1 (devenu l'article 11-1) ne semblent pas être axés sur le transport maritime en particulier et que, s'ils étaient supprimés, cette disposition ne fixerait plus qu'une norme générale de diligence.

47 Il est noté au paragraphe 127 du document A/CN.9/510 qu'on a décidé de mettre la disposition entre crochets pour indiquer que le Groupe de travail devrait revenir sur la question des clauses BAB (bord à bord) et FIOS (franco chargement et déchargement, cargaison arrimée) et, en particulier, examiner son lien avec les dispositions sur la responsabilité du transporteur. Le Groupe de travail souhaitera peut-être revoir cette disposition en fonction des modifications apportées aux articles 10 et 11-1.

Il a été proposé qu'un document d'information sur le recours aux clauses BAB et FIOS soit élaboré pour une session ultérieure du Groupe de travail afin d'aider ce dernier dans ses travaux.

48 La variante A de l'article 12 est fondée sur le texte initial du projet d'instrument.

49 Il est indiqué au paragraphe 130 du document A/CN.9/510 que le Groupe de travail est convenu d'une manière générale que le texte du projet d'article 5.3 (devenu l'article 12) devrait encore



être amélioré. Le secrétariat a été prié d'établir, comme solution de remplacement au texte actuel proposé dans la variante A, une disposition, présentée dans la variante B, se fondant sur les principes exprimés dans l'article 13 des Règles de Hambourg concernant les pouvoirs du transporteur dans une situation d'urgence survenant lors du transport de marchandises dangereuses. Il a également été convenu que la question du dédommagement qui pourrait être dû au transporteur ou au chargeur en pareil cas devrait peut-être être examinée de façon plus approfondie dans le contexte du projet d'article 7.5 (devenu l'article 29).

## 21

### A/CN.9/WG.III/WP.32

Article 13. Obligations supplémentaires applicables au voyage par mer<sup>50</sup>

1. 5.4 Le transporteur sera est<sup>51</sup> tenu avant, au début [et pendant]<sup>52</sup> le voyage par mer d'exercer une diligence raisonnable pour:

- a) mettre [et maintenir] le navire en état de navigabilité;
- b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;
- c) mettre [et maintenir] les cales et toutes autres parties du navire où les marchandises sont chargées, y compris les conteneurs éventuellement<sup>53</sup> fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont chargées, en bon état pour leur réception, transport et conservation<sup>54</sup>.

[2. 5.5 Nonobstant les dispositions des articles 10 5.1, 11 5.2 et 13-1 5.4, le transporteur, en cas de transport par mer [ou voie de navigation intérieure]<sup>55</sup>, peut sacrifier des marchandises lorsque ce sacrifice s'effectue de manière raisonnable pour le salut commun ou pour protéger d'autres biens engagés dans l'aventure commune.]<sup>56</sup>

<sup>50</sup> Étant donné que la proposition tendant à ce que le projet d'instrument couvre le transport de porte à porte et non de port à port a recueilli un large soutien au sein du Groupe de travail (voir A/CN.9/526, par. 239), on a pensé que le fait de présenter séparément les dispositions du projet d'instrument qui ne devraient s'appliquer qu'au transport par mer pourrait aider à restructurer le projet d'instrument. En conséquence, les chapitres 5 et 6 (devenus les chapitres 4 et 5, ainsi qu'un nouveau chapitre 6, intitulé "Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]") du projet d'instrument ont été réorganisés de cette manière.

<sup>51</sup> Il s'agit ici de l'un des nombreux cas où la formule impérative "shall" a été insérée dans la version anglaise du projet d'instrument – ce qui implique parfois des changements en français –, afin qu'une approche cohérente soit adoptée dans l'ensemble du texte.

<sup>52</sup> Comme indiqué au paragraphe 131 du document A/CN.9/510, le Groupe de travail a confirmé qu'il était largement favorable à ce que l'on impose au transporteur l'obligation d'exercer une diligence raisonnable pendant toute la durée du voyage en conservant les mots "et pendant" et "et maintenir" qui étaient entre crochets. Cependant, on a exprimé à nouveau la crainte que le fait d'étendre cette obligation à l'ensemble du voyage n'impose aux transporteurs une charge plus lourde dont ils risquaient de répercuter le coût sur le fret.

<sup>53</sup> Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si, dans la version anglaise, le mot "where" devrait être remplacé par le mot "when", étant donné que le lieu où les conteneurs sont fournis est sans importance.

<sup>54</sup> Il est indiqué au paragraphe 136 du document A/CN.9/510 que le Groupe de travail est convenu que le texte actuel du projet d'article 5.4 (devenu le paragraphe 1) constituait une base utilisable pour la poursuite de ses délibérations. Celui-ci a pris note des diverses suggestions qui avaient été faites au sujet du projet d'article. Il a été convenu d'une manière générale qu'il faudrait l'examiner plus avant à la lumière des dispositions similaires ou comparables figurant dans d'autres conventions portant sur un seul mode de transport.

55 Ce membre de phrase devient superflu si ce paragraphe est précédé du titre “Obligations supplémentaires applicables au voyage par mer”, comme proposé dans le texte.

56 Il est indiqué au paragraphe 143 du document A/CN.9/510 que certains membres du Groupe de travail étaient favorables à la suppression de ce projet de disposition et d'autres préféraient qu'elle soit conservée afin de continuer à en examiner le fond. Le Groupe de travail a donc décidé de placer la disposition entre crochets.

**22**

## **A/CN.9/WG.III/WP.32**

### **CHAPITRE 5. 6. RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR**

#### Article 14. 6.1. Fondement de la responsabilité<sup>57</sup>

##### Variante A des paragraphes 1 et 2<sup>58</sup>

1. 6.1.1 Le transporteur est responsable du préjudice résultant de la perte ou du dommage subi par les marchandises ainsi que du retard de livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie au chapitre 3 à l'article 4, à moins qu'il ne prouve qu'aucune faute de sa part ou de l'une quelconque des personnes visées à l'article 15-3 6.3.2 a) n'a causé cette perte, ce dommage ou ce retard ou n'y a contribué<sup>59</sup>.

---

57 Une fois que le Groupe de travail aura décidé quelle variante retenir pour les paragraphes 1 et 2, il sera peut-être souhaitable de scinder les paragraphes 1, 2 et 3 en articles distincts.

58 La variante A des paragraphes 1 et 2 est fondée sur le texte initial du projet d'instrument.

59 a) Il est indiqué au paragraphe 34 du document A/CN.9/525 que le Groupe de travail s'est déclaré très favorable à la teneur du projet d'article 6.1 (devenu l'article 14) et qu'il a prié le secrétariat d'en réviser le texte en tenant dûment compte des points de vue qui avaient été exprimés et des suggestions qui avaient été faites. Les variantes B et C des articles 6.1.1 et 6.1.3 (devenus les paragraphes 1 et 2) sont proposées comme des solutions possibles intégrant ces points de vue et suggestions, comme on le verra dans la suite de la présente note ainsi que dans les notes 61 et 66 ci-après.

b) On a estimé au paragraphe 31 du même document que le projet d'article 6.1.1 (devenu l'article 14-1) était, du point de vue du fond, plus proche de l'article 4-2 q) des Règles de La Haye-Visby que de l'article 5-1 des Règles de Hambourg, qui exigeait que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou ses mandataires avaient pris toutes les mesures qui pouvaient être raisonnablement exigées pour éviter l'événement et ses conséquences. Toutefois, le membre de phrase “la durée de la responsabilité du transporteur telle que celle-ci est définie à l'article 4 (devenu le chapitre 3)” a suscité des critiques parce qu'il permettrait au transporteur de restreindre considérablement sa responsabilité vu que, comme indiqué au paragraphe 40 du document A/CN.9/510, des réserves ont été exprimées quant à l'approche adoptée dans le projet d'article 7, selon lequel le moment précis de la réception et de la livraison des marchandises pouvait être convenu par contrat entre les parties ou déterminé par référence aux coutumes ou aux usages.

c) Il est de plus indiqué au paragraphe 31 du document A/CN.9/525 qu'on s'est inquiété des raisons pour lesquelles il avait été jugé nécessaire de s'écarter du libellé des Règles de Hambourg. Il a été expliqué que l'on s'était écarté du libellé des Règles de La Haye et de celui des Règles de Hambourg pour améliorer et accroître la sécurité (concernant par exemple le fait que la responsabilité du transporteur était fondée sur une faute présumée, point qui avait dû être clarifié dans le consensus adopté par les rédacteurs des Règles de Hambourg). Selon l'opinion contraire, en combinant différents libellés provenant à la fois des Règles de La Haye et des Règles de Hambourg, on risquerait d'accroître l'insécurité car on ne savait pas comment la

disposition serait interprétée. Étant donné que les points de vue étaient divergents et que rien ne montre que l'un ait prévalu sur l'autre, il ne semble pas possible d'en tenir compte dans le texte du projet.

d) Il a été suggéré, toujours au paragraphe 31 du document A/CN.9/525, de simplifier le fondement de la responsabilité en supprimant la règle de la diligence raisonnable et en la remplaçant par la responsabilité découlant de l'utilisation du navire en tant que tel, ce qui créerait une norme très stricte, voire objective, de responsabilité. Étant donné qu'on s'est déclaré favorable, dans ce même paragraphe, au principe de la responsabilité du transporteur fondée sur la faute, la modification proposée semble entrer en conflit avec le point de vue de la majorité.

e) Au paragraphe 32 du document A/CN.9/525, il a été estimé que la norme de responsabilité

**23**

### **A/CN.9/WG.III/WP.32**

[6.1.260]

2. 6.1.361 Nonobstant les dispositions de l'article le paragraphe 1 6.1.1, si le transporteur prouve qu'il s'est acquitté des obligations qui lui incombent en vertu du chapitre 4 chapitre 562 et que la perte ou le dommage subi par les marchandises ou le retard de livraison a été causé [uniquement]<sup>63</sup> par l'un des événements suivants, [il est présumé, en l'absence de preuve contraire, que ni sa faute, ni celle d'une partie exécutante n'a causé [ni contribué à causer]<sup>64</sup> cette perte, ce dommage ou ce retard]<sup>65</sup> [le transporteur n'est pas responsable de cette perte, ce dommage ou ce retard, sauf lorsque est apportée la preuve de sa faute ou de celle d'une partie exécutante]<sup>66</sup>.

plus élevée qui avait été adoptée dans des instruments traitant d'autres modes de transport (comme la COTIF) ne serait pas acceptable dans le contexte maritime. À cet égard, on s'est déclaré favorable à l'inclusion d'éléments additionnels dans le projet d'article 6.1 (devenu l'article 14), provenant par exemple du projet de chapitre 5 (devenu le chapitre 4), qui énonce les obligations concrètes du transporteur. Cette suggestion semble avoir reçu l'appui du Groupe de travail et devrait être prise en considération.

f) Le texte initial figurant dans la variante A n'établit aucun lien clair entre le chapitre 5 (devenu le chapitre 4) et le chapitre 6 (devenu le chapitre 5) du projet d'instrument, à savoir entre la violation des obligations énoncées au chapitre 5 (ainsi que l'attribution de la charge de la preuve) et la responsabilité du transporteur prévue au chapitre 6. La proposition qui a été faite vise à établir ce lien.

g) Au paragraphe 32 du document A/CN.9/525, on a noté que si le projet d'instrument devait être appliqué au transport de porte à porte, les conflits avec des conventions relatives au transport terrestre unimodal (telles que la COTIF et la CMR) seraient inévitables étant donné que ces deux conventions imposaient une norme de responsabilité plus élevée au transporteur. Toutefois, on a estimé que ces conflits pourraient être réduits par l'insertion d'un libellé approprié dans le projet d'article 6.4 (devenu l'article 16) ainsi que du libellé utilisé pour le transporteur réel. D'une façon plus générale, on s'est interrogé sur le point de savoir si les règles supplétives en matière de responsabilité applicables dans le contexte du transport de porte à porte devraient être fondées sur les règles régissant le transport maritime plutôt que sur celles régissant le transport terrestre, qui sont plus strictes.

<sup>60</sup> Disposition déplacée dans le nouveau chapitre 6 (ancien chapitre 5) intitulé "Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]". Voir *supra*, note 50.

<sup>61</sup> Au paragraphe 45 du document A/CN.9/525, il est indiqué que le secrétariat a été invité à tenir compte des suggestions, des vues et des préoccupations figurant aux paragraphes 38 à 44 de ce

document lors de l'établissement de la nouvelle version de cette disposition qui, comme noté au paragraphe 39, devait être maintenue, selon l'avis qui a prévalu. Dans le texte proposé, on a tenté de prendre en compte les observations et suggestions faites par le Groupe de travail, qui figurent aux paragraphes 40 à 43 de ce document.

62 Le paragraphe 42 du document A/CN.9/525 fait référence aux préoccupations qui ont été exprimées concernant le fait que le chapeau du projet d'article 6.1.3 (devenu le paragraphe 2) ne prenait pas suffisamment en considération les cas où le transporteur prouvait que l'un des événements énumérés dans cet article s'était produit alors que l'on avait par ailleurs des raisons de penser que le navire n'était pas en état de navigabilité. Voir également le commentaire du projet d'article 6.1 (devenu l'article 14) figurant dans la note 59 ci-dessus.

63 Au paragraphe 42 du document A/CN.9/525, il a été proposé d'ajouter le mot "uniquement", surtout si les événements énumérés devaient être envisagés comme des cas d'exonération.

64 Au paragraphe 42 du document A/CN.9/525, il a été suggéré de supprimer les mots "ni contribué à causer", surtout si les événements énumérés devaient être envisagés comme des cas d'exonération.

65 Il s'agit là de la première variante, qui est fondée sur le "régime de présomption" proposé aux paragraphes 41 et 42 du document A/CN.9/525.

66 Comme proposé au paragraphe 41 du document A/CN.9/525, il s'agit là de la seconde variante,

**24**

#### **A/CN.9/WG.III/WP.32**

- a) i) ["acte de Dieu"], guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;
- b) ii) restrictions de quarantaine; intervention ou obstacles créés par des gouvernements, des autorités publiques, des dirigeants ou des personnes [y compris une intervention judiciaire ou faisant suite à une procédure judiciaire];
- c) iii) acte ou omission du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire;
- d) iv) grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail;
- [v) ...67;]
- e) vi) freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre des marchandises;
- f) vii) insuffisance ou état défectueux de l'emballage ou de marques;
- g) viii) vices cachés échappant à une diligence raisonnable;
- h) ix) manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom;
- i) x) actes accomplis par le transporteur ou une partie exécutante conformément aux pouvoirs conférés par les articles 12 et 13-2 les paragraphes 3 et 5 de l'article 5 lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour les personnes, les biens ou l'environnement ou ont été sacrifiées;
- [xi) ...68;]

Variante B des paragraphes 1 et 2

1. Le transporteur est dégagé de sa responsabilité s'il prouve:

- i) qu'il s'est acquitté des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 13-1 [ou que le non-respect de ses obligations n'a pas causé la perte, le dommage ou le retard de livraison] [ou n'y a pas contribué]69, et
- ii) que ni sa faute ni celle de ses proposés ou mandataires n'a causé cette perte, ce dommage ou ce retard [ou n'y a contribué]70, ou que la perte, le dommage ou le retard a été causé par l'un des événements

suivants:

a)i) [“acte de Dieu”], guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;

qui est fondée sur le régime traditionnel d'exonération, étant entendu toutefois que le transporteur ne sera pas exonéré si sa faute est prouvée.

67 Disposition déplacée au nouveau chapitre 6 intitulé “ Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]”. Voir *supra*, note 50.

68 Disposition déplacée au nouveau chapitre 6 intitulé “ Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]”. Voir *supra*, note 50.

69 Voir *supra*, note 64.

70 Ibid.

**25**

### **A/CN.9/WG.III/WP.32**

b)ii) restrictions de quarantaine; intervention ou obstacles créés par des gouvernements, des autorités publiques, des dirigeants ou des personnes [y compris une intervention judiciaire ou faisant suite à une procédure judiciaire];

c)iii) acte ou omission du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire;

d)iv) grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail;

[v) ... 71;]

e)vi) freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre des marchandises;

f)vii) insuffisance ou état défectueux de l'emballage ou de marques;

g)viii) vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

h)ix) manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom;

i)x) actes accomplis par le transporteur ou une partie exécutante conformément aux pouvoirs conférés par les paragraphes 3 et 5 de l'article 5 les articles 12 et 13-2 lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour les personnes, les biens ou l'environnement ou ont été sacrifiées;

[xi) ... 72;]

Le transporteur est toutefois responsable de la perte, du dommage ou du retard si le chargeur prouve que la faute du transporteur ou celle de ses préposés ou mandataires a causé cette perte, ce dommage ou ce retard [ou y a contribué]<sup>73</sup>.

Variante C des paragraphes 1 et 2

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de la perte ou du dommage subi par les marchandises ainsi que du retard de livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie à l'article 4 au chapitre 3.

2. Le transporteur est dégagé de la responsabilité qui lui incombe en vertu du paragraphe 1 s'il prouve qu'aucune faute de sa part ou de l'une quelconque des personnes visées à l'article 6.3.2 a) 15-3 n'a causé cette perte, ce dommage ou ce retard [ou n'y a contribué]<sup>74</sup>.

2.*bis* Il est présumé que ni sa faute ni celle de l'une quelconque des personnes visées à l'article 15-3 n'a causé la perte, le dommage ou le retard si le transporteur

<sup>71</sup> Disposition déplacée au nouveau chapitre 6 intitulé “Dispositions supplémentaires relatives au

transport par mer [ou autres eaux navigables]”. Voir *supra*, note 50.

72 Disposition déplacée au nouveau chapitre 6 intitulé “Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]”. Voir *supra*, note 50.

73 Voir *supra*, note 64.

74 Voir *supra*, note 64.

## 26

### A/CN.9/WG.III/WP.32

prouve que la perte ou le dommage subi par les marchandises ou le retard de livraison a été causé [uniquement]<sup>75</sup> par l’un des événements suivants:

a)i) [“acte de Dieu”], guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;

b)ii) restrictions de quarantaine; intervention ou obstacles créés par des gouvernements, des autorités publiques, des dirigeants ou des personnes [y compris une intervention judiciaire ou faisant suite à une procédure judiciaire];

c)iii) acte ou omission du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire;

d)iv) grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail;

[v) ... 76;]

e)vi) freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d’un vice caché, de la nature spéciale ou d’un vice propre des marchandises;

f)vii) insuffisance ou état défectueux de l’emballage ou de marques;

g)viii) vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

h)ix) manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom;

i)x) actes accomplis par le transporteur ou une partie exécutante conformément aux pouvoirs conférés par les paragraphes 3 et 5 de l’article 5 les articles 12 et 13-2 lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour les personnes, les biens ou l’environnement ou ont été sacrifiées;

[xi) ... 77;]

La présomption est réfutée si le demandeur prouve que la perte, le dommage ou le retard a été causé par la faute du transporteur ou de l’une quelconque des personnes visées à l’article 15-3. De plus, la présomption est réfutée si le demandeur prouve que la perte, le dommage ou le retard résulte d’un des cas mentionnés à l’article 13-1 a), b) ou c). Toutefois, dans ce cas, le transporteur est dégagé de sa

responsabilité s’il prouve qu’il s’est acquitté de l’obligation prévue à l’article 13.

3. 6.1.4 [Si la perte, le dommage ou le retard de livraison est dû en partie à un événement<sup>78</sup> dont le transporteur n’est pas responsable et en partie à un événement dont il est responsable, le transporteur est responsable de l’ensemble de la perte, du dommage ou du retard de livraison sauf s’il prouve qu’une partie précise du préjudice a été causée par un événement dont il n’est pas responsable.]

<sup>75</sup> Voir *supra*, note 63.

<sup>76</sup> Disposition déplacée au nouveau chapitre 6 intitulé “Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]”. Voir *supra*, note 50.

<sup>77</sup> Disposition déplacée au nouveau chapitre 6 intitulé “Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]”. Voir *supra*, note 50.

<sup>78</sup> Comme indiqué au paragraphe 55 du document A/CN.9/525, on s’est inquiété de l’ambiguïté du terme “événement” dont on ne savait pas très bien s’il était censé renvoyer uniquement à la

“cause” et s’il renverrait uniquement à la liste des présomptions du projet d’article 6.1.3 (devenu le paragraphe 2).

**27**

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

[Si la perte, le dommage ou le retard de livraison est dû en partie à un événement dont le transporteur n’est pas responsable et en partie à un événement dont il est responsable, le transporteur:

a) est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison si la partie demandant réparation de cette perte, de ce dommage ou de ce retard prouve qu’un ou plusieurs événements dont le transporteur est responsable en sont la cause; et

b) n’est pas responsable de la perte du dommage ou du retard de livraison s’il prouve qu’un ou plusieurs événements dont il n’est pas responsable en sont la cause.

Si aucune preuve ne permet de répartir le préjudice, le transporteur est responsable de la moitié de la perte, du dommage ou du retard de livraison.]<sup>79</sup>

[6.2 Calcul de la réparation<sup>80</sup>]

---

<sup>79</sup> Le texte supprimé constituait une deuxième variante dans la version préliminaire du projet d’instrument. Comme indiqué au paragraphe 56 du document A/CN.9/525, la première variante ayant reçu l’appui de la majorité au sein du Groupe de travail, il a été décidé qu’elle seule serait maintenue dans le projet d’instrument pour être de nouveau examinée par la suite. Toutefois, le Groupe de travail a décidé de conserver la deuxième variante dans une note ou dans les commentaires sur le projet de texte afin qu’elle puisse être examinée plus avant, à un stade ultérieur:

[Si la perte, le dommage ou le retard de livraison est dû en partie à un événement dont le transporteur n’est pas responsable et en partie à un événement dont il est responsable, le transporteur:

a) est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison si la partie demandant réparation de cette perte, de ce dommage ou de ce retard prouve qu’un ou plusieurs événements dont le transporteur est responsable en sont la cause; et

b) n’est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison s’il prouve qu’un ou plusieurs événements dont il n’est pas responsable en sont la cause.

Si aucune preuve ne permet de répartir le préjudice, le transporteur est responsable de la moitié de la perte, du dommage ou du retard de livraison.]

<sup>80</sup> Comme suggéré au paragraphe 60 du document A/CN.9/525, l’article 6.2 (devenu l’article 17) a été déplacé après l’article 6.4 (devenu l’article 16) pour qu’il ait un lien plus étroit avec l’article 6.7 (devenu l’article 18).

**28**

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

Article 15. 6.3 Responsabilité des parties exécutantes<sup>81</sup>

---

<sup>81</sup> a) Comme indiqué au paragraphe 64 du document A/CN.9/525, il a été décidé de conserver l’article 6.3 (devenu l’article 15), étant entendu que l’on en modifierait le texte pour tenir compte des préoccupations exprimées et que l’on examinerait si d’autres changements seraient nécessaires dans le cas où le projet d’instrument s’appliquerait finalement au transport de porte à porte.

Les “préoccupations” résumées au paragraphe 64 sont analysées ci-dessous pour que l’on détermine celles qui peuvent être prises en compte lors de la préparation d’une version révisée

du texte.

b) On s'est dit préoccupé par le fait qu'en traitant des parties exécutantes, le projet d'article introduisait une règle nouvelle qui donnait le droit d'intenter directement une action contre une partie avec laquelle les chargeurs n'avaient pas de relation contractuelle. On a fortement insisté sur le fait qu'il fallait éviter une telle innovation car elle risquait de poser de graves problèmes d'ordre pratique. L'affirmation, au paragraphe 94 du document A/CN.9/WG.III/WP.21, selon laquelle une partie exécutante n'assumait pas de responsabilité extracontractuelle, a été contestée. À cet égard, on a argué que la responsabilité extracontractuelle de la partie exécutante était une question de droit interne à laquelle le projet d'instrument ne s'appliquait pas. Le Groupe de travail ayant décidé de conserver cette disposition, les préoccupations susmentionnées ne peuvent être prises en considération.

c) On ne voyait pas non plus très bien dans quelles conditions une responsabilité pouvait être imposée à la partie exécutante. Même s'il fallait apparemment que la perte ou le dommage survienne "chez" la partie exécutante (en d'autres termes, lorsque les marchandises étaient sous sa garde), on ne voyait pas du tout comment traiter la question de la charge de la preuve dans ce cas. On pouvait, selon une interprétation, exiger que la partie exécutante prouve que la perte ou le dommage était survenu à un moment où elle n'avait pas la garde des marchandises. La charge de la preuve devrait incomber au demandeur, chose qu'il faudrait préciser. On a tenté de remédier à cette préoccupation dans la variante de l'article 6.3.1 a) (devenu l'article 15-1).

d) On a par ailleurs fait observer que le projet d'article 6.3.4 (devenu l'article 15-6) prévoyait une responsabilité conjointe et solidaire, mais n'indiquait pas la façon de procéder pour déterminer contre quelles parties se retourner, ce qui était particulièrement ambigu, car celles-ci n'avaient pas nécessairement de relation contractuelle. On pense toutefois qu'il serait peut-être préférable de ne pas énoncer de dispositions sur les actions récursoires entre les parties conjointement et solidairement responsables. Ni les Règles de La Haye-Visby (art. 4 *bis*) ni les Règles de Hambourg (art. 7) ne prévoient de dispositions sur ce point.

e) Aussi a-t-il été proposé au paragraphe 64 du document A/CN.9/525 soit de supprimer l'article 6.3 (devenu l'article 15) et la définition du terme "partie exécutante" figurant dans le projet d'article premier, soit de faire en sorte qu'il soit clair dans cette définition que l'article 6.3 (devenu l'article 15) ne s'appliquait qu'aux parties exécutant "matériellement" le contrat. L'idée de limiter le champ d'application de cet article aux parties exécutant "matériellement" le contrat de transport a été favorablement accueillie. À cet égard, on a proposé de supprimer les mots "ou s'engage à s'acquitter" dans l'article 6.3.2 a) ii) (devenu le paragraphe 3 b)). Toutefois, la définition de "partie exécutante" figurant dans l'article 1.17 (devenu l'article 1 e)) du projet d'instrument indique clairement qu'il s'agit d'une personne qui s'acquitte matériellement de l'une quelconque des obligations du transporteur, de sorte qu'aucune modification ne semble devoir être apportée à cette disposition.

f) Il est à noter que, dans les paragraphes 251 à 255 du document A/CN.9/526, lors de l'examen du champ d'application de l'instrument, le Groupe de travail s'est en outre penché sur la question du traitement des parties exécutantes. Comme indiqué au paragraphe 256 du même document, il a été convenu que le traitement des parties exécutantes dans le projet d'instrument était une question importante qui déterminerait l'orientation de tout l'instrument et qui pourrait contribuer à résoudre d'autres problèmes, tels que l'inclusion d'une référence aux dispositions impératives de la loi nationale dans l'article 4.2.1 (devenu l'article 8). Il n'était pas possible, à ce stade, de prendre une décision définitive ou provisoire sur la question et il fallait attendre que celle-ci ait fait l'objet d'une proposition écrite plus affinée. Cette proposition figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.34. À la lumière de cette proposition, le Groupe de travail voudra

**29**

**A/CN.9/WG.III/WP.32**



## 1. 6.3.1 a) Variante A du paragraphe 182

Une partie exécutante assume les responsabilités et obligations imposées et bénéficie des droits et exonérations conférés au transporteur par le présent instrument a) i) pendant la période où elle a la garde des marchandises; et b) ii) à tout autre moment dans la mesure où elle participe à l'exécution de l'une quelconque des activités prévues par le contrat de transport.

## Variante B du paragraphe 1

Une partie exécutante est responsable du préjudice résultant de la perte ou du dommage subi par les marchandises, ainsi que du retard de livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu:

- a) i) pendant la période où elle a la garde des marchandises; ou
  - b) ii) à tout autre moment dans la mesure où elle participe à l'exécution de l'une quelconque des activités prévues par le contrat de transport à condition que la perte, le dommage ou le retard ait eu lieu pendant l'exécution de ces activités.
- Les responsabilités et obligations imposées et les droits et exonérations conférés au transporteur par le présent instrument s'appliquent en ce qui concerne les parties exécutantes.

2. b) Si le transporteur accepte d'assumer des obligations autres que celles qui lui sont imposées par le présent instrument ou s'il accepte que sa responsabilité en cas de retard de livraison, de perte ou d'endommagement des marchandises ou liés aux marchandises soit plus élevée que les limites imposées en vertu des articles 16-2 6.4.2, 24-4 6.6.4, et 18 6.7, une partie exécutante n'est pas liée par cette acceptation à moins qu'elle n'accepte expressément ces obligations ou ces limites.

3. 6.3.2 a) Sous réserve de l'article 6.3.3 du paragraphe 5, le transporteur répond des actes et omissions de:

- a) i) toute partie exécutante; et
- b) ii) de toute autre personne, y compris les sous-traitants et agents d'une partie exécutante, qui s'acquittent ou s'engagent à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, dans la mesure où cette personne agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous sa supervision ou son contrôle; comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Un Le transporteur n'est tenu responsable en vertu de la présente disposition que lorsque cette partie exécutante ou cette autre personne a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.

4. b) Sous réserve de l'article 6.3.3 du paragraphe 5, une partie exécutante répond des actes et omissions de toute personne à laquelle elle a délégué l'exécution de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, y compris ses sous-traitants, employés et agents, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Une partie exécutante n'est tenue responsable en

---

peut-être examiner le traitement des parties exécutantes ainsi que les autres questions qui y sont abordées.

82 La variante A du paragraphe 1 se fonde sur le texte initial du projet d'instrument.

**30**

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

vertu de la présente disposition que lorsque la personne concernée a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent<sup>83</sup>.

5. 6.3.3 Si une action est intentée contre toute personne, autre que le transporteur, mentionnée à l'article 6.3.2 aux paragraphes 3 et 4, cette personne peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité dont peut se prévaloir le transporteur en vertu du présent instrument si elle prouve qu'elle a agi dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.

6. 6.3.4 Si plusieurs personnes sont responsables de la perte, de l'endommagement ou du retard de livraison des marchandises, elles assument une responsabilité conjointe et solidaire, mais uniquement dans les limites prévues aux articles 16 6.4, 24 6.6 et 18 6.7.

7. 6.3.5 Sans préjudice des dispositions de l'article 19 6.8, le montant total de la responsabilité de ces personnes ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans le présent instrument.

Article 16. 6.4 Retard<sup>84</sup>

1. 6.4.1 Il y a retard de livraison lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans un délai quelconque expressément convenu [ou, en l'absence d'une telle convention, dans le délai qu'il serait raisonnable d'attendre d'un transporteur diligent, compte tenu des conditions du contrat, des caractéristiques du transport et des circonstances du voyage].

2. 6.4.2 Si un retard de livraison cause un préjudice qui ne résulte pas de la perte ou du dommage subi par les marchandises transportées et n'est donc pas couvert par l'article 17 6.2, le montant dû à titre de réparation de ce préjudice est limité à un montant équivalent à [...] fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard]. Le montant total payable en vertu de la présente disposition et de l'article 18-1 6.7.1 ne dépasse pas la limite qui serait fixée en vertu de l'article 18-1 6.7.1 pour la perte totale des marchandises concernées.

[6.5 Déroutement<sup>85</sup>]

[6.6 Marchandises en pontée<sup>86</sup>]

<sup>83</sup> Correction apportée aux fins d'harmonisation avec le texte des articles 6.3.2 a) et 6.3.3 (devenus les paragraphes 3, 4 et 5).

<sup>84</sup> Comme indiqué au paragraphe 70 du document A/CN.9/525, le Groupe de travail est convenu de conserver tel quel le texte de l'article 6.4 (devenu l'article 16) pour en poursuivre l'examen à un stade ultérieur.

<sup>85</sup> Disposition déplacée au nouveau chapitre 6 intitulé "Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]". Voir *supra*, note 50.

<sup>86</sup> Disposition déplacée au nouveau chapitre 6 intitulé "Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]". Voir *supra*, note 50.

### 31

#### A/CN.9/WG.III/WP.32

Article 17. 6.2 Calcul de la réparation<sup>87</sup>

1. 6.2.1 Si le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises Sous réserve de l'article 18 6.788, la réparation due par le transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison prévus par le contrat de transport.

2. 6.2.2 La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.

3. 6.2.3 En cas de perte ou de dommage subi par les marchandises et sous réserve des dispositions de l'article 16 6.489, le transporteur n'est astreint au paiement d'aucune réparation dépassant ce qui est prévu dans les articles 6.2.1 et 6.2.2 les paragraphes 1 et 2 sauf lorsque le transporteur et le chargeur sont convenus de calculer la réparation d'une autre manière dans les limites de l'article 8890.

Article 18. 6.7 Limites de la responsabilité<sup>91</sup>

1. 6.7.1 Sous réserve de l'article 16-2 6.4.2, la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises est limitée à [...] unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou à [...] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable, sauf lorsque la nature et la valeur des marchandises ont été déclarées par le chargeur avant l'embarquement et figurent dans les données du contrat, [ou lorsqu'un montant supérieur à la limite de

<sup>87</sup> Voir *supra*, note 80.

<sup>88</sup> Un lien entre les dispositions relatives au calcul de la réparation et les limites de la responsabilité a été suggéré au paragraphe 60 du document A/CN.9/525.

<sup>89</sup> Les mots rayés ne semblent pas nécessaires, l'article 6.4 (devenu l'article 16) portant uniquement sur les pertes pécuniaires.

<sup>90</sup> Pour donner suite aux paragraphes 57 à 59 du document A/CN.9/525, on a ajouté ce membre de phrase qui vise à énoncer une disposition harmonisant le mode de calcul de la réparation. Ce calcul devrait tenir compte de l'intention exprimée par les parties dans le contrat de transport. Comme indiqué au paragraphe 58 du même document, on a estimé que c'était en fonction de l'intention des parties qu'il convenait de décider si les dommages indirects devraient être ou non compris dans le montant de la réparation.

<sup>91</sup> Le paragraphe 85 du document A/CN.9/525 indique que le Groupe de travail a décidé de maintenir l'intégralité du texte de l'article 6.7 (devenu l'article 18) dans le projet d'instrument en vue de la poursuite des débats à un stade ultérieur.

À sa onzième session, le Groupe de travail a examiné le champ d'application de l'instrument et, dans le cadre de cet examen, a abordé la question des limites de la responsabilité. Comme indiqué aux paragraphes 257 à 263 du document A/CN.9/526, plusieurs suggestions ont été faites concernant les limites de la responsabilité, mais à ce stade aucune instruction n'a été donnée au secrétariat. Comme indiqué au paragraphe 257 du même document, selon une opinion largement partagée, il ne fallait pas, au stade actuel des travaux, chercher à parvenir à un accord sur des montants précis pour les limites de responsabilité visées dans la disposition et le projet d'instrument devrait prévoir une procédure de modification rapide de la limitation de la responsabilité.

## 32

### A/CN.9/WG.III/WP.32

responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur.]<sup>92</sup>

[2. 6.7.1*bis* Nonobstant le paragraphe 1 l'article 6.7.1, lorsque le transporteur n'est pas en mesure d'établir si les marchandises ont été perdues ou endommagées pendant le transport par mer ou pendant le transport qui l'a précédé ou suivi, c'est la limite de responsabilité la plus élevée prévue dans les dispositions impératives internationales ou nationales régissant les différentes parties du transport qui s'applique.]<sup>93</sup>

3. 6.7.2 Lorsque les marchandises sont transportées dans ou sur un conteneur, les colis ou les unités de chargement déclarés dans les données du contrat comme ayant

été placés dans ou sur ce conteneur sont considérés comme colis ou unités de chargement. En l'absence d'une telle déclaration, les marchandises placées dans ou sur ce conteneur sont considérées comme une unité de chargement.

4. 6.7.3 L'unité de compte visée dans le présent article est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés dans le présent article sont convertis dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirages spéciaux, de la monnaie

92 Comme indiqué au paragraphe 259 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a rappelé que le dernier membre de phrase de l'article 6.7.1 (devenu le paragraphe 1) a été placé entre crochets en attendant une décision sur le point de savoir si une telle disposition devrait être unilatéralement ou bilatéralement impérative, et qu'il est provisoirement convenu de supprimer les crochets.

Le Groupe de travail voudra peut-être aussi examiner la variante suivante proposée pour le paragraphe 1: "Sous réserve de l'article 16-2 6.4.2, la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises est limitée à [...] unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou à [...] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. sauf Toutefois, lorsque la nature et la valeur des marchandises ont été déclarées par le chargeur avant l'embarquement et figurent dans les données du contrat, [ou lorsqu'un montant supérieur à la limite de responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur], la réparation due est limitée à un tel montant." Le Groupe de travail voudra peut-être noter que le membre de phrase final supplémentaire de cette variante devrait être revu à la lumière de l'article 88, car il pourrait être superflu si l'article 88 était adopté. Il souhaitera peut-être examiner la méthode à utiliser pour déterminer un montant, au moyen éventuellement de données statistiques.

93 En outre, lors des délibérations concernant la question du traitement des dommages non localisés, il a été proposé au paragraphe 264 du document A/CN.9/526 – et cette proposition a été adoptée par le Groupe de travail au paragraphe 267 – d'insérer cette disposition entre crochets après l'article 6.7.1 (devenu le paragraphe 1). Cette disposition constitue à présent le paragraphe 2.

Plusieurs variantes différentes pour le paragraphe 2 sont proposées ci-après: "Nonobstant le paragraphe 1, lorsque le transporteur n'est pas en mesure d'établir si les marchandises ont été perdues ou endommagées pendant le transport par mer ou pendant [le transport qui l'a précédé ou suivi] [l'une ou l'autre des périodes visées à l'article 8-1 a) et b)], c'est la limite de responsabilité la plus élevée [prévue dans les dispositions impératives internationales [et nationales] régissant les différentes parties du transport] [prévue par toute convention internationale [ou loi nationale] applicable conformément à l'article 8] [qui aurait régi tout contrat qui aurait été conclu entre les parties pour chaque partie du transport impliquant un mode de transport] [qui aurait été applicable si un contrat spécifique avait été conclu pour ce mode de transport] qui s'applique."

**33**

### **A/CN.9/WG.III/WP.32**

nationale d'un État contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirages spéciaux, de la monnaie d'un État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée

par cet État.

#### Article 19 6.8 Déchéance du droit de limiter la responsabilité

Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 15-3 et 4 6.3.2 ne peut limiter sa responsabilité conformément aux articles [16-2 6.4.2,] 24-4 6.6.4, et 18 6.7 du présent instrument, [ni conformément au contrat de transport] si le demandeur prouve que [le retard de livraison,] la perte ou le dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises résulte d'un acte ou d'une omission [personnels]<sup>94</sup> de la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité qui a été commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit témérement et en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement.

#### Article 20 6.9 Avis de perte, de dommage ou de retard

1. 6.9.1 Le transporteur est présumé, en l'absence de preuve contraire, avoir livré les marchandises telles que celles-ci sont décrites dans les données du contrat, à moins qu'un avis<sup>95</sup> de perte ou de dommage subi par les marchandises [ou lié aux marchandises]<sup>96</sup> indiquant la nature générale de cette perte ou de ce dommage n'ait été donné [par le destinataire ou en son nom]<sup>97</sup> avant la livraison ou au moment de la livraison au transporteur ou à la partie exécutante qui a livré les marchandises, ou, si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans [les trois jours ouvrables] [un délai raisonnable] [\_\_jours ouvrables au lieu de livraison] [\_\_jours consécutifs]<sup>98</sup> suivant la livraison des marchandises. Un tel avis n'est pas nécessaire dans le cas

94 Au cours du débat initial relatif à cette disposition, comme indiqué au paragraphe 92 du document A/CN.9/525, le Groupe de travail a pris note des observations et des suggestions qui avaient été faites et a décidé de maintenir le texte du projet d'article 6.8 (devenu l'article 19) dans le projet d'instrument en vue d'en poursuivre l'examen à un stade ultérieur. Toutefois, comme indiqué aux paragraphes 260 et 261 du document A/CN.9/526, à l'issue d'un débat concernant la référence à "un acte ou une omission personnels" de la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité, le Groupe de travail a décidé de placer entre crochets le mot "personnels" aux fins de la poursuite de la discussion à un stade ultérieur.

95 Le paragraphe 94 du document A/CN.9/525 donne pour instruction au secrétariat de tenir compte du large appui manifesté en faveur de la forme écrite de l'avis et de l'intégration des communications électroniques lorsqu'il établirait la version révisée du projet de texte.

L'article 2.3 (devenu l'article 5) du projet d'instrument prévoit que l'avis visé, entre autres, à l'article 6.9.1 (devenu le paragraphe 1) peut être donné au moyen d'une communication électronique ou, à défaut, doit l'être par écrit.

96 Conformément aux observations figurant au paragraphe 97 du document A/CN.9/525, le membre de phrase "ou lié aux marchandises" a été placé entre crochets et les mots "par le destinataire ou en son nom" ont été ajoutés. Il est possible que ces observations n'aient pas obtenu un appui suffisant.

97 Ibid.

98 Le paragraphe 95 du document A/CN.9/525 donne pour instruction au secrétariat de placer entre crochets les mots "trois jours ouvrables", et d'ajouter d'autres variantes, également entre crochets.

### 34

#### A/CN.9/WG.III/WP.32

d'une perte ou d'un dommage qui est constaté lors d'une inspection commune<sup>99</sup> des marchandises effectuée par le destinataire et le transporteur ou la partie exécutante dont la responsabilité est invoquée.

2. 6.9.2 Aucune réparation n'est due en vertu de l'article 6.4 16 à moins qu'un avis notifiant cette perte<sup>100</sup> n'ait été donné à la personne dont la responsabilité est invoquée dans un délai de 21 jours consécutifs à compter de la livraison des marchandises.

3. 6.9.3 Lorsque l'avis visé dans le présent chapitre est donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises, il a le même effet que s'il avait été donné au transporteur, et un avis donné au transporteur a le même effet qu'un avis donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises.

4. 6.9.4 En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, les parties à la demande ou au litige doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection et au pointage des marchandises et [pour accéder] [doivent donner accès] aux enregistrements et documents concernant le transport des marchandises<sup>101</sup>.

#### Article 21 6.10 Recours judiciaires

Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par le présent instrument et les obligations imposées par celui-ci sont applicables dans toute action contre le transporteur ou une partie exécutante pour perte ou dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport et pour retard de livraison de ces marchandises<sup>102</sup>, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou extracontractuelle ou autrement.

---

<sup>99</sup> Il a été déclaré au paragraphe 96 du document A/CN.9/525 que le terme "inspection contradictoire" ou en anglais "*concurrent inspection*" conviendrait peut-être mieux pour les pays de droit romain.

<sup>100</sup> Le Groupe de travail voudra peut-être examiner s'il faudrait ajouter un texte indiquant que cette perte devrait être limitée à la perte pour cause de retard.

<sup>101</sup> Il est indiqué au paragraphe 100 du document A/CN.9/525 que cette disposition devrait aussi mentionner l'accès aux enregistrements et documents concernant le transport des marchandises. Les mots entre crochets constituent deux variantes: la première lie l'accès à l'obligation de donner "toutes les facilités raisonnables", la seconde est indépendante, la notion de "caractère raisonnable" ne s'appliquant pas à elle.

<sup>102</sup> Le paragraphe 102 du document A/CN.9/525 indique que la suggestion tendant à inclure dans le projet d'article une référence au retard de livraison a bénéficié d'un large appui.

### 35

#### A/CN.9/WG.III/WP.32

### CHAPITRE 6. DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AU TRANSPORT PAR MER [OU AUTRES EAUX NAVIGABLES]<sup>103</sup>

#### Article 22. Responsabilité du transporteur<sup>104</sup>

##### Variante A<sup>105</sup>

1. 6.1.2 [Nonobstant les dispositions de l'article 14-1 6.1.1, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant

a) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou autres préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire; [b) d'un incendie à bord du navire, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur.]<sup>106</sup>

2. 6.1.3 *bis* L'article 14 s'applique également dans le cas des événements suivants:

a) v) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer; et [b) xi) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;]

103 Comme indiqué dans la note 50 ci-dessus, compte tenu du large soutien exprimé au sein du Groupe de travail en faveur de l'application du projet d'instrument au transport de porte-à-porte et non de port-à-port (voir par. 239 du document A/CN.9/526), on a pensé que le fait de présenter dans un chapitre séparé les dispositions du projet d'instrument devant s'appliquer uniquement au transport par mer pourrait aider à restructurer le projet d'instrument. Par conséquent, les dispositions ci-après du chapitre 6 (devenu le chapitre 5) ont été déplacées pour être regroupées sous le présent titre: article 6.1.2 (devenu l'article 22) et les parties pertinentes de l'article 6.1.3 (devenu aussi l'article 22) sur le fondement de la responsabilité, l'article 6.5 (devenu l'article 23) relatif au déroutement et l'article 6.6 (devenu l'article 24) relatif aux marchandises en pontée.

104 Si la variante B ou C des paragraphes 1 et 2 de l'article 14 est adoptée, le Groupe de travail voudra peut-être réexaminer le présent article en vue d'adopter une approche cohérente pour ce qui est du renversement des présomptions.

105 La variante A de l'article 22 se fonde sur le texte initial du projet d'instrument.

106 L'article 6.1.2 a) a été supprimé compte tenu du fait qu'aux paragraphes 35 et 36 du document A/CN.9/525, il a été largement estimé que la suppression de cette exception du régime international s'appliquant au transport de marchandises par mer constituerait un progrès important vers la modernisation et l'harmonisation du droit international des transports. Il a en outre été souligné que ce progrès pourrait être nécessaire dans le contexte de l'élaboration de règles internationales régissant le transport de porte à porte. Selon un point de vue voisin, bien qu'une élimination de l'exception générale fondée sur l'erreur des navigations soit probablement inévitable, l'alinéa a) devrait être conservé entre crochets en attendant qu'une décision définitive soit prise en ce qui concerne l'ensemble de la question de la responsabilité (c'est-à-dire les divers aspects de régime de responsabilité applicables aux diverses parties concernées). À l'issue d'un débat, le Groupe de travail a décidé de supprimer l'alinéa a). L'article 6.1.2 b) (devenu l'article 22-1) a été conservé entre crochets suite à la décision prise par le Groupe de travail au paragraphe 37 du document A/CN.9/525.

Au paragraphe 43 du même document, il a été suggéré que, si elle était maintenue, la mention concernant l'incendie à bord du navire devrait être transférée du projet d'article 6.1.2 au projet d'article 6.1.3 (qui figurent à présent tous les deux dans l'article 22), ce qui n'a pas été fait dans la variante A, mais dans la variante B.

## 36

### A/CN.9/WG.III/WP.32

#### Variante B

6.1.2 [Nonobstant les dispositions de l'article 6.1.1 14 1, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant

a) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou autres préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire; [b) d'un incendie à bord du navire, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur.]107

6.1.3 *bis* L'article 14 s'applique également dans le cas des événements suivants:

a) v) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer; [b) xi) péril, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;] [et] [c) ix) incendie à bord du navire, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;]108

#### Article 23. 6.5 Déroutement

1. a) Le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison dû à un déroutement<sup>109</sup> pour sauver ou tenter de sauver des vies [ou des biens]<sup>110</sup> en mer [ou à tout autre déroutement [raisonnable]]<sup>111</sup>.

2. b) Lorsque, en vertu du droit national, un déroutement constitue en soi un manquement aux obligations du transporteur, un tel manquement n'a d'effet que conformément aux dispositions du présent instrument<sup>112</sup>.

<sup>107</sup> Voir *supra*, note 106.

<sup>108</sup> Au paragraphe 43 du document A/CN.9/525, il a été suggéré que, si elle était maintenue, la mention concernant l'incendie à bord du navire devrait être transférée du projet d'article 6.1.2 au projet d'article 6.1.3 (devenu l'article 22).

<sup>109</sup> Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si, comme indiqué au paragraphe 73 du document A/CN.9/525, il faudrait insérer les mots "autorisé par le chargeur ou un déroutement" après les mots "retard de livraison dû à un déroutement".

<sup>110</sup> Comme suite au paragraphe 72 du document A/CN.9/525, la référence au sauvetage des biens a été mise entre crochets car des objections ont été soulevées concernant l'inclusion de ce type de sauvetage.

<sup>111</sup> La référence à tout autre déroutement raisonnable a été placée entre crochets compte tenu des questions soulevées au paragraphe 73 du document A/CN.9/525 quant à son utilisation. Il a en outre été suggéré au paragraphe 72 du même document de préciser dans le projet d'article que, lorsque les marchandises ont été sauvées grâce à un déroutement effectué contre rétribution, cette rétribution pouvait être utilisée pour réparer le préjudice causé par le retard qui en a résulté.

<sup>112</sup> Une variante de ce paragraphe serait la suivante: "Lorsque, en vertu du droit national, un déroutement constitue en soi un manquement aux obligations du transporteur, un tel manquement ne priverait le transporteur ou une partie exécutante d'aucune exonération ni limitation de responsabilité prévue par le présent instrument." Si cette variante est adoptée, le Groupe de travail voudra peut-être examiner si le paragraphe 1 est nécessaire.

**37**

### **A/CN.9/WG.III/WP.32**

Article 24. 6.6 Marchandises en pontée<sup>113</sup>

1. 6.6.1 Les marchandises ne peuvent être transportées sur le pont ou au-dessus du niveau du pont que si

a) i) cela est exigé par les lois ou les règles ou règlements administratifs applicables; ou

b) ii) elles sont transportées dans ou sur des conteneurs sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs; ou

c) iii) dans les cas non couverts par les alinéas a) i) ou b) ii) du présent article, le transport en pontée soit est effectué conformément au contrat de transport ou aux coutumes, usages et pratiques du commerce, soit découle d'autres usages ou pratiques du commerce en question.

2. 6.6.2 Si les marchandises ont été expédiées conformément au paragraphe 1 a) et c) à l'article 6.6.1 i) et iii), le transporteur n'est pas responsable de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ni du retard de livraison qui résultent des risques spéciaux que comporte leur transport en pontée. Si les marchandises sont transportées sur le pont ou au-dessus du niveau du pont conformément au paragraphe 1 b) à l'article 6.6.1 ii), le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ou du retard de livraison, en vertu des dispositions du présent instrument, sans qu'il soit tenu compte du fait qu'elles ont été transportées sur le pont ou au-dessus du niveau du pont. Si les marchandises sont transportées en pontée dans des cas autres que ceux autorisés en vertu du paragraphe 1 de l'article 6.6.1, le transporteur est responsable, indépendamment des



dispositions de l'article 14 6.1, de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ou du retard de livraison résultant exclusivement de leur transport en pontée.

3. 6.6.3 Si les marchandises ont été expédiées conformément au paragraphe 1 c) à l'article 6.6.1 iii), le fait que certaines marchandises sont transportées en pontée doit être indiqué dans les données du contrat. Si tel n'est pas le cas, le transporteur assume la charge de prouver que le transport en pontée est effectué conformément au paragraphe 1 c) à l'article 6.6.1 iii) et, si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis, il n'a pas le droit d'opposer cette disposition à un tiers qui a obtenu ce document de transport ou cet enregistrement électronique de bonne foi.

4. 6.6.4 Si le transporteur visé par le présent article 24 6.6 est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises transportées en pontée ou du retard de livraison de ces marchandises, sa responsabilité est limitée comme prévu aux articles 16 6.4 et 18 6.7; cependant, si le transporteur et le chargeur ont expressément convenu que les marchandises seraient transportées en cale, le transporteur n'a pas le droit de limiter sa responsabilité pour toute perte ou tout dommage subi par les marchandises qui résulte exclusivement de leur transport en pontée.

---

113 Comme indiqué au paragraphe 80 du document A/CN.9/525, le Groupe de travail a décidé de conserver la structure et le contenu de l'article 6.6 (devenu l'article 24) aux fins de la poursuite de la discussion à un stade ultérieur. Il voudra peut-être noter que cet article dépend dans une large mesure de la définition de "conteneur" figurant à l'article 1 s).

**38**

## **A/CN.9/WG.III/WP.32**

### **CHAPITRE 7. OBLIGATIONS DU CHARGEUR**

#### Article 25

7.1 [Sous réserve des dispositions du contrat de transport,]<sup>114</sup> le chargeur remet les marchandises prêtes pour le transport et<sup>115</sup> dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de brêlage, d'immobilisation et de déchargement dont elles feront l'objet, et ne causeront pas de dommage corporel ou matériel. Au cas où les marchandises sont remises dans ou sur un conteneur ou une remorque où elles ont été placées par le chargeur, celui-ci doit les arrimer, les brêler et les immobiliser dans ou sur le conteneur ou la remorque de telle manière qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention et de déchargement du conteneur ou de la remorque, et ne causeront pas de dommage corporel ou matériel<sup>116</sup>.

#### Article 26

7.2 Le transporteur fournit au chargeur, à sa demande, les informations dont il a connaissance et les instructions qui sont raisonnablement nécessaires ou qui revêtent de l'importance pour le chargeur pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 25 7.1<sup>117</sup>.

#### Article 27

7.3 Le chargeur fournit au transporteur les informations, instructions et documents qui sont raisonnablement nécessaires pour:

a) la manutention et le transport des marchandises, y compris les précautions devant être prises par le transporteur ou une partie exécutante;

- b) le respect des règles, règlements et autres exigences des autorités concernant le transport prévu, y compris les déclarations, demandes et autorisations concernant les marchandises;
- c) la compilation des données du contrat et l'émission des documents de transport ou des enregistrements électroniques, y compris les renseignements visés à

114 Comme indiqué au paragraphe 148 du document A/CN.9/510, le Groupe de travail est convenu de placer le membre de phrase "Sous réserve des dispositions du contrat de transport" entre crochets, en attendant des consultations et des discussions complémentaires sur l'étendue de l'obligation du transporteur et la mesure dans laquelle celle-ci relevait de la liberté contractuelle.

115 Les paragraphes 145 et 148 du document A/CN.9/510 indiquent que le Groupe de travail est convenu de supprimer le mot "et".

116 Le Groupe de travail a pris note de la suggestion faite au paragraphe 148 du document A/CN.9/510 d'établir un autre libellé reposant sur les articles 12, 13 et 17 des Règles de Hambourg.

117 Comme indiqué au paragraphe 151 du document A/CN.9/510, on s'est demandé si le projet de disposition, qui traitait essentiellement des obligations du transporteur, était bien à sa place dans un chapitre consacré aux obligations du chargeur. Il a toutefois été considéré qu'en raison du lien étroit entre le projet d'article 7.2 (devenu l'article 26) et les autres dispositions du projet de chapitre 7 (contenant à présent les articles 25 à 32), l'endroit n'était pas nécessairement mal choisi. Tout en tenant compte des autres observations faites aux paragraphes 149 à 151 du même document, le Groupe de travail a décidé de conserver le projet de disposition afin de l'examiner en détail à une session ultérieure (par. 152 du document A/CN.9/510).

### 39

#### A/CN.9/WG.III/WP.32

l'article 34-1 8.2.1 b) et c), le nom de la partie devant être identifiée comme le chargeur dans les données du contrat et le nom du destinataire ou l'ordre, à moins que le chargeur puisse raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du transporteur<sup>118</sup>.

#### Article 28

7.4 Les informations, instructions et documents que le chargeur et le transporteur se communiquent en vertu des articles 26 7.2 et 27 7.3 doivent être fournis en temps utile et être exacts et complets<sup>119</sup>.

#### Article 29

##### Variante A120

[7.5 Le chargeur et le transporteur sont responsables<sup>121</sup> l'un envers l'autre et envers le destinataire et la partie contrôlante de toute perte ou tout dommage résultant du non-respect par l'un ou l'autre des obligations leur incombant respectivement en vertu des articles 26 7.2, 27 7.3 et 28 7.4.]<sup>122</sup>

118 Comme indiqué au paragraphe 153 du document A/CN.9/510, le Groupe de travail a approuvé le libellé du projet d'article 7.3 (devenu l'article 27) comme une base solide pour la reprise ultérieure des discussions.

119 Comme indiqué au paragraphe 154 du document A/CN.9/510, le Groupe de travail est convenu de conserver le texte pour complément d'examen.

120 La variante A de l'article 29 se fonde sur le texte initial du projet d'instrument.

121 Comme indiqué au paragraphe 156 du document A/CN.9/510, on a craint que le type de responsabilité établie par l'article 7.5 (devenu le paragraphe 1) ne soit pas appropriée étant

donné que les obligations énoncées dans les articles 7.2, 7.3 et 7.4 (devenus les articles 26, 27 et 28) n'étaient pas absolues et impliquaient un jugement de valeur. Certaines délégations ont jugé excessif que l'on impose une responsabilité de plein droit en cas d'inexécution de ce qu'elles considéraient comme des obligations souples et imprécises. Il a aussi été dit que la disposition, dans son libellé actuel, était ambiguë et qu'on ignorait quels en seraient les effets, s'agissant de la responsabilité envers un destinataire ou une partie contrôlante ou de la question de savoir si un transporteur serait responsable envers un destinataire au cas où le chargeur n'aurait pas communiqué les données nécessaires et vice-versa.

122 Une autre inquiétude exprimée au paragraphe 157 du document A/CN.9/510 avait trait au fait que la disposition ne prévoyait pas de responsabilité partagée dans les cas où le chargeur et le transporteur étaient concurremment responsables et au fait que la disposition était ambiguë car on ne voyait pas bien ce que signifiaient les mots "toute perte ou tout dommage" par rapport, notamment, à l'expression "préjudice matériel ou corporel" employée à l'article 7.6 (devenu l'article 30). Le paragraphe 158 du document A/CN.9/510 indique que le Groupe de travail a finalement décidé de mettre l'article 7.5 (devenu l'article 29) entre crochets en attendant qu'il soit réexaminé à la lumière des préoccupations et propositions mentionnées dans les paragraphes 156 et 157. Le secrétariat a été prié d'élaborer une version révisée, assortie de variantes possibles tenant compte des suggestions faites. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est généralement convenu que, lors de la révision du projet d'article 7.5 (devenu l'article 29), il faudrait tenir dûment compte du fait que les informations qui y étaient visées pourraient être communiquées au moyen de messages électroniques, c'est-à-dire introduites dans un système de communication électronique et reproduites avec ou sans changement pendant la transmission. La variante B a été élaborée compte tenu de ces observations.

#### 40

#### A/CN.9/WG.III/WP.32

##### Variante B

- [1. Le chargeur est responsable envers le transporteur, le destinataire et la partie contrôlante de toute perte ou tout préjudice matériel [ou corporel] résultant du non-respect des obligations lui incombant en vertu des articles 27 et 28.
2. Le transporteur est responsable envers le chargeur, le destinataire et la partie contrôlante de toute perte ou tout préjudice matériel [ou corporel] résultant du non-respect des obligations lui incombant en vertu des articles 26 et 28.
3. Lorsque la perte ou le préjudice matériel [ou corporel] résulte du non-respect à la fois par le chargeur et par le transporteur de leurs obligations respectives, le chargeur et le transporteur sont solidairement responsables envers le destinataire ou la partie contrôlante pour cette perte ou ce préjudice matériel [ou corporel].]

##### Article 30

##### Variante A123

7.6 Le chargeur est responsable envers le transporteur de toute perte ou tout préjudice matériel ou corporel causé par les marchandises et de tout manquement aux obligations lui incombant en vertu de l'article 7.1 25, à moins qu'il ne prouve que cette perte ou ce préjudice a été causé par des événements ou à la suite de circonstances qu'un chargeur diligent n'aurait pas pu éviter ou dont il n'aurait pas pu empêcher les conséquences.

##### Variante B

Un chargeur n'est pas responsable d'une perte ou d'un dommage subi par le transporteur ou un navire résultant d'une cause quelconque en l'absence d'un acte, d'une faute ou d'une négligence de sa part [, ou de la part de ses mandataires ou préposés]124.

### Variante C

Le chargeur est responsable envers le transporteur de toute perte ou tout préjudice matériel ou corporel causé par les marchandises et de tout manquement aux obligations lui incombant en vertu de l'article 25, à moins qu'il ne prouve qu'il n'a pas causé cette perte ou ce préjudice ou qu'il n'y a pas contribué<sup>125</sup>.

#### Article 31

7.7 Si une personne identifiée comme "chargeur" dans les données du contrat, bien qu'elle ne soit pas le chargeur tel que défini à l'article 1.19 1 d), accepte le

<sup>123</sup> La variante A de l'article 30 se fonde sur le texte initial du projet d'instrument.

<sup>124</sup> Comme indiqué aux paragraphes 161 et 170 du document A/CN.9/510, il a été convenu de faire figurer cette variante aux côtés du libellé initial de l'article 7.6 (variante A) de sorte que ces deux textes puissent être examinés à nouveau lors d'une session ultérieure du Groupe de travail.

Le paragraphe 166 du même document indique en outre qu'il faudrait peut-être supprimer la mention des "mandataires ou préposés" du chargeur, étant donné que la question pourrait être traitée à l'article 7.8 (devenu l'article 32).

<sup>125</sup> Cette variante est censée refléter le texte de la variante C de l'article 14-1 et 2. Le Groupe de travail voudra peut-être envisager un texte semblable pour cette disposition en fonction de la variante qu'il adoptera pour l'article 14-1 et 2.

### 41

#### A/CN.9/WG.III/WP.32

document de transport ou l'enregistrement électronique, elle est alors a) soumise aux responsabilités et obligations qui incombent au chargeur en vertu du présent chapitre et de l'article 11.5 57, et b) bénéficie des droits et exonérations dont bénéficie le chargeur en vertu du présent chapitre et du chapitre 13.

#### Article 32

7.8 Le chargeur répond des actes et omissions de toute personne à qui il a délégué l'exécution de l'une quelconque des obligations lui incombant en vertu du présent chapitre, y compris de ses sous-traitants, employés, agents et toutes autres personnes qui agissent, soit directement soit indirectement, à sa demande ou sous sa supervision ou son contrôle, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Le chargeur n'est tenu responsable en vertu de la présente disposition que lorsque la personne concernée a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent<sup>126</sup>.

### CHAPITRE 8. DOCUMENTS DE TRANSPORT ET ENREGISTREMENTS ÉLECTRONIQUES

#### Article 33. 8.1 Émission du document de transport ou de l'enregistrement électronique

Lors de la remise des marchandises à un au transporteur ou à une la partie exécutante:

- a) i) l'expéditeur est en droit d'obtenir un document de transport ou, si le transporteur y consent, un enregistrement électronique constatant la réception des marchandises par le transporteur ou la partie exécutante;
- b) ii) le chargeur ou, si ce dernier l'indique au transporteur, la personne visée à l'article 31 7.7 est en droit d'obtenir du transporteur un document de transport négociable approprié, sauf si le chargeur et le transporteur sont convenus, expressément ou tacitement, de ne pas utiliser un document de transport négociable, ou si la coutume, l'usage ou la pratique du commerce est de ne pas en utiliser. Si, conformément à l'article 3 2.1, le transporteur et le chargeur sont convenus

d'utiliser un enregistrement électronique, le chargeur est en droit d'obtenir du transporteur un enregistrement électronique négociable, sauf s'ils sont convenus de ne pas utiliser un tel enregistrement, ou si la coutume, l'usage ou la pratique du commerce est de ne pas en utiliser<sup>127</sup>.

<sup>126</sup> Comme indiqué aux paragraphes 169 et 170 du document A/CN.9/510, le Groupe de travail a convenu que l'article 7.8 (devenu l'article 32) constituait une base pour la poursuite des discussions, mais qu'il fallait tenir compte des diverses préoccupations qui avaient été exprimées en ce qui concerne son libellé actuel. À l'issue de la discussion, il a été proposé de réduire la portée de cet article de façon à ce qu'il ne vise que les obligations du chargeur susceptibles d'être déléguées. Il a été convenu de conserver le texte de l'article 7.8 (devenu l'article 32) ainsi que le texte proposé au paragraphe 161 du document A/CN.9/510 comme variante du libellé actuel de l'article 7.6 (devenu l'article 30) de sorte que ces deux textes puissent être de nouveau examinés lors d'une session ultérieure du Groupe de travail.

<sup>127</sup> Comme indiqué au paragraphe 25 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé que l'article 8.1 (devenu l'article 33) était généralement acceptable quant au fond. En outre, pour ce

**42**

#### **A/CN.9/WG.III/WP.32**

Article 34. 8.2 Données du contrat

1. 8.2.1 Les données du contrat figurant dans le document de transport ou l'enregistrement électronique visé à l'article 33 8.1 doivent comprendre notamment:

- a) une description des marchandises;
- b) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles que fournies par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive lesdites marchandises;
- c)
  - i) le nombre de colis, le nombre de pièces ou la quantité tels que fournis par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive les marchandises<sup>128</sup>; et
  - ii) le poids tel que<sup>129</sup> fourni par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive les marchandises;
- d) une indication de l'état et du conditionnement apparents des marchandises au moment auquel le transporteur ou une partie exécutante les reçoit pour expédition;
- e) le nom et l'adresse du transporteur; et
- f) la date:

qui est de l'alinéa i) (devenu l'alinéa a)), il a été suggéré de remplacer les mots "document de transport" par le mot "récépissé". Bien que l'on ait donné généralement la préférence au terme "document de transport" par souci de cohérence terminologique, il a été reconnu que, du fait que tous les documents de transport tels que définis à l'article 1.20 (devenu l'article 1 k)) ne remplissaient pas la fonction d'attestation de la réception des marchandises par le transporteur, il était important d'indiquer très clairement qu'en vertu de l'alinéa i) (devenu l'alinéa a)), le document de transport devrait remplir la fonction de récépissé. Par ailleurs, comme indiqué au paragraphe 26 du document A/CN.9/526, il a été demandé si l'article 8.1 (nouvel article 33) ne risquait pas d'interférer avec diverses pratiques existantes concernant l'utilisation de types particuliers de documents de transport, tels que les connaissements "reçus pour embarquement" et "à bord". Il a été répondu que l'article 8.1 (devenu l'article 33) avait été rédigé de manière très large pour englober tout type de document de transport susceptible d'être utilisé dans la

pratique, y compris tout type particulier de connaissance ou même certains types de lettres de transport non négociables.

128 Comme indiqué au paragraphe 27 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail est convenu d'ajouter ces mots. Comme indiqué au paragraphe 28 du même document, on a exprimé la crainte que cet ajout ne soit interprété comme imposant au chargeur une lourde responsabilité, en particulier si le chapitre 8 (nouveaux articles 33 à 40) devait être lu en conjonction avec l'article 7.4 (devenu l'article 28). On a répondu que l'article 8.2.1 (devenu le paragraphe 1) ne devait pas être interprété comme créant une responsabilité quelle qu'elle soit pour le chargeur en vertu du projet de chapitre 7.

129 La crainte a été exprimée au paragraphe 28 du document A/CN.9/526 que les mots "tel que fourni par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive les marchandises" ne soient interprétés comme imposant au chargeur une lourde responsabilité et on a répondu que cette disposition ne visait pas à créer une responsabilité quelle qu'elle soit pour le chargeur. Le Groupe de travail voudra peut-être envisager de remplacer la formule "tel que fourni par le chargeur" par la formule "s'il est fourni par le chargeur". Il faudrait être prudent en ce qui concerne l'emploi de ces formules dans chacune des dispositions pertinentes.

#### 43

##### A/CN.9/WG.III/WP.32

i) à laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises; ou

ii) à laquelle les marchandises ont été mises à bord du navire; ou

iii) à laquelle le document de transport ou l'enregistrement électronique a été émis<sup>130</sup>.

2. 8.2.2 L'expression "état et conditionnement apparents des marchandises" employée à l'article 8.2.1 au paragraphe 1 désigne l'état et le conditionnement des marchandises établis à partir:

a) d'une inspection externe raisonnable des marchandises telles qu'elles sont emballées au moment où le chargeur les remet au transporteur ou à une partie exécutante; et

b) de toute inspection supplémentaire que le transporteur ou une partie exécutante réalise effectivement avant d'émettre le document de transport ou l'enregistrement électronique<sup>131</sup>.

##### Article 35 8.2.3 Signature<sup>132</sup>

a) Un document de transport est signé par le transporteur ou par une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier.

b) Un enregistrement électronique est authentifié par la signature électronique du transporteur ou d'une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier.

Aux fins de la présente disposition, une telle signature électronique désigne des données sous forme électronique contenues dans l'enregistrement électronique ou logiquement associées d'une autre manière audit enregistrement, qui sont utilisées pour identifier le signataire dans le cadre de l'enregistrement électronique et pour indiquer que le transporteur approuve cet enregistrement<sup>133</sup>.

<sup>130</sup> Comme indiqué au paragraphe 75 du document A/CN.9/526, il a été suggéré que le Groupe de travail envisage de modifier l'article 8.2.1 (devenu le paragraphe 1) de façon à inclure le nom et l'adresse du destinataire parmi les données du contrat devant figurer dans le document de transport. Voir également les propositions de modification de l'article 10.3.1 (devenu l'article 48) ci-dessous. Le Groupe de travail voudra peut-être déterminer si le nom et l'adresse du destinataire doivent figurer sur une liste d'éléments obligatoires. Il voudra peut-être en outre

examiner qu'elle serait la sanction en cas de non-communication des informations obligatoires. Cette sanction pourrait être différente selon qu'un document de transport est négociable ou non.

131 Le paragraphe 31 du document A/CN.9/526 indique que le Groupe de travail a jugé l'article 8.2.2 (devenu le paragraphe 2) généralement acceptable quant au fond.

132 Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si le terme "signature" devrait être défini comme, par exemple, à l'article 14-3 des Règles de Hambourg, en particulier à la lumière de la pratique moderne.

133 Comme indiqué au paragraphe 32 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail est convenu que l'article 8.2.3 (devenu l'article 35) était généralement acceptable quant au fond, mais qu'il faudrait peut-être examiner plus en avant cette disposition à un stade ultérieur afin de vérifier sa cohérence avec la Loi type de la CNUDCI sur les signatures électroniques (2001). Lors de la révision de cette disposition, il serait peut-être utile de garder à l'esprit les articles 14-2 et 3 des Règles de Hambourg.

#### 44

#### A/CN.9/WG.III/WP.32

Article 36 8.4 Insuffisance des données du contrat<sup>134</sup>

1. 8.2.4 Omission d'éléments devant figurer dans les données du contrat

Le défaut d'une ou de plusieurs des données du contrat visées à l'article 34-1 8.2.1, ou l'inexactitude d'une ou de plusieurs de ces données, n'a pas en soi d'incidence sur la nature juridique ou la validité du document de transport ou de l'enregistrement électronique<sup>135</sup>.

2. 8.4.1 Date

Si les données du contrat comprennent la date, mais n'en indiquent pas la signification, la date est considérée être:

- a) si les données du contrat indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire, la date à laquelle toutes les marchandises indiquées dans le document de transport ou l'enregistrement électronique ont été chargées sur le navire; ou
- b) si les données du contrat n'indiquent pas que les marchandises ont été chargées sur un navire, la date à laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises<sup>136</sup>.

[3. 8.4.2 Défaut d'identification du transporteur

Si les données du contrat n'identifient pas le transporteur, mais indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire désigné, le propriétaire inscrit du navire est présumé être le transporteur. Le propriétaire inscrit peut réfuter cette présomption en prouvant que le navire était l'objet, au moment du transport, d'un affrètement coque nue qui transfère la responsabilité contractuelle du transport des marchandises à un affréteur coque nue identifié. [Si le propriétaire inscrit réfute la présomption selon laquelle il est le transporteur en vertu du présent article, l'affréteur coque nue au moment du transport est présumé être le transporteur de la même manière que le propriétaire inscrit était présumé être le transporteur.]]<sup>137</sup>

<sup>134</sup> Pour une plus grande cohérence, cette disposition a été déplacée de sa position initiale pour être insérée ici.

<sup>135</sup> Comme indiqué au paragraphe 34 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé que l'article 8.2.4 (devenu le paragraphe 1) était généralement acceptable quant au fond.

<sup>136</sup> Comme indiqué au paragraphe 55 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé que l'article 8.4.1 (devenu le paragraphe 2) était généralement acceptable quant au fond, tout en notant la question soulevée en ce qui concerne les enregistrements électroniques, en particulier que les mots "document de transport ou enregistrement électronique" apparaissent souvent

dans les dispositions du chapitre 8 du projet d'instrument et que leur répétition avait pour effet de souligner la distinction entre les documents de transport et les enregistrements électroniques au lieu de mettre l'accent sur la teneur du document, comme le prévoyait le mandat du Groupe de travail.

137 Comme indiqué au paragraphe 60 du document A/CN.9/526, selon l'opinion qui a prévalu au sein du Groupe de travail, l'article 8.4.2 (devenu le paragraphe 3) identifiait un problème sérieux qui devait être traité dans le projet d'instrument, mais la question exigeait une étude plus approfondie des autres moyens qui permettraient de régler ce problème et la disposition telle qu'elle était rédigée n'était pas encore satisfaisante. Le Groupe de travail a décidé de maintenir l'article 8.4.2 (devenu le paragraphe 3) entre crochets dans le projet d'instrument et de l'examiner d'une façon plus détaillée à une date ultérieure.

**45**

#### **A/CN.9/WG.III/WP.32**

##### 4. 8.4.3 État et conditionnement apparents

Si les données du contrat n'indiquent pas l'état et le conditionnement apparents des marchandises au moment où le transporteur ou une partie exécutante les reçoit du chargeur, le document de transport ou l'enregistrement électronique constitue, selon le cas, une présomption, sauf preuve contraire, ou une preuve concluante en vertu de l'article 39 8.3.3 que l'état et le conditionnement apparents des marchandises étaient bons au moment où le chargeur les a remises au transporteur ou à une partie exécutante<sup>138</sup>.

Article 37. 8.3 Réserves concernant la description des marchandises dans les données du contrat

8.3.1 Dans les cas énumérés ci-après, 1 Le transporteur, s'il agit de bonne foi lorsqu'il émet un document de transport ou un enregistrement électronique, peut apporter des réserves aux informations mentionnées à l'article 34-1 a) 8.2.1 a)<sup>139</sup>, 34-1 b) 8.2.1 b) ou 34-1 c) 8.2.1 c) en y insérant une clause appropriée indiquant dans les cas et de la manière décrits ci-dessous pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies par le chargeur:

a) S'agissant de marchandises non conteneurisées:

i) si le transporteur peut montrer qu'il n'avait pas de moyens raisonnables de vérifier les informations fournies par le chargeur, il peut inclure une réserve appropriée en faire état dans les données du contrat en indiquant les informations en question; ou

ii) si le transporteur a des raisons de considérer que les informations fournies par le chargeur sont inexactes, il peut inclure une clause indiquant ce qu'il considère raisonnablement comme des informations exactes.

b) S'agissant de marchandises qui lui sont remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur fermé, sauf<sup>140</sup> si le transporteur ou une partie exécutante inspecte en fait les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur ou a d'une autre manière effectivement connaissance du contenu du conteneur avant l'émission du document de transport, à condition, toutefois, que dans ce cas, le transporteur puisse inclure une telle clause s'il considère raisonnablement que les informations fournies par le chargeur concernant le contenu du conteneur sont inexactes<sup>141</sup>, le transporteur peut inclure dans les données du contrat une réserve appropriée concernant:

<sup>138</sup> Comme indiqué au paragraphe 61 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé que l'article 8.4.3 (devenu le paragraphe 4) était généralement acceptable quant au fond.



139 L'ajout d'une référence à l'article 8.2.1 a) (devenu l'article 34-1 a)) a été suggéré au paragraphe 36 du document A/CN.9/526.

140 Le membre de phrase "sauf si le transporteur ou une partie exécutante inspecte en fait les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur ou a, d'une autre manière, effectivement connaissance du contenu du conteneur avant l'émission du document de transport, à condition, toutefois, que dans ce cas, le transporteur puisse inclure une telle clause s'il considère raisonnablement que les informations fournies par le chargeur concernant le contenu du conteneur sont inexactes" a été placé dans le chapeau, alors qu'il se trouvait initialement à la fin de l'alinéa, pour bien montrer qu'il est censé s'appliquer à l'ensemble de l'alinéa.

141 Comme indiqué au paragraphe 36 du document A/CN.9/526, une autre suggestion, était d'inclure également une disposition libellée comme l'article 8.3.1 a) ii) (devenu l'alinéa a) ii))

**46**

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

- i) les marques principales apposées sur les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur; ou
- ii) le nombre de colis, le nombre de pièces ou la quantité de marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur;
- c) S'agissant de marchandises remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur fermé, le transporteur peut apporter des réserves à toute mention du poids des marchandises ou du poids d'un conteneur et de son contenu en indiquant expressément qu'il n'a pas pesé le conteneur:
  - i) si le transporteur peut montrer que ni lui ni une partie exécutante n'ont pesé le conteneur; et
  - si le chargeur et le transporteur ne sont pas convenus avant l'embarquement de peser le conteneur et de mentionner le poids dans les données du contrat; ou
  - ii) si le transporteur peut montrer qu'il n'y avait pas de moyen commercialement raisonnable de vérifier le poids du conteneur<sup>142</sup>.

Article 38 8.3.2 Moyens raisonnables de vérification et bonne foi

Aux fins de l'article 37 8.3.1:

- a) un "moyen raisonnable de vérification" doit être non seulement matériellement praticable mais aussi commercialement raisonnable;
- b) un le transporteur agit de "bonne foi" lorsqu'il émet un document de transport ou un enregistrement électronique:
  - i) s'il ignore effectivement que l'une quelconque des indications essentielles figurant dans le document de transport ou l'enregistrement électronique est fausse ou trompeuse quant à son contenu; et
  - ii) s'il n'a pas intentionnellement omis de déterminer si une indication essentielle figurant dans le document de transport ou l'enregistrement électronique est fausse ou trompeuse quant à son contenu parce qu'il pense que cette indication est susceptible d'être fausse ou trompeuse;

dans l'article 8.3.1 b) (devenu l'alinéa b)) pour traiter du cas où le transporteur avait des raisons de considérer que les informations fournies par le chargeur au sujet du contenu du conteneur étaient inexactes. Le Groupe de travail voudra peut-être en outre prendre note des suggestions faites au paragraphe 37 du même document. L'une d'elles était de faire obligation au transporteur qui décidait d'assortir de réserves les informations données dans le document de transport d'en consigner les raisons. Une autre tendait à ce que le projet d'instrument traite du cas où le transporteur acceptait de ne pas assortir de réserves la description des marchandises, par exemple pour ne pas gêner l'émission d'un crédit documentaire, mais obtenait une garantie

du chargeur. On a aussi émis l'idée que si le transporteur, agissant de mauvaise foi, s'était abstenu de son plein gré de faire des réserves sur les informations dans les données du contrat, un tel comportement devrait être sanctionné et que le transporteur ne devrait pouvoir invoquer aucune limitation de responsabilité.

142 Comme indiqué au paragraphe 36 du document A/CN.9/526, il a été suggéré d'ajouter une disposition appropriée pour traiter du cas où il n'y avait pas de possibilité commercialement raisonnable de peser le conteneur. Le Groupe de travail voudra peut-être noter que ce sousalinéa est censé s'aligner sur la disposition relative aux moyens raisonnables de vérification, dans l'article 38.

**47**

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

c) il incombe à la partie alléguant que le transporteur n'a pas agi de bonne foi lorsqu'il a émis un document de transport ou un enregistrement électronique de prouver que tel a été le cas<sup>143</sup>.

Article 39 8.3.3 Présomption sauf preuve contraire et preuve concluante  
Sauf disposition contraire de l'article 40 8.3.4, un document de transport ou un enregistrement électronique qui atteste la réception des marchandises constitue:

- a) une présomption, sauf preuve contraire, de la réception, par le transporteur, des marchandises décrites dans les données du contrat; et
- b) une preuve concluante de la réception, par le transporteur, des marchandises décrites dans les données du contrat:

[i)] si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable a été transféré à un tiers agissant de bonne foi; [ou

ii) variante A de l'alinéa b) ii)]<sup>144</sup>

si une personne agissant de bonne foi a payé un prix ou a de toute autre manière modifié sa situation en se fiant à la description des marchandises figurant dans les données du contrat].

Variante B de l'alinéa b) ii)

si aucun document de transport négociable ou aucun enregistrement électronique négociable n'a été émis et le destinataire a acheté et payé les marchandises en se fiant à la description des marchandises figurant dans les données du contrat.]<sup>145</sup>

Article 40 8.3.4 Effet Force probante des réserves

Si les données du contrat comprennent une réserve conforme aux prescriptions de l'article 37 8.3.1, le document de transport ne constitue pas une présomption, sauf preuve contraire, ou une preuve concluante en vertu de l'article 39 8.3.3 dans la mesure où cette réserve est apportée à la description des marchandises<sup>146</sup>.

<sup>143</sup> Comme indiqué au paragraphe 43 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé l'article 8.3.2 (devenu l'article 38) généralement acceptable quant au fond.

<sup>144</sup> La variante A de l'alinéa b) ii) se fonde sur le texte initial du projet d'instrument.

<sup>145</sup> Comme indiqué au paragraphe 48 du document A/CN.9/526, l'opinion qui a prévalu au sein du Groupe de travail a été qu'il fallait conserver l'article 8.3.3 b) ii) (devenu l'alinéa b) ii)) entre crochets et prier le secrétariat d'y apporter les modifications nécessaires en tenant dûment compte des points de vue qui avaient été exprimés et des suggestions qui avaient été faites dans les paragraphes 45 à 47.

<sup>146</sup> Comme indiqué aux paragraphes 50 à 52 du document A/CN.9/526, bien qu'un certain appui ait été exprimé en faveur du remaniement de l'article 8.3.4 (devenu l'article 40), l'opinion dominante a été favorable au maintien de cette disposition quant au fond en vue d'en poursuivre l'examen à une session ultérieure.

Le Groupe de travail voudra peut-être aussi examiner la variante de l'article 8.3.4 (devenu l'article 40) suggérée aux paragraphes 153 et 154 du document A/CN.9/WG.III/WP.21: 40-1 "Si les données du contrat comprennent une réserve, le document de transport ne constitue pas une présomption, sauf preuve contraire, ou une preuve concluante en vertu de l'article 39 8.3.3, dans la mesure où cette réserve est apportée à la description des marchandises, lorsque la réserve "produit des effets" en vertu de l'article 8.3.5 du paragraphe 2."

Il serait alors nécessaire d'ajouter un nouvel article 8.3.5 (qui deviendrait peut-être le

**48**

### **A/CN.9/WG.III/WP.32**

#### CHAPITRE 9. Fret<sup>147</sup>

##### Article 41

[1. 9.1 a) Le fret est acquis à la livraison des marchandises au destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 7-3 4.1.3 [et est exigible lorsqu'il est acquis]<sup>148</sup>, à moins que les parties n'aient convenu que le fret est acquis, intégralement ou en partie, à un moment antérieur.

2. b) Sauf convention contraire, aucun fret n'est dû pour des marchandises perdues avant que le fret correspondant à ces marchandises ne soit acquis.

##### Article 42

##### Variante A149

1. 9.2 a) Le fret est exigible lorsqu'il est acquis, à moins que les parties n'aient convenu que le fret est exigible, intégralement ou en partie, à un moment antérieur ou ultérieur.

2. b) Si, postérieurement au moment auquel le fret a été acquis, les marchandises sont perdues ou endommagées ou ne sont pas pour une autre raison livrées au destinataire conformément aux dispositions du contrat de transport, le fret

paragraphe 2) éventuellement libellé comme suit:

2. "Une réserve dans les données du contrat produit des effets aux fins de l'article 8.3.4 du paragraphe 1 dans les circonstances suivantes:

a) Pour des marchandises non conteneurisées, une réserve conforme aux prescriptions de l'article 37 8.3.1 produit des effets correspondant à son libellé;

b) Pour des marchandises expédiées en conteneur fermé, une réserve conforme aux prescriptions de l'article 37 8.3.1 produit des effets correspondant à son libellé:

i) si le transporteur ou une partie exécutante livre le conteneur intact et non endommagé, hormis tout dommage au conteneur dépourvu de lien de causalité avec toute perte ou tout dommage subi par les marchandises; et

ii) s'il n'existe aucune preuve qu'après sa réception par le transporteur ou une partie exécutante, le conteneur a été ouvert avant la livraison, sauf si:

1) le conteneur a été ouvert à des fins d'inspection;

2) l'inspection a été réalisée en présence de témoins appropriés; et

3) le conteneur a été dûment refermé après l'inspection, et a été à nouveau scellé s'il avait été scellé avant l'inspection."

<sup>147</sup> Au paragraphe 172 du document A/CN.9/510, à titre de commentaire général, on a dit que ni les Règles de La Haye ni les Règles de Hambourg ne contenaient de dispositions sur le fret et qu'il n'était pas certain que le projet d'instrument gagnerait à traiter de cette question. D'autres réserves ont été exprimées quant à l'insertion de dispositions sur le fret au motif que les pratiques variaient considérablement d'un secteur à l'autre. Le paragraphe 183 du même document indique que le projet de disposition devrait être restructuré comme suit: les articles 9.1 a) (devenu l'article 41-1) et 9.2 b) (devenu l'article 42-2) seraient fusionnés en une

seule disposition, l'article 9.1 b) (devenu l'article 41-2) constituerait une disposition distincte et les alinéas b) et c) de l'article 9.2 (devenus les paragraphes 2 et 3 de l'article 42) seraient également fusionnés. Il a également été convenu à titre provisoire qu'une clarification appropriée devrait être apportée pour limiter l'application des alinéas b) et c) précités aux cas où un accord exprès avait été conclu par les parties.

148 Comme indiqué au paragraphe 174 du document A/CN.9/510, de l'avis général, les parties devraient être libres de déterminer par contrat à quel moment le fret était acquis et quand son paiement était exigible. Voir également le paragraphe 183 du même document.

149 La variante A de l'article 42 se fonde sur le texte initial du projet d'instrument.

#### 49

##### A/CN.9/WG.III/WP.32

demeure exigible, quelle que soit la cause de cette perte, de ce dommage ou de ce défaut de livraison.

3. c) Sauf convention contraire, le règlement du fret n'est soumis à aucune compensation, déduction ou remise du fait d'une éventuelle demande reconventionnelle formée par le chargeur ou le destinataire contre le transporteur, [lorsque le montant de la dette ou de la créance n'a pas encore été convenu ou établi].

##### Variante B150

Si, postérieurement au moment auquel le fret a été acquis, les marchandises sont perdues ou endommagées ou ne sont pas pour une autre raison livrées au destinataire conformément aux dispositions du contrat de transport, sauf convention contraire, le fret demeure exigible, quelle que soit la cause de cette perte, de ce dommage ou de ce défaut de livraison, et le règlement du fret n'est soumis à aucune compensation, déduction ou remise du fait d'une éventuelle demande reconventionnelle opposée par le chargeur ou le destinataire au transporteur, [lorsque le montant de la dette ou de la créance n'a pas encore été convenu ou établi]<sup>151</sup>.

##### Article 43

1. 9.3 a) Sauf convention contraire, le chargeur est tenu de payer le fret et autres frais accessoires au transport des marchandises.

2. b) Lorsque le contrat de transport prévoit que la responsabilité du chargeur ou de toute autre personne identifiée dans les données du contrat comme étant le chargeur cessera, intégralement ou en partie, lors d'un certain événement ou après un moment donné, cette cessation n'a aucun effet:

a) i) sur toute responsabilité incombant en vertu du chapitre 7 au chargeur ou à une personne visée à l'article 31 7.7; ou

b) ii) sur tout montant dû au transporteur en vertu du contrat de transport, sauf dans la mesure où le transporteur a, en vertu de l'article 45 9.5 ou autrement, une garantie suffisante couvrant le règlement de ce montant;

c) iii) dans la mesure où elle est incompatible avec les dispositions de l'article 62 12.4<sup>152</sup>.

##### Article 44

1. 9.4 a) Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport négociable<sup>153</sup> ou un enregistrement électronique négociable<sup>154</sup> contiennent

<sup>150</sup> Voir *supra*, note 147, par. 183 du document A/CN.9/510.

<sup>151</sup> Comme indiqué au paragraphe 182 du document A/CN.9/510, un large soutien a été exprimé en faveur de l'inclusion dans le projet de disposition des mots actuellement placés entre crochets

(“lorsque le montant de la dette ou de la créance n’a pas encore été convenu ou établi”).

152 Comme indiqué au paragraphe 189 du document A/CN.9/510, le Groupe de travail a pris note des critiques (résumées aux paragraphes 185 à 188 du même document) concernant l’article 9.3 b) (devenu le paragraphe 2) et a décidé de ne pas prendre de décision à son sujet avant de l’avoir étudié de façon plus approfondie et notamment d’avoir examiné le contexte pratique dans lequel il devait s’appliquer.

**50**

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

la mention “fret payé d’avance” ou une mention similaire, ni le porteur ni le destinataire ne sont tenus de régler le fret. La présente disposition ne s’applique pas si le porteur ou le destinataire est également le chargeur.

[Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport non négociable ou un enregistrement électronique non négociable contiennent la mention “fret payé d’avance” ou une mention similaire, il est présumé que le chargeur est tenu de payer le fret.]<sup>155</sup>

**2. b) Variante A du paragraphe 2156**

Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport ou un enregistrement électronique contiennent la mention “fret payable à destination” ou une mention similaire, [cette mention avertit le destinataire qu’il peut être tenu de payer le fret] [le droit du destinataire d’obtenir livraison des marchandises est subordonné au paiement du fret]<sup>157</sup>.

**Variante B du paragraphe 2**

Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport ou un enregistrement électronique contiennent la mention “fret payable à destination” ou une mention similaire, cette mention implique que, outre le chargeur, tout porteur ou destinataire prenant livraison des marchandises ou exerçant tout droit relatif à ces dernières devient responsable du fret<sup>158</sup>.

---

153 Comme indiqué au paragraphe 110 du document A/CN.9/525, selon une opinion, l’article 9.4 a) (devenu le paragraphe 1), qui libérait le porteur ou le destinataire de toute responsabilité pour ce qui est de payer le fret, allait trop loin, et il vaudrait mieux créer une présomption d’absence de dette de fret. Toutefois, on a aussi exprimé l’opinion que cet article 9.4 a) (devenu le paragraphe 1) ne devrait pas créer une présomption de paiement anticipé du fret. Pour répondre à la suggestion consignée au paragraphe 110, on pourrait établir une distinction entre documents de transport ou enregistrements électroniques négociables et non négociables.

154 Ibid.

155 Voir *supra*, note 153.

156 La variante A du paragraphe 2 se fonde sur le texte initial du projet d’instrument.

157 Voir *supra*, note 153.

158 Comme indiqué au paragraphe 111 du document A/CN.9/525, on a fait observer que les projets d’articles 12.2.2 et 12.2.4 (devenus les articles 60-2 et 62) étant étroitement liés à l’alinéa b) de l’article 9.4 (devenu le paragraphe 2), il conviendrait d’examiner toutes ces dispositions en même temps. On a fait valoir que si le destinataire prenait la responsabilité de la livraison des marchandises, il devrait également être responsable du fret. Mais on a aussi noté que l’alinéa b) de l’article 9.4 (devenu le paragraphe 2) pourrait servir à informer ou prévenir que le fret restait à payer. Toutefois, il a été dit que le paiement du fret devrait constituer une condition devant être remplie par le destinataire pour obtenir la livraison des marchandises et non une obligation. Il a été noté par ailleurs que l’alinéa b) (devenu le paragraphe 2) devrait être centré sur le paiement effectif du fret plutôt que sur la question de savoir à qui devrait incomber l’obligation

d'acquitter le fret non payé. Comme indiqué au paragraphe 112 du document A/CN.9/525, pour régler le problème que semblait poser l'alinéa b), il a été proposé de remplacer les mots "cette mention avertit le destinataire qu'il peut être tenu de payer le fret" par les mots "l'exercice par le destinataire du droit de prendre livraison des marchandises est subordonné au paiement du fret". Le paragraphe 113 du document A/CN.9/525 contient l'autre proposition avancée pour régler les problèmes exposés aux paragraphes 111 et 112.

## 51

### A/CN.9/WG.III/WP.32

#### Article 45

1. 9.5 a) [Nonobstant toute convention contraire,] lorsque et dans la mesure où, en vertu de la loi nationale applicable au contrat de transport, le destinataire est tenu d'effectuer les paiements visés ci-après, le transporteur a le droit de retenir les marchandises jusqu'à ce que le paiement:

a) i) du fret, du faux-fret, des surestaries, des contrestaries et de toutes autres dépenses remboursables encourues par le transporteur en rapport avec les marchandises;

b) ii) de tous dommages-intérêts dus au transporteur en vertu du contrat de transport;

c) iii) de toute contribution à l'avarie commune due au transporteur en rapport avec les marchandises;

ait été effectué, ou qu'une garantie suffisante couvrant ce paiement ait été constituée.

2. b) Lorsque le paiement visé au paragraphe 1 à l'alinéa a) du présent article n'a pas été effectué, ou ne l'a pas été intégralement, le transporteur a le droit de vendre les marchandises (conformément à la procédure éventuellement prévue par la loi nationale applicable) et de prélever les montants qui lui sont dus (y compris les dépenses liées à ce recours) sur le produit de cette vente. Tout solde du produit de cette vente est mis à la disposition du destinataire<sup>159</sup>.

### CHAPITRE 10. LIVRAISON AU DESTINATAIRE

#### Article 46

10.1 Lorsque les marchandises sont parvenues à leur destination, le destinataire [qui exerce l'un quelconque de ses droits en vertu du contrat de transport]<sup>160</sup> prend livraison des marchandises au moment et au lieu visés à l'article 7-3 4.1.3. [Si le destinataire, manquant à cette obligation, laisse les marchandises sous la garde du transporteur ou de la partie exécutante, le transporteur ou la partie exécutante agit vis-à-vis des marchandises comme un agent du destinataire, mais sans assumer aucune responsabilité concernant la perte ou le dommage subi par ces marchandises, à moins que cette perte ou ce dommage ne résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur [ou de la partie exécutante]<sup>161</sup> commis soit avec l'intention de

<sup>159</sup> Bien que le texte de l'article 9.5 (devenu l'article 45) ait fait l'objet de sérieuses critiques, consignées aux paragraphes 115 à 122 du document A/CN.9/525, il ne semble pas que le secrétariat ait été prié de le remanier ou d'en établir une autre version. Il est noté au paragraphe 123 du même document que le Groupe de travail a décidé de conserver l'article 9.5 (devenu l'article 45) afin d'en poursuivre l'examen à un stade ultérieur.

<sup>160</sup> Comme indiqué au paragraphe 67 du document A/CN.9/526, on a déclaré préférer que l'obligation de prendre livraison ne soit subordonnée à l'exercice d'aucun droit par le destinataire mais soit au contraire inconditionnelle.

<sup>161</sup> Comme indiqué au paragraphe 70 du document A/CN.9/526, pour éliminer le risque que la

responsabilité des parties exécutantes puisse être engagée, du fait de l'acte ou de l'omission du transporteur sur le fondement de la deuxième phrase de l'article 10.1 (devenu l'article 46), on a suggéré d'ajouter les mots "ou de la partie exécutante" après les mots "d'un acte ou d'une omission du transporteur".

**52**

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

provoquer cette perte ou ce dommage, soit témérement, en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement.]162

Article 47

10.2 À la demande du transporteur ou de la partie exécutante qui livre les marchandises, le destinataire confirme la livraison des marchandises par le transporteur ou la partie exécutante de la manière qui est coutumière au lieu de destination163.

Article 48

10.3.1 Lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable n'a été émis:

a) i) Si le nom et l'adresse du destinataire ne sont pas indiqués dans les données du contrat, la partie contrôlante en avise le transporteur, avant ou lors de l'arrivée des marchandises au lieu de destination, du nom du destinataire164;

b) ii) Variante A de l'alinéa b)165

Le transporteur livre, au moment et au lieu mentionnés à l'article 7-3 4.1.3, les marchandises au destinataire sur production, par ce dernier, d'un document d'identification approprié166;.

Variante B de l'alinéa b)

La production, par le destinataire, d'un document d'identification approprié est une condition préalable à la livraison;

Variante C de l'alinéa b)

Le transporteur peut refuser de livrer les marchandises si le destinataire ne produit pas de document d'identification approprié;

---

162 Comme indiqué au paragraphe 67 du document A/CN.9/526, il a été suggéré de fusionner les articles 10.1 (devenu l'article 46) et 10.4 (devenu les articles 50, 51 et 52) ou, afin de réduire la confusion causée par l'interaction entre les articles 10.1 (devenu l'article 46) et 10.4 (devenu les articles 50, 51 et 52), de supprimer la deuxième phrase de l'article 10.1 (devenu l'article 46), l'article 10.4 (devenu les articles 50, 51 et 52) demeurant un article distinct. La seconde de ces solutions a été retenue et la dernière phrase a été placée entre crochets.

163 Comme indiqué au paragraphe 73 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé l'article 10.2 (devenu l'article 47) généralement acceptable sur le fond.

164 Comme indiqué au paragraphe 77 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé généralement acceptables les principes consacrés à l'article 10.3.1 (devenu l'article 48). Il a prié le secrétariat d'établir un projet révisé en tenant dûment compte des vues qui avaient été exprimées et des suggestions qui avaient été faites.

La proposition faite au paragraphe 75 du même document concernant l'identité du destinataire a été incorporée dans le texte. Voir également *supra*, la note 130 relative à l'article 8.2.1 (devenu l'article 34-1).

165 La variante A de l'alinéa b) se fonde sur le texte initial du projet d'instrument.

166 La proposition faite au paragraphe 76 du document A/CN.9/526 de réviser l'article 10.3.1 ii) (devenu l'alinéa b)) de façon à indiquer que le transporteur avait le droit, mais non pas l'obligation, de refuser la livraison si un document d'identification approprié ne lui était pas

présenté a été incorporé dans le texte de la variante B comme de la variante C.

**53**

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

c) iii) Si le destinataire ne demande pas livraison des marchandises au transporteur lorsque celles-ci sont parvenues au lieu de destination, le transporteur avise en conséquence la partie contrôlante ou, si, après un effort raisonnable, il est dans l'incapacité d'identifier la partie contrôlante, le chargeur. Dans ce cas, la partie contrôlante ou le chargeur donne des instructions concernant la livraison des marchandises. Si le transporteur est dans l'incapacité, après un effort raisonnable, d'identifier et de trouver la partie contrôlante ou le chargeur, la personne mentionnée à l'article 31 7.7 est réputée être le chargeur aux fins du présent alinéa<sup>167</sup>.

Article 49

10.3.2 Lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable a été émis, les dispositions suivantes s'appliquent:

a) i) Sans préjudice des dispositions de l'article 46 10.1, le porteur d'un document de transport négociable est en droit de demander livraison des marchandises au transporteur lorsque celles-ci sont parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur livre les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 7-3 4.1.3 à ce porteur contre remise du document de transport négociable. Au cas où plusieurs originaux du document de transport négociable ont été émis, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'avoir tout effet ou validité.

ii) Sans préjudice des dispositions de l'article 46 10.1, le porteur d'un enregistrement électronique négociable est en droit de demander livraison des marchandises au transporteur lorsque celles-ci sont parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur livre les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 7-3 4.1.3 à ce porteur si celui-ci démontre conformément aux règles de procédure mentionnées à l'article 6 2.4 qu'il est le porteur de l'enregistrement électronique. Dès cette livraison, l'enregistrement électronique cesse d'avoir tout effet ou validité<sup>168</sup>.

b) Si le porteur ne demande pas livraison des marchandises au transporteur lorsque celles-ci sont parvenues au lieu de destination, le transporteur avise en conséquence la partie contrôlante ou, si, après un effort raisonnable, il est dans l'incapacité d'identifier ou de trouver la partie contrôlante, le chargeur. Dans ce cas, la partie contrôlante ou le chargeur donne au transporteur des instructions concernant la livraison des marchandises. Si le transporteur est dans l'incapacité, après un effort raisonnable, d'identifier et de trouver la partie contrôlante ou le

<sup>167</sup> Comme indiqué au paragraphe 82 du document A/CN.9/526, il a été dit, lors de l'examen de l'article 10.3.2 b) (devenu l'article 49 b)), que les principes exprimés dans cette disposition devraient également s'appliquer lorsque aucun instrument négociable n'a été émis. Une disposition dans ce sens a été incorporée en tant qu'article 10.3.1 iii) (devenu l'alinéa c)).

<sup>168</sup> Sous réserve de la mise en garde consignée au paragraphe 80 du document A/CN.9/526, selon laquelle le Groupe de travail devrait soigneusement examiner l'équilibre entre les différents droits et obligations des parties, et leurs conséquences, afin de parvenir à une solution bien pesée et réaliste, comme indiqué au paragraphe 81 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé les sous-alinéas i) et ii) de l'alinéa a) de l'article 10.3.2 (devenus les sous-alinéas i) et ii) de l'alinéa a) de l'article 49) généralement acceptables quant au fond.



## 54

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

chargeur, la personne mentionnée à l'article 31 7.7 est réputée être le chargeur aux fins du présent alinéa<sup>169</sup>.

c) [Nonobstant la disposition de l'alinéa d) du présent article,]<sup>170</sup> un le transporteur qui livre les marchandises sur instruction de la partie contrôlante ou du chargeur conformément à l'alinéa b) du présent article est libéré de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport [au porteur], indépendamment du fait de savoir si le document de transport négociable lui a été remis, ou si la personne demandant livraison en vertu d'un enregistrement électronique négociable a démontré, conformément aux règles de procédure visées à l'article 6 2.4, qu'elle est le porteur.

d) [Sous réserve des dispositions de l'alinéa c) ci-dessus]<sup>171</sup> Lorsque la livraison des marchandises par le transporteur au lieu de destination est effectuée sans que le document de transport négociable soit remis au transporteur ou sans que soit faite la démonstration visée à l'alinéa a) ii) ci-dessus, une personne qui devient porteur après que le transporteur a livré les marchandises au destinataire ou à une personne ayant droit à ces marchandises en vertu de tout arrangement contractuel ou autre différent du contrat de transport n'acquiert des droits [opposables au transporteur]<sup>172</sup> en vertu du contrat de transport que si la transmission du document

<sup>169</sup> Selon la première suggestion consignée au paragraphe 82 du document A/CN.9/526, le transporteur devrait être tenu d'accepter le document de transport négociable et, si le porteur du document ne demandait pas livraison des marchandises, d'en aviser la partie contrôlante. Cette question semble être déjà traitée dans le texte de l'article 10.3.2 b) (devenu l'alinéa b)). La deuxième suggestion consignée au paragraphe 82 du document A/CN.9/526, selon laquelle cet alinéa devrait énoncer les conséquences qu'aurait pour le transporteur le fait de ne pas aviser la partie contrôlante ou le chargeur ou la partie réputée être le chargeur, a suscité des objections et n'a donc pas été incorporée dans le texte révisé.

<sup>170</sup> Comme indiqué au paragraphe 83 du document A/CN.9/526, il a été estimé qu'on ne voyait pas bien l'interaction entre les alinéas c) et d) de l'article 10.3.2 (devenus les alinéas c) et d) de l'article 49), attendu qu'aux termes de cette dernière disposition, le porteur de bonne foi acquerrait une certaine protection juridique, tandis que sa position juridique n'était pas claire. On a demandé que des précisions soient apportées au libellé à cet égard. Il est à noter qu'un lien existe déjà entre ces alinéas c) et d), car l'alinéa c) commence par les mots "Nonobstant la disposition de l'alinéa d) du présent article". Cette technique est utilisée pour d'autres dispositions du projet d'instrument, tels les articles 5.3 (devenu l'article 12) et 6.1.3 (devenu l'article 14-2). D'autres solutions sont possibles, par exemple, faire commencer l'alinéa d) par les mots "Sous réserve des dispositions" ou ajouter à la fin de cet alinéa une phrase libellée comme suit: "Les dispositions du présent alinéa ne s'appliquent pas lorsque le transporteur livre les marchandises conformément à l'alinéa c) du présent article." Ces diverses possibilités sont provisoirement placées entre crochets.

<sup>171</sup> Comme indiqué au paragraphe 83 du document A/CN.9/526. Voir *supra*, note 170.

<sup>172</sup> Les paragraphes 83 à 88 du document A/CN.9/526 consignent diverses observations et explications concernant l'article 10.3.2 d) (devenu l'alinéa d)). Le premier souci exposé au paragraphe 88 est qu'il faudrait énoncer plus clairement les droits du porteur en possession du document de transport négociable une fois la livraison effectuée. On pense qu'une solution pourrait être d'indiquer à l'alinéa d) que les droits acquis sont opposables au transporteur, indication qui a été incorporée dans la disposition. On pourrait aussi ajouter que ces droits

découlent du non-respect, par le transporteur, de l'obligation qui lui incombe en vertu de l'article 5.1 (devenu l'article 10), mais ce n'est peut-être pas souhaitable. Par ailleurs, l'attention est appelée sur la nouvelle disposition, de portée bien plus étendue, suggérée *infra*, pour l'article 13.1 (devenu l'article 59). L'on n'a pas spécifiquement répondu à la seconde préoccupation exprimée au paragraphe 88 du document A/CN.9/526, à savoir que le membre de phrase "n'ait pas pu raisonnablement avoir connaissance de cette livraison" était imprécis.

55

#### A/CN.9/WG.III/WP.32

de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable s'est effectuée en vertu d'arrangements contractuels ou autres conclus avant cette livraison des marchandises, à moins que cette personne, au moment où elle est devenue porteur, n'ait pas eu ou n'ait pas pu raisonnablement avoir connaissance de cette livraison. [Le présent alinéa ne s'applique pas lorsque le transporteur livre les marchandises conformément à l'alinéa c) ci-dessus.]<sup>173</sup>

e) Lorsque la partie contrôlante ou le chargeur ne donne pas au transporteur des instructions suffisantes quant à la livraison des marchandises, [ou dans les cas où la partie contrôlante ou le chargeur ne peuvent être trouvés]<sup>174</sup> le transporteur est fondé, sans préjudice de tout autre recours qu'il peut opposer à cette partie contrôlante ou à ce chargeur, à exercer ses droits en vertu des articles 50, 51 et 52 de l'article 10.4.

#### Article 50

1. 10.4.1 a) Lorsque les marchandises sont parvenues au lieu de destination et:

a) i) qu'elles ne sont pas effectivement prises en charge par le destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 7-3 4.1.3 [et qu'il n'a été conclu entre le transporteur ou la partie exécutante et le destinataire aucun contrat explicite ou implicite succédant au contrat de transport]<sup>175</sup>; ou

b) ii) que le transporteur n'est pas autorisé en vertu de la loi ou de la réglementation applicable à les livrer au destinataire;

le transporteur est fondé à exercer les droits et recours mentionnés au paragraphe 2 à l'alinéa b).

2. b) Dans les circonstances spécifiées au paragraphe 1 à l'alinéa a), le transporteur est fondé, aux risques et pour le compte et à la charge<sup>176</sup> de la personne ayant droit aux marchandises, à exercer certains ou la totalité des droits et recours suivants:

a) i) stocker les marchandises en tout lieu approprié;

<sup>173</sup> Comme indiqué au paragraphe 83 du document A/CN.9/526. Voir *supra*, note 170.

<sup>174</sup> Cet ajout a été fait sur la base de la suggestion exposée au paragraphe 89 du document A/CN.9/526, selon laquelle il faudrait aligner l'article 10.3.2 e) (devenu l'alinéa e)) sur l'article 10.3.2 b) (devenu l'alinéa b)) en y ajoutant ce membre de phrase.

<sup>175</sup> Comme indiqué au paragraphe 92 du document A/CN.9/526, on s'est déclaré préoccupé par le membre de phrase "il n'a été conclu entre le transporteur ou la partie exécutante et le destinataire aucun contrat explicite ou implicite succédant au contrat de transport", au motif qu'il était ambigu, car il pouvait être interprété comme concernant un contrat d'entreposage si un tel contrat succédait au contrat de transport; on a dit aussi que la notion d'"explicite ou implicite" était difficile à comprendre. Ce membre de phrase a donc été placé entre crochets pour être éventuellement supprimé.

<sup>176</sup> Comme indiqué au paragraphe 97 du document A/CN.9/526, on a fait observer que, lorsque le transporteur exerçait ses droits en vertu de l'article 10.4.1 (devenu l'article 50), il pouvait en

résulter des dépenses en plus des dépenses liées à la perte ou au dommage, et que la valeur des marchandises pourrait dans certains cas ne pas couvrir les dépenses encourues. L'ajout du membre de phrase "et à la charge" à l'article 10.4.1 b) (devenu le paragraphe 2) devrait répondre à ces préoccupations.

## 56

### A/CN.9/WG.III/WP.32

b) ii) déballer les marchandises si elles sont emballées dans des conteneurs, ou prendre vis-à-vis des marchandises les autres mesures que, de l'avis du transporteur, les circonstances peuvent raisonnablement exiger; ou

c) iii) faire vendre les marchandises conformément aux pratiques ou aux prescriptions légales ou réglementaires du lieu où les marchandises sont alors situées.

3. c) Lorsque les marchandises sont vendues en vertu de l'alinéa b) iii) du paragraphe 2 c), le transporteur peut déduire du produit de la vente le montant nécessaire pour:

a) i) payer ou rembourser toute dépense encourue en rapport avec les marchandises; et

b) ii) se payer ou se rembourser tout autre montant visé à l'article 45-1 9.5 a) qui lui est dû.

Sous réserve de ces déductions, le transporteur conserve le produit de la vente au profit de la personne ayant droit aux marchandises.

#### Article 51

10.4.2 Le transporteur n'est autorisé à exercer le droit visé à l'article 46 10.4.1 qu'après avoir avisé suffisamment à l'avance<sup>177</sup> soit la personne éventuellement indiquée dans les données du contrat comme étant la personne à aviser de l'arrivée des marchandises au lieu de destination, soit le destinataire, soit encore la partie contrôlante ou le chargeur que les marchandises sont parvenues au lieu de destination.

#### Article 52

10.4.3 Lorsqu'ils exercent les droits visés à l'article 50-2 10.4.1 b), le transporteur ou la partie exécutante agissent en tant qu'agent de l'ayant droit aux marchandises, mais sans assumer aucune responsabilité concernant sont responsables de<sup>178</sup> la perte ou le du dommage subi par ces marchandises, à moins que seulement si cette perte ou ce dommage ne résulte [d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de la partie exécutante commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit téméairement en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement]<sup>179</sup>.

<sup>177</sup> Comme indiqué au paragraphe 93 du document A/CN.9/526, on s'est demandé pourquoi seul un avis était nécessaire et pourquoi le transporteur n'avait pas à attendre une réponse ou une réaction de la personne avisée avant d'exercer son droit. L'ajout à l'article 10.4.2 (devenu l'article 51) du membre de phrase "suffisamment à l'avance" après le mot "avisé" devrait répondre à cette préoccupation.

<sup>178</sup> Au paragraphe 94 du document A/CN.9/526, on s'est déclaré préoccupé par le fait que le libellé de l'article 10.4.3 (devenu l'article 52) pouvait être interprété comme laissant entendre que l'acte ou l'omission du transporteur pouvait entraîner la responsabilité de la partie exécutante. La suppression des mots " agissent en tant qu'agent de l'ayant droit aux marchandises, mais sans assumer aucune responsabilité concernant" et l'ajout des mots " sont responsables seulement si" devraient répondre à cette préoccupation.

179 Comme indiqué au paragraphe 94 du document A/CN.9/526, il a été proposé d'ajouter l'expression "ou de la partie exécutante" après les mots "d'un acte ou d'une omission du

### 57 A/CN.9/WG.III/WP.32

#### CHAPITRE 11. DROIT DE CONTRÔLE

##### Article 53

11.1 [Le droit de contrôle des marchandises [désigne][inclut][comprend] le droit de convenir avec le transporteur d'une modification du contrat de transport et le droit,180 en vertu du contrat de transport, de donner au transporteur des instructions concernant ces les marchandises pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est indiquée à l'article 7-1 4.1.1.]181 Ce droit de donner au transporteur des instructions comprend le droit:

- a) i) de donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises [qui ne constituent pas une modification du contrat de transport]182;
- b) ii) d'exiger la livraison des marchandises avant leur arrivée au lieu de destination;
- c) iii) de remplacer le destinataire par toute autre personne, y compris la partie contrôlante;
- [d) iv) de convenir avec le transporteur d'une modification du contrat de transport.]183

---

transporteur" et de supprimer, dans la version anglaise du texte, le mot "personal". Ces deux propositions ont été incorporées dans le texte. On a estimé que l'observation figurant au paragraphe 96 du document A/CN.9/526, à savoir qu'il y avait des similitudes dans le contenu des articles 10.4.3 (devenu l'article 52) et 10.4.1 (devenu l'article 50) et qu'il convenait d'harmoniser en conséquence la terminologie qui y était employée, n'a pas reçu un appui suffisant pour être incorporée dans le texte.

180 Comme indiqué au paragraphe 103 du document A/CN.9/526, on a proposé de supprimer l'alinéa iv) (devenu l'alinéa d)), pour préserver le caractère unilatéral de toute instruction qui pourrait être donnée au transporteur par la partie contrôlante, par opposition à toute modification des clauses du contrat de transport, qui exigerait l'accord mutuel des parties au contrat. On a répondu que cette disposition était utile pour définir le droit de contrôle puisqu'elle indiquait clairement que la partie contrôlante devait être considérée comme l'interlocuteur du transporteur pendant le voyage. Pour répondre à ces préoccupations, on pourrait placer l'alinéa iv) (devenu l'alinéa d)) entre crochets et ajouter un membre de phrase tel que celui figurant dans cet alinéa au chapeau de l'article 11.1 (devenu l'article 53). Il est à noter également que la première phrase du chapeau devra être remaniée si l'on incorpore dans l'alinéa g) de l'article premier une définition fondée sur cette phrase.

181 Le Groupe de travail pourrait déterminer s'il faudrait remanier quelque peu cette phrase et la déplacer à l'alinéa g) de l'article premier (définition du "droit de contrôle"). Si le Groupe de travail décidait de déplacer cette phrase, il faudrait repenser les modifications proposées pour le chapeau et l'alinéa d) (voir *supra*, note 180).

182 Au paragraphe 102 du document A/CN.9/526, on a exprimé la crainte que le membre de phrase "de donner ou de modifier des instructions ... qui ne constituent pas une modification du contrat de transport" puisse être considéré comme contradictoire. On a répondu qu'il faudrait faire une distinction claire, quant au fond, entre ce qu'on considérerait comme une modification mineure ou "normale" des instructions concernant les marchandises et une modification plus fondamentale du contrat de transport. Pour répondre à ces préoccupations, on pourrait supprimer les mots placés entre crochets, puisqu'ils sembleraient inutiles compte tenu du fait que les limites dans

lesquelles ce droit peut être exercé sont définies à l'article 11.3 a) (devenu l'article 55-1).

183 Voir *supra*, note 180.

**58**

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

Article 54

1. 11.2 a) Lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable n'est émis, les règles suivantes s'appliquent:

a) i) Le chargeur est la partie contrôlante à moins que le chargeur [et le destinataire conviennent qu'une autre personne est la partie contrôlante et que le chargeur en avise le transporteur. Le chargeur et le destinataire peuvent convenir que le destinataire est la partie contrôlante] [désigne le destinataire ou une autre personne partie contrôlante]184;

b) ii) La partie contrôlante peut transférer le droit de contrôle à une autre personne, auquel cas l'auteur du transfert perd son droit de contrôle. L'auteur [ou le bénéficiaire]185 du transfert avise le transporteur de ce transfert;

c) iii) Lorsque la partie contrôlante exerce le droit de contrôle conformément à l'article 53 11.1, elle produit un document d'identification approprié;

[d) iv) Le droit de contrôle [prend fin] [est transféré au destinataire] lorsque les marchandises sont arrivées à destination et que le destinataire en a demandé la livraison.]186

2. b) Lorsqu'un document de transport négociable est émis, les règles suivantes s'appliquent:

184 Au paragraphe 105 du document A/CN.9/526, on a demandé pourquoi l'accord du destinataire était nécessaire pour désigner une partie contrôlante autre que le chargeur, alors que le destinataire n'était pas partie au contrat de transport. Il a aussi été fait observer que si le contrat prévoyait que le chargeur était la partie contrôlante, le sous-alinéa ii) (devenu l'alinéa b) du paragraphe 1) lui conférerait le pouvoir de transférer unilatéralement son droit de contrôle à une autre personne. Pour répondre à ces préoccupations, on a placé entre crochets les mots qui viennent après "à moins que le chargeur" en vue de leur éventuelle suppression et on a ajouté, à leur place et entre crochets, le membre de phrase "désigne le destinataire ou une autre personne partie contrôlante".

185 Au paragraphe 107 du document A/CN.9/526, on a exprimé la crainte que, dans certains pays, le transfert du droit de contrôle ne puisse s'effectuer par simple notification donnée au transporteur par le bénéficiaire du transfert. Pour répondre à cette préoccupation, on pourrait éliminer les mots "ou le bénéficiaire" de l'article 11.2 a) ii) (devenu le paragraphe 1 b)). Ces mots ont été placés entre crochets.

186 Comme indiqué au paragraphe 106 du document A/CN.9/526 et au paragraphe 188 du document A/CN.9/WG.III/WP.21, la partie contrôlante conserve le contrôle des marchandises jusqu'à leur livraison finale. Toutefois, l'article 11.2 (devenu l'article 54) ne dit rien du moment jusqu'auquel le droit de contrôle peut être exercé dans le cas où un document de transport non négociable ou un enregistrement électronique non négociable a été émis. On pense qu'une disposition pourrait être incorporée pour tenir compte de cette observation. L'article 11.2 a) iv) (devenu le paragraphe 1 d)) a donc été ajouté. Il est à noter toutefois que, comme indiqué également au paragraphe 106 du document A/CN.9/526, la crainte a été exprimée que l'instruction fréquemment donnée par le chargeur au transporteur, à savoir celle de ne pas livrer les marchandises avant qu'il n'ait reçu du chargeur confirmation du règlement des marchandises, puisse devenir inexécutable. Par ailleurs, comme l'article 53 dispose que le droit

de contrôle est le droit de donner au transporteur des instructions pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est indiquée à l'article 7, il est peut-être inutile de préciser à quel moment le droit de contrôle prend fin.

**59**

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

- a) i) Le porteur<sup>187</sup> ou, lorsque plusieurs originaux du document de transport négociable sont émis, le porteur de tous les originaux est la seule partie contrôlante;
- b) ii) Le porteur peut transférer le droit de contrôle en transmettant le document de transport négociable à une autre personne conformément à l'article 59 12.1, auquel cas l'auteur du transfert perd son droit de contrôle. Lorsque plusieurs originaux de ce document ont été émis, tous les originaux doivent être transmis pour que le droit de contrôle soit transféré;
- c) iii) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur présente le document de transport négociable au transporteur si celui-ci le demande. Lorsque plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux [à l'exception de ceux que le transporteur détient déjà pour le compte de la personne qui cherche à exercer un droit de contrôle] sont présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé<sup>188</sup>;
- d) iv) Toute instruction visée à l'article 53 b), c) et d) 11.1 ii), iii) et iv) qui est donnée par le porteur est, lorsqu'elle prend effet conformément à l'article 55 11.3, portée sur le document de transport négociable.
3. c) Lorsqu'un enregistrement électronique négociable est émis:
- a) i) Le porteur est la seule partie contrôlante et peut transférer le droit de contrôle à une autre personne en transmettant l'enregistrement électronique négociable conformément aux règles de procédure visées à l'article 6 2.4, auquel cas l'auteur du transfert perd son droit de contrôle;
- b) ii) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur, lorsque le transporteur le demande, démontre, conformément aux règles de procédure visées à l'article 6 2.4, qu'il est le porteur;
- c) iii) Toute instruction visée à l'article 53 b), c) et d) 11.1 ii), iii) et iv) qui est donnée par le porteur est, lorsqu'elle prend effet conformément à l'article 55 11.3, portée dans l'enregistrement électronique<sup>189</sup>.

<sup>187</sup> Comme indiqué au paragraphe 109 du document A/CN.9/526, la préoccupation exprimée à propos de la référence au "porteur" ne semble pas justifiée compte tenu de la définition du terme "porteur" donnée dans l'article 1.12 (devenu l'article 1 f)).

<sup>188</sup> Comme indiqué au paragraphe 110 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail s'est accordé à penser que l'article 11.2 b) iii) (devenu le paragraphe 2 c)) ne traitait pas de façon suffisante les conséquences de la situation où le porteur ne présentait pas tous les exemplaires du document négociable au transporteur et qu'en pareil cas, le transporteur devrait être libre de refuser d'exécuter les instructions données par la partie contrôlante. Le Groupe de travail a estimé d'une manière générale que si tous les exemplaires du connaissement n'avaient pas été présentés par la partie contrôlante, le droit de contrôle ne pouvait pas être exercé et qu'il faudrait prévoir une exception à la règle selon laquelle la partie contrôlante devait présenter tous les exemplaires du connaissement pour les cas où le transporteur détenait déjà un exemplaire du connaissement. Pour répondre à ces préoccupations, il est suggéré que les membres de phrase notés soient ajoutés à l'article 11.2 b) iii) (devenu le paragraphe 2 c)).

<sup>189</sup> Comme indiqué au paragraphe 112 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a décidé

d'attendre pour examiner l'alinéa c) de l'article 11.2 (devenu le paragraphe 3) que l'on ait une idée plus précise de la façon dont les questions concernant le commerce électronique seraient traitées.

**60**

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

4. d) Nonobstant les dispositions de l'article 62 12.4, une personne qui n'est pas le chargeur ou la personne visée à l'article 31 7.7 et qui a transféré le droit de contrôle sans avoir exercé ce droit est, lors de ce transfert, libérée des obligations imposées à la partie contrôlante par le contrat de transport ou par le présent instrument<sup>190</sup>.

Article 55

1. 11.3 a) Variante A du paragraphe 1191

Sous réserve des dispositions des alinéas b) et c) paragraphes 2 et 3 du présent article, toute instruction mentionnée à l'article 53 a), b) ou c) 11.1 i), ii) ou iii) qui:

a) i) peut raisonnablement être exécutée selon ses termes au moment où elle parvient à la personne qui doit l'exécuter;

b) ii) ne gênera pas les activités normales du transporteur ou d'une partie exécutante; et

c) iii) n'entraînerait pas de dépense additionnelle, de perte ou de dommage pour le transporteur, la partie exécutante ou toute personne ayant des droits sur d'autres marchandises transportées pendant le même voyage; est exécutée par le transporteur. Si l'on a des raisons de penser qu'une ou plusieurs des conditions mentionnées aux alinéas a), b) et c) sous-alinéas i), ii) et iii) du présent paragraphe alinéa ne sont pas satisfaites, le transporteur n'est nullement obligé d'exécuter l'instruction<sup>192</sup>.

Variante B du paragraphe 1

Sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article, le transporteur est tenu d'exécuter les instructions mentionnées à l'article 53 a), b) et c) 11.1 i), ii) et iii) si:

a) i) la personne donnant ces instructions est fondée à exercer le droit de contrôle;

b) ii) les instructions peuvent raisonnablement être exécutées selon leurs termes au moment où elles parviennent au transporteur;

c) iii) les instructions ne gêneront pas les activités normales du transporteur ou d'une partie exécutante<sup>193</sup>.

<sup>190</sup> Comme indiqué au paragraphe 113 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé l'alinéa d) de l'article 11.2 (devenu le paragraphe 4) acceptable d'une manière générale quant au fond.

<sup>191</sup> La variante A du paragraphe 1 se fonde sur le texte initial du projet d'instrument.

<sup>192</sup> Comme indiqué au paragraphe 117 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail est convenu d'une manière générale que l'alinéa a) de l'article 11.3 (devenu le paragraphe 1) devrait être remanié pour tenir compte des vues et des suggestions des paragraphes 114 à 116 et que ce remaniement devrait traiter d'abord des circonstances dans lesquelles le transporteur devait suivre les instructions reçues de la partie contrôlante puis les conséquences de l'exécution ou de l'inexécution de ces instructions. Le secrétariat a été prié d'établir une version révisée de cette disposition comprenant le cas échéant des variantes, en vue de la poursuite des discussions à une session ultérieure.

<sup>193</sup> Comme indiqué au paragraphe 114 du document A/CN.9/526, pour éviter une contradiction entre l'article 11.3 a) iii) (devenu le paragraphe 1 c)) et l'article 11.1 iii) (devenu l'article 53 b))

**61****A/CN.9/WG.III/WP.32**

2. b) Dans tous les cas, la partie contrôlante indemnise rembourse<sup>194</sup> au le transporteur, aux les parties exécutantes et à toute personne ayant des droits sur d'autres marchandises transportées pendant le même voyage de toute dépense additionnelle qu'ils pourraient encourir et les indemnise de toute perte ou tout dommage pouvant résulter qu'ils pourraient subir du fait de l'exécution de toute instruction en vertu du présent article<sup>195</sup>.

3. c) [Un Le transporteur qui:

a) i) a des raisons de s'attendre que l'exécution d'une instruction en vertu du présent article entraînera une dépense additionnelle, une perte ou un dommage; et

b) ii) est néanmoins disposé à exécuter cette instruction;

est en droit d'obtenir de la partie contrôlante une garantie] Si le transporteur le lui demande, la partie contrôlante donne une garantie<sup>196</sup> correspondant au montant de la dépense additionnelle, de la perte ou du dommage auxquels il est raisonnable de s'attendre.

4. d) Le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises du fait de son non-respect des instructions de la partie contrôlante en violation de l'obligation qui lui incombe en vertu du paragraphe 1 du présent article<sup>197</sup>.

---

concernant le droit de contrôle et les "dépenses additionnelles" qui pourraient résulter de l'instruction, il a été proposé soit que le transporteur ne soit pas obligé d'exécuter l'instruction reçue en application de l'article 11.1 ii) (devenu l'article 53 b)) , soit que l'article 11.3 a) iii) (devenu le paragraphe 1 c)) limite l'obligation du transporteur d'exécuter cette instruction aux cas dans lesquels celle-ci n'entraînerait pas de dépenses additionnelles "importantes". Par ailleurs, comme indiqué au paragraphe 115 du même document, un large appui a été exprimé, au sein du Groupe de travail, en faveur de la suppression de l'article 11.3 a) iii) (devenu le paragraphe 1 c)). Compte tenu de ces suggestions, le libellé de l'article 11.3 a) (devenu le paragraphe 1) pourrait être remanié comme indiqué et le droit du transporteur en vertu de l'article 11.3 c) (devenu le paragraphe 3) pourrait être rendu plus rigoureux, comme indiqué *infra*, dans la note 196. En outre, l'article 11.3 a) iii) (devenu le paragraphe 1c)) a été supprimé. 194 Comme indiqué au paragraphe 56 du document A/CN.9/510 et au paragraphe 118 du document A/CN.9/526, la notion d'"indemnisation" laissait penser à tort que la partie contrôlante pouvait encourir une responsabilité et il a été suggéré de la remplacer par celle de "rémunération", qui cadrerait davantage avec l'exercice légitime de son droit de contrôle par la partie contrôlante.

195 Les remaniements apportés à l'article 11.3 b) (devenu le paragraphe 2) tiennent compte de la proposition formulée au paragraphe 117 du document A/CN.9/526, selon laquelle cette disposition remaniée devrait traiter d'abord des circonstances dans lesquelles le transporteur devait suivre les instructions reçues de la partie contrôlante puis les conséquences de l'exécution ou de l'inexécution de ces instructions.

196 Bien que, comme noté au paragraphe 119 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail ait estimé "acceptable d'une manière générale" l'article 11.3 c) (devenu le paragraphe 3) quant au fond, les remaniements indiqués se fondent sur les observations relatives à l'article 11.3 a) (devenu l'article 51-1). Voir *supra*, note 193.

197 Comme indiqué au paragraphe 116 du document A/CN.9/526, une question a été posée au sujet de la nature de l'obligation incombant au transporteur en vertu de l'article 11.3 (devenu l'article 55) et l'on s'est demandé s'il s'agissait d'une obligation de résultat ou d'une obligation



– moins stricte – de moyens, le transporteur faisant alors de son mieux pour exécuter les instructions reçues de la partie contrôlante. On a exprimé l'opinion qu'une obligation de résultat – plus stricte – serait préférable. Toutefois, le transporteur ne devrait pas assumer les

**62**

### **A/CN.9/WG.III/WP.32**

#### Article 56

11.4 Les marchandises livrées en application d'une instruction conformément à l'article 53 b) 11.1 ii) sont réputées être livrées au lieu de destination et les dispositions relatives à cette livraison, telles qu'énoncées au chapitre à l'article 10, sont applicables à ces marchandises<sup>198</sup>.

#### Article 57

11.5 Si, pendant la période où le transporteur ou une partie exécutante a la garde des marchandises, celui-ci l'un ou l'autre a raisonnablement besoin d'informations, d'instructions ou de documents en sus de ceux visés à l'article 27 a) 7.3 a), il demande ces informations, instructions ou documents à la partie contrôlante la partie contrôlante, à la demande de l'un ou l'autre, fournit ces informations<sup>199</sup>. Si le transporteur, après un effort raisonnable, n'est pas en mesure d'identifier et de trouver la partie contrôlante, ou si la partie contrôlante n'est pas en mesure de lui fournir des informations, instructions ou documents satisfaisants, cette obligation incombe au chargeur ou à la personne visée à l'article 31 7.7.

#### Article 58

11.6 Les dispositions des articles 11.1 ii) et iii) et 11.3 Les articles 53 b) et c) et 55 sont susceptibles de dérogation par convention entre les parties. Les parties peuvent aussi restreindre ou exclure la possibilité de transférer le droit de contrôle visé à l'article 54-1 b) 11.2 a) ii). Si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis, toute convention visée au présent article doit être indiquée ou incorporée<sup>200</sup> dans les données du contrat.

---

conséquences de l'inexécution de son obligation de résultat s'il pouvait apporter la preuve qu'il avait déployé des efforts raisonnables pour s'acquitter de cette obligation ou que, compte tenu des circonstances, il aurait été déraisonnable de s'en acquitter. En ce qui concerne les conséquences de l'inexécution de l'obligation de résultat, il a été estimé que le projet d'instrument devrait être plus précis, par exemple en indiquant le type de responsabilité encourue par le transporteur et les conséquences de cette inexécution sur l'exécution ultérieure du contrat. Pour donner suite à ces observations, on a ajouté un nouvel alinéa d) à l'article 11.3 (devenu le paragraphe 4). S'agissant des conséquences de l'inexécution des instructions, lorsque évidemment elles auraient dû être exécutées, on part du principe que l'intention implicite était de prévoir que le transporteur serait tenu de dommages-intérêts. Si le Groupe de travail décide d'inclure une disposition à cet effet, il pourrait également déterminer s'il faudrait limiter cette responsabilité.

198 Comme indiqué au paragraphe 120 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a estimé acceptable d'une manière générale l'article 11.4 (devenu l'article 56) quant au fond.

199 Comme indiqué au paragraphe 121 du document A/CN.9/526, la proposition selon laquelle l'article 11.5 (devenu l'article 57) devrait donner au transporteur la possibilité de demander des instructions "au chargeur ou à la partie contrôlante" n'a pas reçu d'appui. Comme indiqué au paragraphe 122 du document A/CN.9/526, la suggestion de mentionner, outre le transporteur, la partie exécutante a été appuyée d'une manière générale. Compte tenu également de la recommandation formulée au paragraphe 123 du document A/CN.9/526, des modifications ont été apportées afin que l'article 11.5 (devenu l'article 57) soit plus clair.

200 Comme indiqué au paragraphe 126 du document A/CN.9/526, la proposition selon laquelle l'article 11.6 (devenu l'article 58) devait être remanié de manière à éviter de laisser penser que celui-ci apportait une restriction quelconque à la liberté des parties de déroger aux dispositions du chapitre 11 a été largement appuyée par le Groupe de travail. De plus, il semble sous-entendu que la dernière phrase de l'article 11.6 (devenu l'article 58) devrait s'appliquer uniquement si

**63**

### **A/CN.9/WG.III/WP.32**

## **CHAPITRE 12. TRANSFERT DE DROITS**

### **Article 59**

1. 12.1.1 Lorsqu'un document de transport négociable est émis, le porteur peut transférer les droits conférés par ce document en le transmettant à une autre personne,

a) i) dûment endossé au profit de cette autre personne ou en blanc, s'il s'agit d'un document à ordre; ou

b) ii) sans endossement, s'il s'agit d'un document au porteur ou d'un document endossé en blanc; ou

c) iii) sans endossement, s'il s'agit d'un document établi à l'ordre d'une partie désignée qui est transféré entre le premier porteur et cette partie désignée<sup>201</sup>.

2. 12.1.2 Lorsqu'un enregistrement électronique négociable est émis, son porteur peut transférer les droits conférés par cet enregistrement électronique, que celui-ci soit établi à ordre ou à l'ordre d'une partie désignée, en le transmettant conformément aux règles de procédure visées à l'article 6 2.4 202.

### **Article 60**

1. 12.2.1 Sans préjudice des dispositions de l'article 57 11.5, tout porteur qui n'est pas le chargeur et qui n'exerce aucun droit en vertu du contrat de transport n'assume aucune responsabilité en vertu du contrat de transport uniquement du fait qu'il devient porteur<sup>203</sup>.

2. 12.2.2 Tout porteur qui n'est pas le chargeur et qui exerce un droit quelconque en vertu du contrat de transport assume [les responsabilités qui lui incombent en vertu du contrat de transport dans la mesure où ces responsabilités sont incorporées ou déterminables dans le document de transport négociable ou l'enregistrement électronique négociable] [les responsabilités qui incombent à la partie contrôlante en vertu du chapitre 11 et celles qui incombent au chargeur pour le paiement du fret, du faux fret, des surestaries et des contrestaries dans la mesure où ces

---

un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis. Ceci a donc été indiqué dans le texte remanié, dans lequel les conventions incorporées par référence ont également été mentionnées comme proposé.

201 Comme indiqué au paragraphe 133 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail s'est largement prononcé en faveur du maintien du texte de l'article 12.1.1 (devenu l'article 59-1) dans sa rédaction actuelle, afin de promouvoir l'harmonisation et de prendre en compte les enregistrements électroniques négociables. La préoccupation exprimée au paragraphe 132 de ce même document en ce qui concerne les documents négociables nominatifs dans certains droits nationaux a été notée.

202 Comme indiqué au paragraphe 134 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a noté que l'article 12.1.2 (devenu le paragraphe 2) serait examiné à une date ultérieure en même temps que les autres dispositions du projet d'instrument relatives aux enregistrements électroniques.

203 Comme indiqué au paragraphe 136 du document A/CN.9/526, l'opinion selon laquelle le principe énoncé à l'article 12.2.1 (devenu le paragraphe 1) était superflu a bénéficié d'un certain

soutien au sein du Groupe de travail. Il ne semble pas toutefois que cette opinion ait recueilli un appui suffisant.

**64**

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

responsabilités sont incorporées dans le document de transport négociable ou l'enregistrement électronique négociable]<sup>204</sup>.

3. 12.2.3 Tout porteur qui n'est pas le chargeur et qui:

a) i) en vertu de l'article 4 2.2 convient avec le transporteur de remplacer un document de transport négociable par un enregistrement électronique négociable ou de remplacer un enregistrement électronique négociable par un document de transport négociable, ou

b) ii) en vertu de l'article 59 12.1 transfère ses droits, n'exerce aucun droit en vertu du contrat de transport aux fins des paragraphes 1 et 2 articles 12.2.1 et 12.2.2<sup>205</sup>.

Article 61

[12.3 Le transfert de droits en vertu d'un contrat de transport au titre duquel aucun document de transport négociable ou aucun enregistrement électronique négociable n'est émis s'effectue conformément aux dispositions relatives au transfert de droits de la loi nationale applicable au contrat de transport de la loi applicable. Ce transfert de droits peut s'effectuer par des moyens de communication électronique. Un transfert du droit de contrôle ne peut s'effectuer sans que le transporteur en soit avisé [par l'auteur ou le bénéficiaire dudit transfert].]<sup>206</sup>

204 Comme indiqué au paragraphe 140 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une version révisée de l'article 12.2.2 (devenu le paragraphe 2) en tenant dûment compte des opinions exprimées. Or, les vues présentées aux paragraphes 137 à 139 ne sont pas conciliables. Ceux qui étaient favorables à une modification du texte ont demandé que ce dernier précise les responsabilités que le porteur exerçant un droit quelconque au titre du contrat de transport assumerait en vertu dudit contrat. Bien que l'idée d'apporter une telle précision ait suscité une opposition, on a essayé de modifier le texte. À cet égard, il faudrait peut-être envisager un type particulier de responsabilité, à savoir la responsabilité en cas de perte ou de préjudice matériel ou corporel causé par les marchandises (à l'exclusion, en tout état de cause, de la responsabilité pour manquement aux obligations qui incombent au chargeur en vertu de l'article 7.1 (devenu l'article 25)).

205 Comme indiqué au paragraphe 141 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a estimé que l'article 12.2.3 (devenu le paragraphe 3) était acceptable d'une manière générale quant au fond.

206 Comme indiqué au paragraphe 142 du document A/CN.9/526, on a exprimé la crainte qu'un conflit ne survienne entre l'article 12.3 (devenu l'article 61) et le droit national dans les pays où un transfert de droits devait être notifié par l'auteur du transfert mais ne pouvait l'être par l'auteur ou le bénéficiaire de ce transfert comme prévu dans la disposition. Plusieurs propositions ont été faites au paragraphe 142 du document A/CN.9/526. Toutefois, la première d'entre elles, à savoir ajouter à la fin de la dernière phrase une référence à la loi nationale applicable au contrat de transport, risquait d'être incompatible avec la proposition, présentée au paragraphe 143 de ce même document, de se référer d'une manière générale dans la première phrase à la "loi applicable" plutôt qu'aux "dispositions relatives au transfert de droits de la loi nationale applicable" afin d'éviter toute question de conflit de lois potentiellement complexe. Aussi, l'autre suggestion consistant à supprimer à la fin de la dernière phrase les mots "par l'auteur ou le bénéficiaire du transfert", était-elle préférable. Ces mots ont été mis entre crochets. De plus, la proposition de se référer à la loi applicable dans la première phrase a été

adoptée et l'article a été placé entre crochets, comme cela a été suggéré.

**65**

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

Article 62

[12.4 Lorsque le transfert de droits en vertu d'un contrat de transport au titre duquel aucun document de transport négociable ou aucun enregistrement électronique négociable n'a été émis inclut le transfert de responsabilités qui sont liées au droit transféré ou qui en découlent, l'auteur et le bénéficiaire du transfert assument conjointement et solidairement ces responsabilités n'est pas dégagé de responsabilité sauf si le transporteur y consent.]<sup>207</sup>

**CHAPITRE 13. DROITS D'ACTION**

Article 63

Variante A208

13.1 Sous réserve des articles 64 13.2 et 65 13.3, les droits découlant du contrat de transport ne peuvent être opposés au transporteur ou à une partie exécutante que par:

- a) i) le chargeur;
- b) ii) le destinataire;
- c) iii) tout tiers auquel le chargeur ou le destinataire qui a subi la perte ou le dommage résultant d'une violation du contrat de transport a cédé transféré<sup>209</sup> ses droits;

<sup>207</sup> Comme indiqué au paragraphe 148 du document A/CN.9/526, à la lumière des discussions concernant le projet de chapitre 12 et en particulier l'article 12.4 (devenu l'article 62), le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir, en tenant dûment compte des vues exprimées, une version révisée de cet article et de la placer entre crochets. Selon ces vues, reflétées dans le paragraphe 147 du document A/CN.9/526, la responsabilité de l'auteur et du bénéficiaire du transfert ne devrait pas nécessairement être solidaire et conjointe. Il a été proposé, comme solution de rechange, que l'auteur du transfert ne puisse être dégagé de sa responsabilité sans le consentement du transporteur.

En outre, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner le texte ci-après, qui pourrait remplacer les articles 61 et 62:

“Article 61 *bis*.

1. Lorsque aucun document de transport négociable et aucun enregistrement électronique négociable n'est émis, le transfert de droits en vertu d'un contrat de transport est soumis à la loi régissant le contrat en ce qui concerne ledit transfert ou, si les droits sont transférés autrement que par contrat, à la loi régissant le transfert. [Toutefois, la transférabilité des droits censés être transférés est régie par la loi applicable au contrat de transport.]

2. Quelle que soit la loi applicable conformément au paragraphe 1, le transfert peut s'effectuer par des moyens électroniques et doit, pour être valable, être notifié au transporteur [soit par l'auteur soit par le bénéficiaire du transfert].

3. Si le transfert inclut des responsabilités qui sont liées au droit transféré ou qui en découlent, l'auteur et le bénéficiaire du transfert assument conjointement et solidairement ces responsabilités.”

<sup>208</sup> La variante A de l'article 63 est fondée sur le texte initial du projet d'instrument.

<sup>209</sup> Cette modification est proposée dans le souci d'harmoniser le libellé de cet article avec celui des autres dispositions du présent chapitre.

**66**

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

d) iv) tout tiers qui a acquis des droits au titre du contrat de transport par

subrogation en vertu de la loi nationale applicable, tel un assureur.

En cas de transmission de droits d'action par cession ou subrogation comme indiqué ci-dessus, le transporteur et la partie exécutante peuvent opposer à ce tiers toutes les exonérations et limites de responsabilité qu'ils peuvent faire valoir en vertu du contrat de transport et du présent instrument<sup>210</sup>.

#### Variante B

Tout droit découlant d'un contrat de transport ou lié à celui-ci peut être opposé par toute personne ayant un intérêt légitime dans l'exécution de toute obligation découlant de ce contrat ou liée à celui-ci, lorsqu'elle a subi une perte ou un dommage<sup>211</sup>.

#### Article 64

13.2 Lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis, le porteur peut opposer des droits en vertu du contrat de transport au transporteur ou à une partie exécutante, sans avoir à prouver qu'il a lui-même qu'il ait ou non lui-même subi une perte ou un dommage. Si ce porteur n'a pas subi la perte ou le dommage lui-même, il est réputé agir au nom de la partie qui a subi cette perte ou ce dommage<sup>212</sup>.

#### Article 65

13.3 Lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis et que le demandeur est l'une des personnes visées à l'article 13.1 sans être n'est pas le porteur, ce demandeur doit, outre prouver qu'il a subi une perte ou un dommage résultant d'une violation du contrat de transport, prouver que le porteur n'a pas subi cette la perte ou ce le dommage faisant l'objet de la demande<sup>213</sup>.

<sup>210</sup> Comme indiqué au paragraphe 157 du document A/CN.9/526, bien que l'idée de supprimer l'article 13.1 (devenu l'article 63) ait été largement appuyée, le Groupe de travail a décidé de ne pas se prononcer sur cette disposition avant d'avoir achevé la lecture des projets d'articles et examiné de façon plus approfondie la question du champ d'application du projet d'instrument.

<sup>211</sup> Comme indiqué au paragraphe 157 du document A/CN.9/526, le secrétariat a été invité à établir une variante de cet article consistant en une déclaration générale reconnaissant le droit de toute personne ayant un intérêt légitime dans le contrat de transport d'exercer un droit d'action si elle a subi une perte ou un dommage. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner si le texte proposé traite de manière adéquate de la situation du transitaire.

<sup>212</sup> Bien qu'aucune demande n'ait apparemment été adressée au secrétariat en ce qui concerne l'article 13.2 (devenu l'article 64) (voir paragraphes 160 et 161 du document A/CN.9/526), d'un point de vue rédactionnel, le libellé pourrait être amélioré comme proposé ici. Il n'est pas certain d'ailleurs que la dernière phrase soit nécessaire. En fait, si le droit du porteur est reconnu, que celui-ci ait ou non subi une perte ou un dommage, la relation entre ce porteur et la personne ayant subi la perte ou le dommage reste en dehors du champ d'application du projet d'instrument.

<sup>213</sup> Comme il ressort du débat sur cette disposition dont rend compte le paragraphe 162 du document A/CN.9/526, le secrétariat n'a pas été prié d'établir un nouveau texte. Toutefois, certaines modifications d'ordre rédactionnel sont proposées ici.

## 67

### A/CN.9/WG.III/WP.32

## CHAPITRE 14. DÉLAI POUR AGIR

### Article 66

#### 14.1

## Variante A214

Le transporteur est dégagé de toute responsabilité à l'égard des marchandises si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'[un] an. Le chargeur est dégagé de toute responsabilité au titre du chapitre 7 du présent instrument si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'[un] an<sup>215</sup>.

## Variante B

[Tous les droits] [Toutes les actions] concernant le transport de marchandises en vertu du présent instrument sont [éteints] [prescrites] si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'[un] an.

## Article 67

14.2 Le délai visé à l'article 66 14.1 court à partir du jour où le transporteur a achevé la livraison au destinataire des marchandises concernées en vertu de l'article 7-3 ou 7-4 4.1.3 ou 4.1.4 ou, lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du [dernier] jour où elles auraient dû l'être. Le jour indiqué comme point de départ du délai n'est pas compris dans le délai<sup>216</sup>.

<sup>214</sup> La variante A de l'article 66 est fondée sur le texte initial du projet d'instrument.

<sup>215</sup> Comme indiqué au paragraphe 169 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a prié le secrétariat de placer le mot "un" entre crochets et d'établir une version révisée de l'article 14.1 (devenu l'article 66) qui tienne dûment compte des opinions exprimées.

On a demandé, au paragraphe 166 de ce même document, pourquoi, dans le cas des chargeurs, l'article parlait de les dégager de toute responsabilité uniquement au titre du chapitre 7 du projet d'instrument et non pas aussi au titre d'autres chapitres, comme le chapitre 9. Il a également été déclaré que toutes les personnes susceptibles de devoir assumer une responsabilité en vertu du contrat de transport devraient être incluses dans l'article 14.1 (devenu l'article 66). L'idée pourrait être que, si le projet d'instrument ne régit pas toutes les responsabilités découlant du contrat de transport, par exemple la responsabilité du transporteur pour ne pas avoir chargé les marchandises, il serait peut-être bon que le chapitre 14 s'applique à toutes les responsabilités régies par le projet.

La suggestion, présentée au paragraphe 166 du document A/CN.9/526, d'indiquer simplement que toute action relative à des questions traitées dans le projet d'instrument est prescrite (ou tout droit éteint) pourrait être une bonne solution.

La question a également été posée, au paragraphe 167 de ce même document, de savoir si l'expiration du délai emporte l'extinction du droit ou la prescription de l'action. L'expiration du délai entraîne l'extinction du droit dans les Règles de La Haye-Visby (article 3-6), dans COTIFCIM (article 47), la Convention de Varsovie (article 29) et probablement la CMR (article 32).

Elle entraîne la prescription de l'action dans les Règles de Hambourg (article 20), la Convention multimodale de 1980 (article 25), la CMNI (article 24) et la Convention de Montréal (article 35). Il serait peut-être souhaitable que, pour l'heure, ces deux conséquences soient examinées. C'est pourquoi un texte prévoyant l'une ou l'autre a été proposé dans la variante B.

<sup>216</sup> Comme indiqué au paragraphe 174 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a prié le secrétariat de conserver le texte de l'article 14.2 (devenu l'article 67) et d'envisager d'élaborer éventuellement des variantes reflétant les opinions exprimées.

**68****A/CN.9/WG.III/WP.32**

## Article 68

14.3 La personne à qui une réclamation est adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée à l'auteur de la

réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations<sup>217</sup>.

#### Article 69

14.4 Une action récursoire d'une personne tenue responsable en vertu du présent instrument peut être exercée même après l'expiration du délai visé à l'article 66

14.1 si elle l'est:

a) dans le délai déterminé par la loi de l'État où la procédure est engagée;

ou

b) Variante A218

dans les 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a soit:

i) réglé la réclamation; soit

ii) elle-même reçu signification de l'assignation;

Variante B

dans les 90 jours à compter de la date à laquelle soit:

i) la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation; soit

---

On a dit, au paragraphe 170 de ce même document, que la date de livraison prévue "dans le contrat de transport" pouvant être bien antérieure à la date de la livraison effective, il valait mieux prendre cette dernière comme point de référence. Toutefois, on a fait observer que la livraison pouvait être retardée unilatéralement par le destinataire. Le texte fait référence au jour "où le transporteur a achevé la livraison", soit le jour de la livraison effective. Compte tenu du libellé de l'article 4.1.1 (devenu l'article 7-1), les mots "au destinataire" pourraient être insérés à des fins de cohérence.

Des réserves ont également été émises, au paragraphe 171 du document A/CN.9/526, au sujet du choix comme point de départ du délai pour agir, en cas de non-livraison des marchandises, du "dernier jour" où celles-ci auraient dû être livrées. Il sera peut-être difficile de trouver un autre libellé pour cette partie de la disposition. En tout état de cause, le "dernier jour" est d'autant plus difficile à déterminer que les marchandises n'ont pas été livrées. Il est proposé de supprimer ces mots.

On s'est inquiété en outre, au paragraphe 172 du même document, de ce que le demandeur pourrait attendre pour engager une action que le délai pour agir soit pratiquement expiré, de façon éventuellement à se prémunir contre toute demande reconventionnelle puisque celle-ci serait nécessairement tardive. Il serait possible de prévenir ce problème en incluant des demandes reconventionnelles soit à l'article 14.4 b) ii) (devenu l'article 69 b) ii)), comme cela est suggéré au paragraphe 172, soit dans une disposition distincte. Voir *infra*, le texte proposé pour l'article 14.5 (devenu l'article 71).

Il a aussi été suggéré, au paragraphe 173 du document A/CN.9/526, de prévoir une date de référence différente selon qu'il s'agit d'une action contre le transporteur ou d'une action contre le chargeur, mais cela créerait apparemment des complications inutiles.

217 Comme indiqué au paragraphe 175 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé dans l'ensemble l'article 14.3 (devenu l'article 68) acceptable sur le fond.

218 La variante A de l'article 69 est fondée sur le texte initial du projet d'instrument.

#### 69

#### A/CN.9/WG.III/WP.32

ii) un jugement définitif qui n'est pas susceptible d'autres recours a été rendu contre la personne qui exerce l'action récursoire<sup>219</sup>;

le délai le plus long étant retenu.

#### Article 70

14.4 *bis* Une demande reconventionnelle d'une personne tenue responsable en vertu du présent instrument peut être formée même après l'expiration du délai de prescription visé à l'article 66 14.1 si elle l'est dans les 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui forme la demande reconventionnelle a elle-même reçu signification de l'assignation<sup>220</sup>.

#### Article 71

[14.5 Lorsque le propriétaire inscrit d'un navire réfute la présomption selon laquelle il est le transporteur en vertu de l'article 36-3 8.4.2, une action contre l'affréteur coque nue peut être exercée même après l'expiration du délai visé à l'article 66 14.1 si elle l'est:

- a) dans le délai déterminé par la loi de l'État où la procédure est engagée;
- ou
- b) dans les 90 jours à compter de la date à laquelle le propriétaire inscrit [à la fois
- i) prouve que le navire faisait l'objet d'un affrètement coque nue au moment du transport; et]

219 Comme indiqué au paragraphe 178 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une version révisée de l'article 14.4 (devenu l'article 69) qui tienne dûment compte des opinions exprimées.

Il a été noté, au paragraphe 176 de ce même document, que dans certains pays de tradition romano-germanique, il n'était pas possible d'engager une action récursoire tant qu'il n'avait pas été définitivement statué sur l'affaire, et il a été suggéré d'ajuster le délai de 90 jours de sorte qu'il commence à courir à la date de prise d'effet du jugement. Un libellé prévoyant que le délai de 90 jours devrait commencer à courir à la date à laquelle le jugement contre la personne exerçant l'action récursoire deviendrait définitif et insusceptible de recours a été proposé. Ces propositions sont reflétées dans la variante B.

220 Il a été rappelé, au paragraphe 177 du document A/CN.9/526, que la possibilité de former des demandes reconventionnelles devrait être prévue soit à l'article 14.4 b) ii) (devenu l'article 69 b) ii)) soit dans un article distinct, auquel cas la solution retenue devrait toutefois être analogue à celle de l'article 14.4 b) ii). Les demandes reconventionnelles sont traitées dans une disposition distincte, à savoir l'article 14.4 *bis* (devenu l'article 70).

#### 70

#### A/CN.9/WG.III/WP.32

[ii)] identifie de façon appropriée l'affréteur coque nue;]<sup>221</sup>

le délai le plus long étant retenu.

#### CHAPITRE 15. COMPÉTENCE<sup>222</sup>

##### Variante A

#### Article 72

Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu du présent instrument, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'État dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après:

- a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;
- [b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;]<sup>223</sup>
- c) Le lieu de réception ou le lieu de livraison;



d) Tout autre lieu désigné à cette fin dans le document de transport ou l'enregistrement électronique.

221 Comme indiqué au paragraphe 182 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une version révisée de l'article 14.5 (devenu l'article 71) qui tienne dûment compte des opinions exprimées. Il a également été noté que, ayant demandé au secrétariat de maintenir l'article 8.4.2 (devenu l'article 36-3) entre crochets, le Groupe de travail lui a également demandé de maintenir entre crochets l'article 14.5 (devenu l'article 71), étant donné que le sort de ce deuxième article était lié à celui du premier.

Le lien entre l'article 14.5 (devenu l'article 71) et l'article 8.4.2 (devenu l'article 36-3) a été noté au paragraphe 179 du document A/CN.9/526 et les crochets entourant le premier article ont été maintenus.

La crainte a été exprimée, au paragraphe 180 de ce même document, que le délai de 90 jours ne soit pas utile si l'ayant droit aux marchandises avait des difficultés à identifier le transporteur. On pense que ce problème est réglé par l'article 14.5 b) ii) (devenu l'alinéa b) ii)). Il a également été suggéré de fusionner les sous-alinéas i) et ii) de l'alinéa b) de l'article 14.5 (formant à présent l'alinéa b)), car la condition posée au sous-alinéa ii) pouvait être considérée comme suffisamment rigoureuse pour englober celle posée au sous-alinéa i). Un texte révisé est proposé.

222 Comme indiqué au paragraphe 159 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir, sur les questions de la compétence et de l'arbitrage, des projets de dispositions comprenant éventuellement des variantes qui reflètent les diverses opinions et suggestions présentées au cours de la discussion.

Deux dispositions comprenant chacune deux variantes ont été établies respectivement sur la compétence et l'arbitrage à partir des articles 21 et 22 des Règles de Hambourg, auxquelles ont été apportées les modifications d'ordre terminologique nécessaires. La variante A des chapitres 15 et 16 reproduit intégralement les dispositions des Règles de Hambourg, tandis que la variante B de ces mêmes chapitres omet les dispositions dont le Sous-Comité international du CMI sur l'uniformité du droit du transport maritime a proposé la suppression (voir Yearbook 1999, p. 113 et, pour plus de détails, Yearbook 1997, p. 350 à 356, du CMI).

223 Voir *supra*, note 30.

## 71

### A/CN.9/WG.III/WP.32

#### Article 73

Nonobstant l'article 72, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un État Partie où le navire effectuant le transport [ou l'un quelconque des navires effectuant le transport] ou tout autre navire dont le transporteur est propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet État et du droit international.

#### Article 74

Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu du présent instrument ne peut être engagée en un lieu non spécifié à l'article 72 ou 73. Le présent article ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des États Parties en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

#### Article 75

1. Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu de l'article 72 ou 73 ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée

ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée.

2. Aux fins du présent chapitre, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action.

3. Aux fins du présent chapitre, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'article 73, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

Article 75 *bis*

Nonobstant les articles précédents du présent chapitre, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport est valable.

Variante B

Article 72

Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu du présent instrument, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'État dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après:

a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;

[b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;]<sup>224</sup>

c) Le lieu de réception ou le lieu de livraison;

---

<sup>224</sup> Voir *supra*, note 30.

**72**

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

d) Tout autre lieu désigné à cette fin dans le document de transport ou l'enregistrement électronique.

Article 73

Nonobstant l'article 72, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un État Partie où le navire effectuant le transport [ou l'un quelconque des navires effectuant le transport] ou tout autre navire dont le transporteur est propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet État et du droit international.

Article 74

Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu du présent instrument ne peut être engagée en un lieu non spécifié à l'article 72 ou 73 du présent chapitre. Le présent article ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des États Parties en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

Article 75

Nonobstant les articles précédents du présent chapitre, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport est valable.

**CHAPITRE 16. ARBITRAGE<sup>225</sup>**

Variante A

Article 76

Sous réserve du présent chapitre, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au contrat de transport auquel s'applique le présent instrument sera soumis à l'arbitrage.

## Article 77

Si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable a été émis, la clause ou le pacte compromissaire doivent figurer dans le document ou l'enregistrement ou y être expressément incorporés par référence. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable.

225 Voir *supra*, note 222. La variante A du chapitre 16 reproduit intégralement les dispositions des Règles de Hambourg, tandis que la variante B omet les dispositions dont le Sous-comité international du CMI sur l'uniformité du droit du transport maritime a proposé la suppression.

## 73

## A/CN.9/WG.III/WP.32

## Article 78

La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur:

a) Soit en un lieu sur le territoire d'un État dans lequel est situé:

i) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou

[ii) Le lieu où le contrat de transport a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou]226

iii) Le lieu où le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises à transporter ou le lieu de livraison;

b) Soit en tout autre lieu désigné à cette fin par la clause ou le pacte compromissaire.

## Article 79

L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles du présent instrument.

## Article 80

Les articles 77 et 78 sont réputés inclus dans toute clause ou pacte compromissaire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.

Article 80 *bis*

Aucune disposition du présent chapitre n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport.

## Variante B

## Article 76

Sous réserve du présent chapitre, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au contrat de transport auquel s'applique le présent instrument sera soumis à l'arbitrage.

## Article 77

Si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable a été émis, la clause ou le pacte compromissaire doivent figurer dans le document ou l'enregistrement ou y être expressément incorporés par référence. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable émis

conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition

226 Voir *supra*, note 30.

**74**

**A/CN.9/WG.III/WP.32**

à un détenteur de bonne foi du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable<sup>227</sup>.

Article 78<sup>228</sup>

Article 79

L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles du présent instrument.

Article 80

Aucune disposition du présent chapitre n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport.

**CHAPITRE 17. 15 AVARIES COMMUNES**

Article 81

15.1 Aucune disposition du présent instrument ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes<sup>229</sup>.

Article 82

1. 15.2 [À l'exception de la disposition relative au délai pour agir], les dispositions du présent instrument qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

2. [Toutes les actions en] [Tous les droits à] contribution aux avaries communes sont [prescrites] [éteints] si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'[un an] à compter de la date d'émission de la dispache<sup>230</sup>.

227 Le texte modifié de l'article 77 sur l'arbitrage, tel qu'il figure dans la variante B, ne reproduit pas l'article 22-2 des Règles de Hambourg, jugé trop spécifique.

228 Afin que la variante B rende compte exactement des délibérations du Sous-Comité international du CMI sur l'uniformité du droit du transport maritime, cet article a été supprimé. Le CMI n'a pris aucune décision concernant une disposition de remplacement appropriée. (Voir Yearbook 1999, p. 113 et, pour plus de détails, Yearbook 1997, p. 350 à 356, du CMI).

229 Comme indiqué au paragraphe 186 du document A/CN.9/526, l'idée selon laquelle les Règles d'York et d'Anvers sur les avaries communes devraient continuer d'être incorporées au contrat de transport a bénéficié d'un large appui au sein du Groupe de travail. Ce dernier a jugé dans l'ensemble l'article 15.1 (devenu l'article 81) acceptable sur le fond.

230 Comme indiqué au paragraphe 188 du document A/CN.9/526, on a estimé qu'il fallait indiquer plus clairement que la disposition du projet d'instrument relative au délai pour agir ne s'applique pas aux avaries communes. Étant donné que l'article 15.2 (devenu le paragraphe 1) prévoit que les dispositions régissant la responsabilité du transporteur déterminent la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu de l'indemniser, la référence à la disposition relative au délai pour agir prête à confusion. Il est proposé de la supprimer, en particulier si une disposition spécifique sur le délai pour agir est ajoutée.

**75**

**A/CN.9/WG.III/WP.32****CHAPITRE 18. 16. AUTRES CONVENTIONS****Article 83**

16.1 *bis* Sous réserve de l'article 86 16.2, aucune disposition du présent instrument n'interdit à un État contractant d'appliquer un autre instrument international qui est déjà en vigueur à la date du présent instrument et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport portant essentiellement sur un mode de transport autre que le transport par mer<sup>231</sup>.

**Article 84**

16.2 *bis* Dans les relations entre les parties au présent instrument, les dispositions de ce dernier l'emportent sur celles d'un traité antérieur auquel elles peuvent être parties [qui sont incompatibles avec celles du présent instrument]<sup>232</sup>.

**Article 85**

16.1 Le présent instrument n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur ou de la partie exécutante résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne régissant la limitation de la responsabilité liée à l'exploitation de navires [de mer]<sup>233</sup>.

---

Comme il est également suggéré au paragraphe 188 du document A/CN.9/526, une disposition distincte pourrait être consacrée au délai pour agir en cas de litige concernant la contribution aux avaries communes et prévoir, par exemple, que ce délai commencerait à courir à compter de l'émission de la dispache. Un texte a été élaboré et ajouté à la fin de l'article 15.2 (devenu le paragraphe 2). Cette disposition devrait probablement couvrir à la fois les demandes en contribution et les demandes d'indemnisation.

Au paragraphe 189 du document A/CN.9/526, il a été demandé si l'article 15.2 (devenu le paragraphe 1) devrait aussi inclure la responsabilité pour les pertes dues à un retard et les surestaries. Le Groupe de travail ne semble avoir pris aucune décision à ce sujet.

231 Comme déjà indiqué à propos de l'article 4.2.1 (devenu l'article 8) et des discussions sur la relation du projet d'instrument avec d'autres conventions régissant les transports et avec la législation interne (voir *supra*, note 42), le secrétariat a également reçu pour instruction, aux paragraphes 247 et 250 du document A/CN.9/526, d'établir une disposition sur les conflits de conventions qui pourrait être insérée au chapitre 16 (devenu le chapitre 18). Cette disposition ne devrait pas remettre en question la proposition mentionnée dans la note suivante mais devrait au contraire la compléter. Le libellé de ce nouvel article 16.1 *bis* (devenu l'article 83) est inspiré de l'article 25-5 des Règles de Hambourg.

232 L'avis, présenté au paragraphe 196 du document A/CN.9/526, selon lequel il serait utile de modifier l'article 16.1 (devenu l'article 85) pour y préciser que le projet d'instrument l'emporterait sur les autres conventions concernant les transports sauf à l'égard des États qui ne sont pas parties à l'instrument est conforme aux dispositions de l'article 30-4 de la Convention de Vienne. Il est proposé toutefois d'insérer cette nouvelle disposition dans un article distinct plutôt que dans l'article 16.1 (devenu l'article 85), qui aborde un autre problème plus spécifique et le règle d'une manière tout à fait différente. Cette nouvelle disposition figure à l'article 16.2 *bis* (devenu l'article 84).

233 Les mots "de mer" qui figuraient dans l'article 16.1 (devenu l'article 85) ont été supprimés, comme cela a été proposé au paragraphe 197 du document A/CN.9/526.

**76****A/CN.9/WG.III/WP.32****Article 86**

16.2 Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions du présent

instrument à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison subi par des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention ou des dispositions du droit interne relatives au transport [par mer]<sup>234</sup> des passagers et de leurs bagages.

#### Article 87

16.3 Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions du présent instrument à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage:

- a) en application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 21 mai 1963, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole commun relatif à l'application de la Convention de Vienne et de la Convention de Paris du 21 septembre 1988 et telle qu'elle a été modifiée par le Protocole d'amendement de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 12 septembre 1997, ou de la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires du 12 septembre 1997, ou
- b) en vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne ou encore la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires<sup>235</sup>.

<sup>234</sup> Comme cela était demandé au paragraphe 199 du document A/CN.9/526, les mots "par mer" ont été placés entre crochets.

<sup>235</sup> Comme indiqué au paragraphe 202 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'actualiser la liste des conventions et instruments figurant dans l'article 16.3 (devenu l'article 87) et d'établir une version révisée de cet article qui tienne dûment compte des opinions exprimées.

Au paragraphe 200 de ce même document, on a expliqué que la liste des conventions figurant dans l'article 16.3 (devenu l'article 87) n'était pas complète. Le Protocole de 1998 portant modification de la Convention de Vienne de 1963 a été mentionné.

Comme indiqué au paragraphe 201 du même document, il a été déclaré que d'autres conventions traitant de la responsabilité pourraient être ajoutées à celles énumérées dans l'article 16.3 (devenu l'article 87), par exemple les conventions concernant la pollution et les accidents. Des objections ont toutefois été soulevées à ce propos. Il est donc suggéré que l'actualisation proposée au paragraphe 202 du document A/CN.9/526 ne concerne que les conventions portant sur les dommages nucléaires.

77

#### **A/CN.9/WG.III/WP.32**

#### CHAPITRE 19. 17. [LIMITES DE LA LIBERTÉ CONTRACTUELLE] [CLAUSES CONTRACTUELLES]<sup>236</sup>

#### Article 88

1. 17.1 a) Sauf disposition contraire du présent instrument, toute stipulation contractuelle qui déroge aux dispositions du présent instrument est nulle dans la mesure où elle a pour objet ou pour effet, directement ou indirectement, d'exclure, [ou] de limiter [ou d'alourdir] la responsabilité pour violation de toute obligation du transporteur, d'une partie exécutante, du chargeur, de la partie contrôlante ou du

destinataire en vertu des dispositions du présent instrument<sup>237</sup>.

2. b) [Nonobstant l'alinéa a) le paragraphe 1, le transporteur ou une partie exécutante peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues dans le présent instrument]<sup>238</sup>.

3. c) Une stipulation cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises est nulle<sup>239</sup>.

#### Article 89

17.2 Nonobstant les dispositions des chapitres 4 5 et 5 6 du présent instrument, le transporteur et une partie exécutante peuvent, dans le contrat de transport: exclure ou limiter leur responsabilité pour perte ou endommagement des marchandises lorsque:

a) exclure ou limiter leur responsabilité si les marchandises sont des animaux vivants sauf lorsqu'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur ou ses préposés ou mandataires ont commis téméairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement, ou

---

<sup>236</sup> Comme indiqué au paragraphe 204 du document A/CN.9/526, il a été proposé de modifier l'intitulé du projet de chapitre afin qu'il rende compte plus exactement de la teneur des dispositions, qui ne traitaient pas des "limites de la liberté contractuelle" en général mais des clauses de limitation ou d'alourdissement de la responsabilité des diverses parties au contrat de transport. Une possibilité est de reprendre le titre de l'article 23 des Règles de Hambourg, à savoir "Clauses contractuelles". Une autre est d'indiquer éventuellement dans le titre le caractère fondamentalement impératif des dispositions de l'instrument.

<sup>237</sup> Comme indiqué au paragraphe 213 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a décidé de conserver l'article 17.1 a) (devenu le paragraphe 1) dans le projet d'instrument, y compris les mots "ou d'alourdir" placés entre crochets, en vue d'en poursuivre l'examen à une session ultérieure, le cas échéant sur la base d'une ou de plusieurs nouvelles propositions. Il a été dit, comme l'indique le paragraphe 212 du document A/CN.9/526, qu'un projet de disposition excluant les "contrats négociés avec mise en concurrence entre des parties évoluées" serait présenté au secrétariat avant la prochaine session du Groupe de travail et qu'il serait tenu compte des préoccupations mentionnées aux paragraphes 205 à 211 de ce même document lors de l'élaboration de cette disposition.

<sup>238</sup> Comme indiqué au paragraphe 214 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a estimé d'une manière générale que l'article 17.1 b) (devenu le paragraphe 2) était acceptable quant au fond. Il a été décidé de supprimer les crochets entourant cette disposition.

<sup>239</sup> Comme indiqué au paragraphe 215 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a estimé d'une manière générale que l'article 17.1 c) (devenu le paragraphe 3) était acceptable quant au fond.

#### 78

#### A/CN.9/WG.III/WP.32

b) exclure ou limiter leur responsabilité pour une perte ou un endommagement subi par les marchandises si le caractère ou la condition des marchandises ou les circonstances et les termes et conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale, pourvu que des expéditions commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires ne soient pas concernées et qu'aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable ne soit ou ne doive être émis pour le transport des marchandises<sup>240</sup>.

---

240 Comme indiqué au paragraphe 217 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a décidé de conserver dans le projet d'instrument l'article 17.2 a) (devenu l'alinéa a)) en vue d'en poursuivre l'examen à une session ultérieure. Le secrétariat a été prié d'établir une variante visant à limiter la possibilité qu'auraient le transporteur et la partie exécutante transportant des animaux vivants de s'exonérer de leur responsabilité en cas de faute grave. Il a en outre été noté, au paragraphe 218 de ce même document, que le Groupe de travail a estimé d'une manière générale que l'article 17.2 b) (devenu l'alinéa b)) était acceptable quant au fond. Des solutions différentes ayant été proposées pour les alinéas a) et b) de l'article 17.2 (devenus les alinéas a) et b) de l'article 89), le chapeau doit être modifié. En ce qui concerne les animaux vivants, il est proposé d'utiliser un libellé similaire à la disposition sur la déchéance du droit de limiter sa responsabilité, en appliquant toutefois la notion de comportement téméraire également aux préposés ou mandataires.



• **ANNEXE II NOUVELLE VERSION PROVISOIRE DES ARTICLES EXAMINÉS  
LORS DE LA DOUZIÈME SESSION**

Nations Unies A/CN.9/WG.III/WP.36

**Assemblée générale**

Distr.: Limitée

23 mars 2004\*

Français

Original: Anglais

V.04-52118 (F) 220404 230404

**\*0452118\***

## **8 Commission des Nations Unies**

**pour le droit commercial international**

Groupe de travail III (Droit des transports)

Treizième session

New York, 3-14 mai 2004

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

**Nouvelle version provisoire des articles du projet d'instrument  
examinés dans le rapport du Groupe de travail III sur les travaux  
de sa douzième session (A/CN.9/544)**

**Note du secrétariat**

Table des matières

*Paragraphes Page*

Introduction . . . . .	1 3
I. Titre du projet d'instrument . . . . .	2 3
II. Champ d'application et parties exécutantes. . . . .	3-4 3
A. Définition du terme "partie exécutante" à l'article 1 e) . . . . .	3 3
B. définition des termes "partie exécutante maritime" et "partie exécutante non maritime" . . . . .	4 4
III. Champ d'application et dommages localisés ou non localisés (projet d'article 18-2) . . . . .	5 5
IV. Champ d'application: définition du contrat de transport et traitement de l'étape maritime (projets d'articles 1 a) et 2) . . . . .	6 6

\* Le présent document est soumis tardivement en raison du manque de ressources en personnel au secrétariat.

**2**

**A/CN.9/WG.III/WP.36**

V. Exonérations de responsabilité, faute nautique et charge de la preuve

(projet d'article 14) . . . . . 7-10 9

    A. Projet d'article 14 . . . . . 7 9

    B. Les "périls exclus" 8-10 12

VI. Obligations du transporteur concernant le voyage par mer (projet d'article 13) . . . . . 11 14

## VII. Responsabilité des parties exécutantes (projet d'article 15). . . . . 12 15

3

**A/CN.9/WG.III/WP.36****Introduction**

1. À sa douzième session, le Groupe de travail III a examiné un certain nombre de dispositions du projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] figurant en annexe à la note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.32). Le secrétariat a été prié d'établir une version révisée des dispositions examinées, en se fondant sur les délibérations et les conclusions du Groupe de travail à sa douzième session qui figurent dans le rapport sur les travaux de cette session (A/CN.9/544). On trouvera la nouvelle version provisoire de ces articles aux sections I à VII ci-après.

**I. Titre du projet d'instrument**

2. Le Groupe de travail a examiné le titre du projet d'instrument (voir A/CN.9/544, par. 16 à 19). Pour les besoins de la discussion, le titre du projet d'instrument restera le suivant: "Projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]", jusqu'à ce que le Groupe de travail prenne une décision à cet égard<sup>1</sup>.

**II. Champ d'application et parties exécutantes****A. Définition du terme "partie exécutante" à l'article 1 e)**

3. Outre les définitions proposées au paragraphe 4 ci-dessous, le Groupe de travail a examiné (voir A/CN.9/544, paragraphes 34 à 42) le texte du projet d'article 1 e) qui figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32. Bien qu'il ait approuvé l'exclusion des parties exécutantes non maritimes du projet d'instrument (voir A/CN.9/544, paragraphes 21 à 27), il a examiné la définition du terme "partie exécutante" figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, sans exclusion des parties exécutantes non maritimes. Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa douzième session, la version révisée provisoire du projet d'article 1 e) serait la suivante:

"e) Le terme 'partie exécutante' désigne une personne autre que le transporteur qui s'acquitte matériellement ou s'engage à s'acquitter matériellement<sup>2</sup> de l'une quelconque des obligations du transporteur en vertu d'un contrat de transport aux fins notamment<sup>3</sup> du transport, de la manutention, de la garde ou du stockage des marchandises, dans la mesure où elle agit,

<sup>1</sup> Comme il est noté au paragraphe 19 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a décidé de conserver le titre actuel sans le modifier en vue de l'examiner ultérieurement.

<sup>2</sup> Comme il est noté au paragraphe 42 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a décidé provisoirement que le membre de phrase "s'engage à s'acquitter matériellement" devrait figurer dans la définition sans être mis entre crochets afin à la fois d'élargir la portée de la définition et de préciser qu'elle se limitait à l'exécution matérielle en vertu du contrat de transport.

<sup>3</sup> Comme il est également noté au paragraphe 42 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'envisager de rendre la liste des tâches du transporteur plus ouverte en y ajoutant des mots tels que "entre autres", "notamment" ou "et autres tâches similaires". Le terme "notamment" a été ajouté ici.

4

**A/CN.9/WG.III/WP.36**

directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous la supervision ou le contrôle de celui-ci<sup>4</sup>. Le terme 'partie exécutante' ne

s'entend pas de toute personne qui est engagée par un chargeur ou un destinataire, ou est un employé, agent<sup>5</sup>, fournisseur ou sous-traitant d'une personne (autre que le transporteur) qui est engagée par un chargeur ou un destinataire<sup>6</sup>."

### **B. Définition des termes "partie exécutante maritime" et "partie exécutante non maritime"**

4. Le Groupe de travail a examiné (voir A/CN.9/544, paragraphes 28 à 33) les propositions de définition des parties exécutantes maritimes et non maritimes. S'il devait finalement décider de supprimer le terme "partie exécutante maritime" de la définition de la "partie exécutante" dans le projet d'article 1 e) qui figure au paragraphe 3 ci-dessus, cette définition devrait être légèrement modifiée, comme il est indiqué ci-dessous, et, compte tenu des débats du Groupe de travail à sa douzième session, la version révisée provisoire des définitions proposées pour les termes "partie exécutante maritime" et "partie exécutante non maritime" serait la suivante<sup>7</sup>:

"e) Le terme 'partie exécutante' désigne une personne autre que le transporteur qui s'acquitte matériellement ou s'engage à s'acquitter matériellement de l'une quelconque des obligations du transporteur en vertu d'un contrat de transport aux fins notamment du transport, de la manutention, de la garde ou du stockage des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous la supervision ou le contrôle de celui-ci. Le terme 'partie exécutante' englobe les parties exécutantes maritimes et les parties exécutantes non maritimes telles que définies aux alinéas f) et g) du présent article mais<sup>8</sup> ne s'entend pas de toute personne qui est engagée par un chargeur ou un destinataire, ou est un

4 Conformément à la demande du Groupe de travail (voir A/CN.9/544, par. 42) tendant à envisager de raccourcir la définition, le membre de phrase "indépendamment du fait de savoir si elle est partie au contrat de transport, y est identifiée ou assume en vertu de ce contrat une responsabilité juridique" a été supprimé.

5 Comme il est noté au paragraphe 41 du document A/CN.9/544, il a été souligné que la définition ne devrait pas englober les employés ou les mandataires d'une partie exécutante.

6 Comme il est noté au paragraphe 41 du document A/CN.9/544, si le Groupe de travail décidait d'exclure les parties exécutantes non maritimes du champ d'application du projet d'instrument, un libellé analogue à la définition proposée dans le paragraphe 4 en ce qui concerne les parties exécutantes maritimes et les parties exécutantes non maritimes, devrait être ajouté dans la définition générale apparaissant au projet d'article 1 e).

7 Comme il est noté au paragraphe 31 du document A/CN.9/544, il y a eu accord général au sein du Groupe de travail sur le fait que ces définitions constituaient une bonne base pour continuer à examiner comment définir les parties exécutantes maritimes et non maritimes, et que l'approche géographique était appropriée. Il est aussi noté, dans le même paragraphe, qu'il ressortait de la pratique juridique nationale de certains États que l'application de l'approche géographique, bien que généralement appropriée, risquait de donner lieu à de nombreux litiges.

8 Le membre de phrase "englobe les parties exécutantes maritimes et les parties exécutantes non maritimes telles que définies aux alinéas f) et g) du présent article mais" a été inséré dans la définition générale de la "partie exécutante" afin de permettre l'exclusion des parties exécutantes non maritimes. Voir note 6 ci-dessus.

5

A/CN.9/WG.III/WP.36

employé, agent, fournisseur ou sous-traitant d'une personne (autre que le transporteur) qui est engagée par un chargeur ou un destinataire.

f) Le terme 'partie exécutante maritime' désigne une partie exécutante qui s'acquitte de l'une quelconque des obligations du transporteur pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement [ou, en cas de transbordement, au premier port de chargement] et leur départ du port de déchargement [ou du dernier port de déchargement, selon le cas]<sup>9</sup>. Les parties exécutantes qui s'acquittent à terre de l'une quelconque des obligations du transporteur pendant la période comprise entre le départ des marchandises d'un port et leur arrivée à un autre port de chargement ne sont pas considérées comme des parties exécutantes maritimes.

g) Le terme 'partie exécutante non maritime' désigne une partie exécutante qui s'acquitte de l'une quelconque des obligations du transporteur avant l'arrivée des marchandises au port de chargement ou après le départ des marchandises du port de déchargement<sup>10</sup>."

### **III. Champ d'application et dommages localisés ou non localisés (projet d'article 18-2)**

5. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 18-2 (voir A/CN.9/544, paragraphes 43 à 50). Comme il est noté au paragraphe 5011 du document A/CN.9/544, il a jugé bon de conserver le projet d'article entre crochets jusqu'à ce qu'il ait pris une décision en ce qui concerne la limite de responsabilité visée au projet d'article 18-1. Le texte provisoire du projet d'article 18-2 serait donc le suivant:

"[2. Nonobstant le paragraphe 1, lorsque le transporteur n'est pas en mesure d'établir si les marchandises ont été perdues ou endommagées pendant le transport par mer ou pendant le transport qui l'a précédé ou suivi, c'est la

---

9 Comme il est noté au paragraphe 31 du document A/CN.9/544, l'idée d'inclure dans la définition du terme "partie exécutante maritime" les déplacements terrestres à l'intérieur d'un port, par exemple les déplacements par camion d'un quai à l'autre, a été soutenue; en revanche, selon une opinion largement partagée, les déplacements entre deux ports physiquement distincts devaient être considérés comme entrant dans les attributions d'une partie exécutante non maritime. Cette précision pouvait être apportée par l'insertion du membre de phrase "y compris les mouvements terrestres à l'intérieur d'un même port". Il a en outre été suggéré, dans le même paragraphe, qu'un transporteur ferroviaire, même s'il fournissait un service à l'intérieur d'un port, devait être considéré comme une partie exécutante non maritime. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner cette proposition.

10 On s'est inquiété, au paragraphe 33 du document A/CN.9/544, de savoir si la définition devait viser les parties exécutantes dans les États non contractants. Il a été dit que ce point, s'il était pertinent compte tenu des préoccupations liées à la pratique consistant à rechercher le for le plus avantageux et de la question de l'exécution des jugements étrangers, pourrait être traité ultérieurement à la lumière de l'instrument dans son ensemble.

11 Le Groupe de travail a noté, au paragraphe 50 du document A/CN.9/544, qu'il y avait à peu près autant de partisans d'une suppression pure et simple du projet d'article 18-2 que de partisans de son maintien. Les premiers ont campé fermement sur leur position. En revanche, certains des seconds ont nuancé leur point de vue. Le Groupe de travail a jugé bon de conserver le projet d'article entre crochets jusqu'à ce qu'il ait pris une décision en ce qui concerne la limite de responsabilité visée au projet d'article 18-1.

**A/CN.9/WG.III/WP.36**

limite de responsabilité la plus élevée prévue dans les dispositions impératives internationales ou nationales régissant les différentes parties du transport qui s'applique<sup>12</sup>.]”

**IV. Champ d'application: définition du contrat de transport et traitement de l'étape maritime (projets d'articles 1 a) et 2)**

6. Le Groupe de travail a examiné le texte des projets d'articles 1 a) et 2) a (voir A/CN.9/544, paragraphes 51 à 84). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa douzième session, la version révisée provisoire des projets d'articles 1 a) et 2) serait la suivante:

“Article premier. Définitions

Aux fins du présent instrument:

a)<sup>14</sup> Le terme ‘contrat de transport’ désigne un contrat par lequel un transporteur s’engage, contre paiement d’un fret, à transporter des marchandises par mer d’un lieu<sup>15</sup> situé dans un État à un lieu situé dans un

---

12 Comme il est noté aux paragraphes 47 et 50 du document A/CN.9/544, la proposition tendant à supprimer l’article 18-2 a recueilli un fort soutien. Certains des partisans du maintien de cette disposition pour le moment ont nuancé leur point de vue. Comme il est noté au paragraphe 46 du même document, on a suggéré, sur un point de rédaction, de remplacer, dans la version anglaise, “international and national mandatory provisions” par “international or national mandatory provisions”. On a aussi proposé de laisser l’article 18-2 entre crochets jusqu’à ce qu’on ait fixé les limites de responsabilité à l’article 18-1, en plaçant toutefois entre crochets les mots “ou nationales” afin de s’aligner sur le texte actuel de l’article 8. Selon une autre proposition, l’article 18-1 pourrait fixer une limite de responsabilité spécifique pour les dommages localisés et l’article 18-2 une limite spécifique pour les dommages non localisés, sans faire référence aux autres limites de responsabilité prévues dans les dispositions impératives internationales ou nationales.

13 Comme il est noté au paragraphe 67 du document A/CN.9/544, l’opinion qui a prévalu au sein du Groupe de travail a été que les variantes A, B et C du projet d’article 2-1 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32 devraient être supprimées dans la future version révisée du projet d’instrument. En outre, comme il est noté au paragraphe 74 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a décidé de retenir la “deuxième proposition” des projets d’articles 1 et 2-1 pour la suite des débats à une session ultérieure.

14 Comme il est noté au paragraphe 75 du document A/CN.9/544, une autre variante de l’article 1 a) pourrait être la suivante:

“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 situé dans un État à un lieu situé dans un autre État lorsque:

- i) le contrat prévoit un engagement de transporter les marchandises par mer d’un lieu situé dans un État à un lieu situé dans un autre État; ou
- ii) le transporteur peut exécuter le contrat au moins en partie en transportant les marchandises par mer d’un lieu situé dans un État à un lieu situé dans un autre État, et les marchandises sont en fait ainsi transportées.

En outre, un contrat de transport peut également prévoir un engagement de transporter des marchandises par d’autres modes avant ou après le transport international par mer.”

15 Comme il est noté au paragraphe 69 du document A/CN.9/544, la plupart des participants, entrevoyant des difficultés pour définir le mot “port”, ont estimé que le mot “lieu”, plus neutre,

pourrait être employé, du fait que le projet de disposition dans son ensemble visait avant tout le

7

### A/CN.9/WG.III/WP.36

autre État. Ce contrat peut également prévoir que ce transporteur s'engage à transporter les marchandises par d'autres modes avant ou après le transport par mer<sup>16</sup>.

#### Article 2. Champ d'application

1. Sous réserve du paragraphe 3, le présent instrument s'applique à tous les contrats de transport lorsque:

- a) Le lieu de réception [ou port de chargement] spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou
- b) Le lieu de livraison [ou port de déchargement] spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou
- c) [Le lieu de livraison effectif est l'un des lieux de livraison optionnels spécifiés soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat, et est situé dans un État contractant; ou]<sup>17</sup>
- d)<sup>18</sup> Le contrat de transport prévoit que le présent instrument, ou la loi de tout État lui donnant effet, doit régir le contrat<sup>19</sup>.

[1 *bis*. Un contrat qui prévoit une possibilité de transporter les marchandises par mer est considéré comme un contrat de transport au sens de l'article 1 a), à condition que les marchandises soient effectivement transportées par mer<sup>20</sup>.]

---

transport maritime.

16 Comme il est également noté au paragraphe 69 du document A/CN.9/544, et conformément à la dernière phrase de la variante proposée au paragraphe 75 du même document (voir aussi note 14 ci-dessus), il a été suggéré que la deuxième phrase de l'alinéa i) soit libellée comme suit: "En outre, ce contrat peut également prévoir que ce transporteur s'engage à transporter les marchandises par d'autres modes avant ou après ce transport international par mer".

17 Comme il est noté au paragraphe 59 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a décidé de conserver le texte entre crochets en vue de la poursuite des discussions à une session ultérieure.

18 Comme il est noté au paragraphe 58 du document A/CN.9/544, on s'est déclaré favorable d'une manière générale à la suppression de l'alinéa d) tel qu'il était libellé dans les variantes A, B et C du projet d'article 2-1 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

19 Le Groupe de travail voudra peut-être examiner la proposition (voir A/CN.9/544, par. 60) tendant à remplacer, au début de ce projet de disposition, les mots "le contrat de transport" par les mots "le contrat de transport ou tout contrat apparenté" ou "le contrat de transport ou tout contrat ayant trait à l'exécution du contrat de transport".

20 Comme il est noté au paragraphe 74 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a décidé de retenir la deuxième variante des projets d'articles 1 a) et 2-1 figurant au paragraphe 68 du même document pour la suite des débats à une session ultérieure, sous réserve de déplacer le sous-alinéa ii) figurant entre crochets dans la définition du terme "contrat de transport" au projet d'article 1 a) pour l'insérer ailleurs. Le sous-alinéa ii) est à présent devenu le paragraphe 2-1 *bis*. Bien que des avis divergents aient été exprimés sur la question de savoir si cette disposition devait être supprimée (voir A/CN.9/544, par. 72) ou améliorée (*ibid.*, par. 71), de l'avis général (*ibid.*, par. 73), si le libellé de ce sous-alinéa devait sans doute être considérablement remanié, il a aussi été estimé que le projet d'instrument devrait prévoir le cas

où aucun mode de transport particulier n'était stipulé dans le contrat. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner, comme cela a été proposé, l'approche adoptée à l'article 18-4 de la Convention de Montréal, qui dispose ce qui suit: "La période du transport aérien ne couvre

**8**

**A/CN.9/WG.III/WP.36**

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<sup>21</sup>.

3. Le présent instrument ne s'applique pas aux chartes-parties, [contrats d'affrètement, contrats au volume ou conventions similaires]<sup>22</sup>.

4. Nonobstant le paragraphe 3, si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis en vertu d'une chartepartie, [d'un contrat d'affrètement, d'un contrat au volume ou d'une convention similaire], les dispositions du présent instrument s'appliquent au contrat attesté par ou contenu dans ce document ou cet enregistrement électronique à compter du moment et dans la mesure où le document ou l'enregistrement électronique régit les relations entre le transporteur et un porteur autre que l'affréteur<sup>23</sup>.

aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien."

<sup>21</sup> Comme il est noté au paragraphe 76 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a estimé que le paragraphe 2 était généralement acceptable quant au fond.

<sup>22</sup> Si le Groupe de travail est généralement convenu (voir A/CN.9/544, par. 77) que le projet d'instrument soit ne devrait pas régir du tout certains types de contrats soit devrait le faire de manière facultative ou supplétive, notamment les contrats qui, dans la pratique, faisaient l'objet de longues négociations entre chargeurs et transporteurs, des avis divergents ont été exprimés quant à la meilleure technique législative à employer pour exclure les contrats ne devant pas être obligatoirement régis par le projet d'instrument (*ibid.*, par. 78). On a notamment dit que ces contrats ne devraient pas être traités dans le projet d'article 2 mais au chapitre 19 relatif à la liberté contractuelle, dans lequel serait éventuellement ajoutée une référence aux "accords de services réguliers de transport maritime" que décrivait le document A/CN.9/WG.III/WP.34 et dont une définition était proposée au paragraphe 78 du document A/CN.9/544. Selon un autre point de vue, le paragraphe 3 devrait être supprimé et la question traitée dans les dispositions du projet d'instrument relatives à la liberté contractuelle (A/CN.9/544, par. 79). Selon un autre point de vue encore, au lieu de définir les types de contrats devant être exclus du champ d'application du projet d'instrument, il serait peut-être plus facile de définir les cas dans lesquels il serait inapproprié que celui-ci s'applique obligatoirement (*ibid.*, par. 80). Le Groupe de travail ayant prié le secrétariat d'établir une version révisée de cette disposition, contenant éventuellement des variantes, il voudra peut-être examiner plus avant et clarifier cette question, notamment en ce qui concerne le point de savoir si le champ d'application devrait être déterminé en fonction des types de document de transport qui seraient inclus dans le régime obligatoire, ou en fonction du contrat de transport, ou encore du type d'activité commerciale

devant être inclus dans le régime obligatoire.

23 Comme il est noté au paragraphe 83 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a estimé, sous réserve de revoir éventuellement l'emplacement du paragraphe 4 après examen du chapitre 19, que le projet de disposition était généralement acceptable quant au fond. Il a été décidé que les mots “[d’un contrat d’affrètement, d’un contrat au volume ou d’une convention similaire]” devraient être conservés entre crochets pour être examinés plus avant.

**9**

### **A/CN.9/WG.III/WP.36**

5. Lorsqu’un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives, le présent instrument s’applique à chaque expédition dans la mesure où les paragraphes 1, 2, 3 et 4 le spécifient<sup>24</sup>.”

## **V. Exonérations de responsabilité, faute nautique et charge de la preuve (projet d’article 14)**

### **A. Projet d’article 14**

7. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d’article 14 (voir A/CN.9/544, par. 85 à 144). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa douzième session, la version révisée provisoire du projet d’article 14 serait la suivante<sup>25</sup>:

“Article 14. Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable du préjudice matériel résultant de la perte ou du dommage subi par les marchandises ainsi que du retard de livraison, si le [demandeur]<sup>26</sup> prouve que

- a) la perte, le dommage ou le retard; ou
- b) l’événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard [ou y a contribué]

s’est produit pendant la durée de la responsabilité du transporteur telle que celle-ci est définie au chapitre 3, sauf si [et dans la mesure où] le transporteur prouve qu’aucune faute de sa part ni de l’une quelconque des personnes mentionnées à l’article 14 *bis*<sup>27</sup> n’a causé cette perte, ce dommage ou ce retard [ou n’y a contribué].

2.28 Sans préjudice du paragraphe 329, si [et dans la mesure où]<sup>30</sup> le transporteur, au lieu de prouver l’absence de faute comme prévu au

---

<sup>24</sup> Comme il est noté au paragraphe 84 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a estimé, sous réserve de revoir éventuellement l'emplacement du paragraphe 4 après examen du chapitre 19, que le projet de disposition était généralement acceptable quant au fond. En outre, si le paragraphe 1 *bis* était conservé dans le projet d’article, il faudrait le mentionner dans la dernière phrase du présent paragraphe.

<sup>25</sup> Comme il est noté au paragraphe 110 du document A/CN.9/544, les membres du Groupe de travail se sont déclarés unanimement favorables à ce que les paragraphes 2 et 4 de la troisième version révisée (voir A/CN.9/544, par. 108) et les dispositions restantes du projet d’article 14 dans la deuxième version révisée (*ibid.*, par. 101) servent de base pour les travaux futurs sur l’article 14-2, sous réserve des suggestions concernant la rédaction indiquées aux paragraphes 85 à 144.

<sup>26</sup> Comme il a été proposé aux paragraphes 105 et 133 du document A/CN.9/544, le mot “chargeur” a été remplacé par “demandeur”; le Groupe de travail voudra peut-être se demander s’il faudrait insérer une définition de “demandeur” dans le projet d’article 63 du projet d’instrument lorsqu’il débattera de cette disposition.

<sup>27</sup> Référence au projet d’article 15-3 figurant dans le document A/CN.9/WGIII/WP.32, dont le



Groupe de travail est convenu de faire un article distinct provisoirement numéroté 14 *bis*. Voir A/CN.9/544, paragraphe 167, et le débat sur le projet d'article 15-3 résumé aux paragraphes 166 à 170.

28 Comme il est noté au paragraphe 115 du document A/CN.9/544, les dispositions relatives à la **10**

**A/CN.9/WG.III/WP.36**

paragraphe 131 prouve que la perte, le dommage ou le retard a été causé par l'un des événements suivants:

..... [insérer la liste des "périls exclus", voir section B ci-dessous]

Il est responsable de cette perte, de ce dommage ou de ce retard<sup>32</sup> si [et dans la mesure où]<sup>33</sup> le demandeur prouve que:

i) la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 14 bis a causé l'événement invoqué par le transporteur en vertu du présent paragraphe [ou y a contribué]; ou

ii) un événement autre que ceux énumérés dans le présent paragraphe<sup>34</sup> a contribué à cette perte, à ce dommage ou à ce retard.

Dans ce cas, la responsabilité est déterminée<sup>35</sup> conformément au paragraphe 136.

3. Dans la mesure où le [demandeur]<sup>37</sup> prouve [le fait que] [que la perte, le dommage ou le retard a été causé par le fait que] [que la perte, le dommage ou le retard aurait pu être causé par],<sup>38</sup>

---

preuve contraire dans les alinéas i) et ii) du paragraphe 2 étaient peut-être devenues obscures, du fait des différentes modifications apportées à cette disposition, et il a été suggéré de séparer le paragraphe 2 en deux phrases distinctes afin de remédier au problème qui pouvait se poser. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner cette proposition de clarification.

29 Le membre de phrase "Sans préjudice du paragraphe 3" a été ajouté afin de préciser la relation entre les paragraphes 2 et 3, comme l'avait décidé le Groupe de travail au paragraphe 112 du document A/CN.9/544.

30 Le membre de phrase "[et dans la mesure où]" a été ajouté comme l'avait convenu le Groupe de travail au paragraphe 112 du document A/CN.9/544.

31 Les crochets entre lesquels était placé le membre de phrase "au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 1" ont été supprimés, comme l'avait convenu le Groupe de travail au paragraphe 113 du document A/CN.9/544.

32 Comme il est noté au paragraphe 113 du document A/CN.9/544, il a été proposé de remplacer les mots "il est responsable" par "la responsabilité du transporteur est maintenue ou subsiste", ou "le transporteur est responsable de cette perte, de ce dommage ou de ce retard".

33 Le membre de phrase "seulement si" a été supprimé et remplacé par "si [et dans la mesure où]", comme l'avait convenu le Groupe de travail au paragraphe 112 du document A/CN.9/544.

34 Comme il est noté au paragraphe 111 du document A/CN.9/544, il a été suggéré, pour remédier au fait que le texte du paragraphe 2 ii) pourrait avoir comme conséquence involontaire de laisser penser qu'il était nécessaire que le chargeur ou le demandeur prouve à la fois l'existence de cette cause supplémentaire et le fait qu'il ne s'agissait pas de l'un des "périls exclus" énumérés au paragraphe 2 i), d'insérer dans le paragraphe 2 ii), après le membre de phrase "un événement autre que ceux énumérés dans le présent paragraphe", le membre de phrase "qui est invoqué par le transporteur". Le Groupe de travail voudra peut-être envisager d'insérer ce membre de phrase.

35 Par souci de précision, le mot "évaluée" a été remplacé par "déterminée".

36 Comme il est noté au paragraphe 114 du document A/CN.9/544, afin d'exprimer l'accord

général intervenu sur le fait que, si le chargeur ou le demandeur prouvait l'existence d'une cause de dommage qui était imputable au transporteur mais qui ne figurait pas sur la liste des "périls exclus", il fallait à nouveau avoir recours au paragraphe 1, la phrase suivante à été ajoutée à l'alinéa ii): "Dans ce cas, la responsabilité est déterminée conformément au paragraphe 1."

37 Voir note 26 plus haut.

38 Comme il est noté au paragraphe 132 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a été d'avis qu'il fallait y conserver les deux solutions envisagées pour les soumettre à un examen et à des consultations plus poussés avant de prendre une décision sur ce point. On a aussi estimé que la

## 11

### A/CN.9/WG.III/WP.36

i) le navire n'était pas en état de navigabilité;

ii) le navire n'était pas convenablement armé, équipé et approvisionné;

ou

iii) les cales ou d'autres parties du navire où les marchandises sont chargées (y compris les conteneurs éventuellement fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont chargées) n'étaient pas en bon état pour leur réception, transport et conservation, le transporteur est<sup>39</sup> responsable en vertu du paragraphe 1 à moins qu'il ne prouve

a) qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable comme l'exige l'article 13-1 [; ou

b) que la perte, le dommage ou le retard n'a été causé par aucune des circonstances<sup>40</sup> mentionnées aux alinéas i), ii) et iii) ci-dessus.]<sup>41</sup>

4. Si la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 14 *bis* a contribué à la perte, au dommage ou au retard avec des causes concomitantes dont le transporteur n'est pas responsable, le montant dont le transporteur est responsable, sans préjudice de son droit à limiter sa responsabilité comme le prévoit l'article 18, est déterminé [par le tribunal] proportionnellement à la mesure dans laquelle la perte, le dommage ou le retard est attribuable à sa faute. [Le tribunal ne peut répartir la responsabilité à parts égales que s'il n'est pas en mesure de déterminer la répartition effective ou s'il détermine que la responsabilité se répartit effectivement à parts égales]<sup>42</sup>."

notion de "probabilité d'un lien de causalité" avec l'un des événements mentionnés aux alinéas i), ii) ou iii) devrait sans doute être étudiée plus avant et l'on a proposé, pour exprimer cette troisième solution, d'employer une formule du type "[que la perte, le dommage ou le retard aurait pu être causé par]".

39 Comme il est noté au paragraphe 103 du document A/CN.9/544, on a fait remarquer, à propos de la rédaction de ce projet remanié, que les formules "shall be liable" et "is liable" étaient toutes deux employées dans la version anglaise et qu'il fallait assurer la cohérence sur ce point.

40 À des fins de clarification, il est suggéré de remplacer le mot "faits" par le mot plus ouvert de "circonstances" ou, à défaut, par le mot "occurrences" ou "problèmes".

41 Le Groupe de travail voudra peut-être aussi examiner la proposition de remaniement du paragraphe 3 dont il a pris note au paragraphe 134 du document A/CN.9/544:

"3. Le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant de l'état d'innavigabilité du navire [allégué] [prouvé] par le demandeur, dans la mesure où il prouve

a) qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable

comme l'exige l'article 13-1[; ou

b) que la perte, le dommage ou le retard n'a été causé par aucun des faits mentionnés aux alinéas i), ii) et iii) ci-dessus.]”.

42 Comme il est noté au paragraphe 143 du document A/CN.9/544, une proposition qui a emporté l'adhésion était d'insérer entre crochets la dernière phrase proposée dans la deuxième version révisée, à savoir “[Le tribunal ne peut répartir la responsabilité à parts égales que s'il n'est pas en mesure de déterminer la répartition effective ou s'il détermine que la responsabilité se répartit effectivement à parts égales]”. De l'avis général, ce texte pouvait servir de base aux discussions ultérieures. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner une autre proposition dont il a pris note, visant à tenir compte du cas visé au paragraphe 2 ii) où le dommage n'était pas le fait du transporteur, était de modifier le paragraphe comme suit:

**12**

### **A/CN.9/WG.III/WP.36**

#### **B. Les “périls exclus”**

8. Le Groupe de travail a examiné la liste des “périls exclus” du projet d'article 14 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32 (voir A/CN.9/544, par. 117 à 129). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa douzième session, la version révisée provisoire de cette liste serait la suivante:

“a) [“Acte de Dieu”]<sup>43</sup>, guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme<sup>44</sup>, émeutes et troubles civils<sup>45</sup>;

b) Restrictions de quarantaine; intervention ou obstacles créés par des gouvernements, des autorités publiques, des dirigeants<sup>46</sup> ou des personnes [y compris une intervention judiciaire ou faisant suite à une procédure judiciaire]<sup>47</sup>;

c) Acte ou omission du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire;

d) Grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail<sup>48</sup>;

---

“4. Si la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 14 *bis* [ou si un événement autre que celui invoqué par le transporteur] a contribué à la perte, au dommage ou au retard avec des causes concomitantes dont le transporteur n'est pas responsable, le montant dont le transporteur est responsable, sans préjudice de son droit à limiter sa responsabilité comme le prévoit l'article 18, est déterminé [par le tribunal] proportionnellement à la mesure dans laquelle la perte, le dommage ou le retard est attribuable à cette faute [ou à cet événement]”.

43 Comme il est noté au paragraphe 120 du document A/CN.9/544, la proposition tendant à maintenir l'exception relative à “l'acte de Dieu” a été largement appuyée.

44 Comme il est noté au paragraphe 121 du document A/CN.9/544, l'avis général a été que la piraterie et le terrorisme devraient être inclus dans la liste.

45 Comme il est noté au paragraphe 125 du document A/CN.9/544, il a été suggéré d'élargir la portée des alinéas a) et b) en y ajoutant le membre de phrase “et tout autre événement non imputable à la faute du transporteur”. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner cette suggestion.

46 Comme il est noté au paragraphe 125 du document A/CN.9/544, on a contesté l'emploi du mot “rulers” à l'alinéa b) de la version anglaise, estimant qu'il n'avait pas de sens dans le contexte politique moderne. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner ce point lors de futures délibérations.

47 Comme il est noté au paragraphe 122 du document A/CN.9/544, la proposition tendant à supprimer les crochets et à conserver le texte a été appuyée, mais on a posé la question de savoir

si le membre de phrase “y compris une intervention judiciaire ou faisant suite à une procédure judiciaire” pouvait également s’entendre du cas où un titulaire d’un droit sur les marchandises saisissait un navire. Il a été proposé de clarifier le sens de ce membre de phrase. Cette clarification pourrait s’effectuer en reprenant le texte de l’article IV.2.g des Règles de La Haye et La Haye-Visby, où la “saisie judiciaire” excluait clairement la saisie d’un navire. Voir également la proposition figurant dans la note 45 ci-dessus.

48 Comme il est noté au paragraphe 123 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a pris note de la suggestion selon laquelle il pourrait être nécessaire d’établir dans cet alinéa une distinction entre les grèves générales et les grèves qui pouvaient survenir dans l’entreprise du transporteur et être dans une certaine mesure imputables à celui-ci. En outre, comme il est noté au paragraphe 125 du document A/CN.9/544, on s’est interrogé sur le sens précis du membre de phrase “entraves apportées au travail”. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner plus avant ces questions.

### 13

#### A/CN.9/WG.III/WP.36

e) Freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d’un vice caché, de la nature spéciale ou d’un vice propre des marchandises;

f) Insuffisance ou état défectueux de l’emballage ou de marques<sup>49</sup>;

g) Vices cachés concernant le navire<sup>50</sup> échappant à une diligence raisonnable<sup>51</sup>;

h) Manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom<sup>52</sup>;

i) Actes accomplis par le transporteur ou une partie exécutante conformément aux pouvoirs conférés par les articles 12 et 13-2 lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour les personnes, les biens ou l’environnement ou ont été sacrifiées;

j) Toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur n’ont contribué à la perte ou au dommage<sup>53</sup>.”

9. Comme il est noté au paragraphe 117 du document A/CN.9/544, on a appuyé, au sein du Groupe de travail, la proposition tendant à ce que les deux exceptions au principe général selon lequel il fallait inclure la liste des périls figurant dans les alinéas c à q de l’article IV.2 des Règles de La Haye et La Haye-Visby soient la suppression de l’alinéa a de l’article IV.2 (erreur de navigation) et la modification du libellé de l’alinéa b de ce même article relatif à l’incendie afin d’indiquer qu’il ne s’appliquait qu’au segment maritime du transport. Comme il est noté au paragraphe 128 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a convenu que l’exception relative à l’incendie et celle actuellement supprimée relative à l’erreur de navigation resteraient dans le projet d’article 22 du projet d’instrument figurant au chapitre 6 (A/CN.9/WG.III/WP.32) et distinctes de la liste de “périls exclus” figurant dans le projet d’article 14 pour la poursuite des discussions sur la question de savoir où il convenait de les placer dans le projet d’instrument. Le texte de

<sup>49</sup> Comme il est noté au paragraphe 125 du document A/CN.9/544, il a été suggéré de préciser qu’il fallait que le chargeur ait réalisé l’emballage ou apposé les marques. Le Groupe de travail

voudra peut-être aussi examiner plus avant ces questions.

50 Comme il est noté au paragraphe 125 du document A/CN.9/544, le point de vue selon lequel cet alinéa devait préciser que les vices cachés qui y étaient visés concernaient le navire a été appuyé.

51 Comme il est noté au paragraphe 125 du document A/CN.9/544, on a noté que si le membre de phrase “diligence raisonnable” était utilisé ailleurs, par exemple dans le projet d’article 13, il devait l’être également ici par souci de cohérence.

52 Comme il est noté au paragraphe 125 du document A/CN.9/544, il a été suggéré de supprimer le membre de phrase “ou en leur nom” à cet alinéa parce qu’il prêtait à confusion. Le Groupe de travail voudra peut-être aussi examiner plus avant cette suggestion.

53 Texte de l’article IV.2.q des Règles de La Haye et La Haye-Visby, inséré pour examen ultérieur du texte. Comme il est noté aux paragraphes 117 et 129 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a convenu qu’une liste de “périls exclus” devrait être incluse dans le projet d’instrument et que, pour le fond et le contenu de ces exceptions, il fallait s’inspirer des Règles de La Haye et La Haye-Visby, en particulier de l’article IV.2.q.

## 14

### A/CN.9/WG.III/WP.36

l’exception relative à l’incendie figurant dans les variantes A et B du projet d’article 22 demeurera inchangé:

“Article 22. Responsabilité du transporteur

[...]

d’un incendie à bord du navire, à moins qu’il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur<sup>54</sup>.”

10. Comme il est noté au paragraphe 127 du document A/CN.9/544, l’opinion dominante a été que l’exception fondée sur l’erreur de navigation ne devrait pas être rétablie, mais que les incidences de cette décision devraient être examinées dans le contexte des discussions futures concernant la charge de la preuve.

### **VI. Obligations du transporteur concernant le voyage par mer (projet d’article 13)**

11. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d’article 13 (voir A/CN.9/544, par. 145 à 157). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa douzième session, la version révisée provisoire du projet d’article 13 serait la suivante:

“Article 13. Obligations supplémentaires applicables au voyage par mer

1. Le transporteur est tenu avant, au début et pendant<sup>55</sup> le voyage par mer d’exercer une diligence raisonnable pour:

- a) Mettre et maintenir le navire en état de navigabilité;
- b) Convenablement armer<sup>56</sup>, équiper et approvisionner le navire et le maintenir armé<sup>57</sup>, équipé et approvisionné tout au long du voyage<sup>58</sup>;

---

<sup>54</sup> Comme il est noté au paragraphe 126 du document A/CN.9/544, il a été convenu que l’exception relative à l’incendie devrait être conservée, mais des avis divergents ont été exprimés quant au texte de l’exception; ce texte est donc reproduit tel quel.

<sup>55</sup> Comme il est noté au paragraphe 153 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a convenu que l’obligation du transporteur d’exercer une diligence raisonnable pour assurer l’état de navigabilité du navire devrait être une obligation continue et que, par conséquent, il fallait supprimer tous les crochets dans le projet d’article 13-1 et conserver le texte placé entre ces crochets. Il a convenu en outre que le fait de donner à cette obligation un caractère continu modifiait la répartition des risques entre le transporteur et les chargeurs dans le projet

d'instrument et que le Groupe de travail devait veiller à en tenir compte lors de l'examen des autres dispositions du projet.

56 Comme il est noté au paragraphe 148 du document A/CN.9/544, une proposition d'ordre rédactionnel était d'envisager dans la version anglaise de remplacer le membre de phrase "man ... the ship" par des mots sans connotation de genre, tels que "crew" ou "staff". Le Groupe de travail voudra peut-être examiner cette proposition.

57 Ibid.

58 Comme il est noté au paragraphe 153 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a également prié le secrétariat d'apporter les changements nécessaires à l'alinéa b) pour faire en sorte qu'il soit clair que cette obligation avait un caractère continu. L'inclusion du membre de phrase "tout au long du voyage" pourrait produire cet effet. On pourrait également insérer l'expression "et continuellement" après le mot "Convenablement".

## 15

### A/CN.9/WG.III/WP.36

c) Mettre et maintenir les cales et toutes autres parties du navire où les marchandises sont chargées, y compris les conteneurs éventuellement fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont chargées, en bon état pour leur réception, transport et conservation.

[2. Nonobstant les articles 10, 11 et 13-1, le transporteur peut sacrifier des marchandises lorsque ce sacrifice s'effectue de manière raisonnable pour le salut commun ou pour protéger d'un péril<sup>59</sup> la vie humaine<sup>60</sup> ou d'autres biens engagés dans l'aventure commune]<sup>61</sup>."

### VII. Responsabilité des parties exécutantes (projet d'article 15)

12. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 15 (voir A/CN.9/544, par. 158 à 181). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa douzième session, la version révisée provisoire des projets d'articles 14 bis et 15 serait la suivante:

"Article 14 *bis*<sup>62</sup>

Sous réserve de l'article 15-463, le transporteur répond des actes et omissions de:

- a) Toute partie exécutante; et
- b) De toute autre personne, y compris les sous-traitants, employés<sup>64</sup> et agents d'une partie exécutante, qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du

<sup>59</sup> Comme il est noté aux paragraphes 156 et 157 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'étudier une proposition rédactionnelle tendant à faire mention de la présence d'un danger imminent, mais on a dit qu'il fallait veiller à ne pas porter atteinte aux règles relatives aux avaries communes ni les modifier. Conformément au texte de la Règle A des Règles de York et d'Anvers (1994), on a ajouté "d'un péril" après le mot "protéger".

<sup>60</sup> Comme il est noté au paragraphe 157 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'étudier une proposition rédactionnelle tendant à faire mention de la protection de la vie humaine. L'expression "la vie humaine" a donc été ajoutée avant le membre de phrase "ou d'autres biens".

<sup>61</sup> Comme il est noté au paragraphe 157 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a décidé de conserver au même endroit entre crochets le projet d'article 13-2 en vue d'examiner ultérieurement s'il y a lieu de le transférer au chapitre 17 relatif aux avaries communes.

<sup>62</sup> Ancien projet d'article 15-3, déplacé et provisoirement numéroté "article 14 *bis*" sur décision du Groupe de travail, comme il est noté au paragraphe 167 du document A/CN.9/544.

63 Comme il est noté au paragraphe 170 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a décidé de conserver ce membre de phrase bien qu'il ait été proposé de le remplacer par les mots "Sous réserve de la responsabilité du transporteur et des limites de responsabilité dont celui-ci peut se prévaloir" étant donné que le projet d'article 14 *bis* (anciennement 15-3) traitait des actions intentées contre le transporteur tandis que le projet d'article 15-4 (anciennement 15-5) traitait des actions intentées contre toute personne autre que le transporteur.

64 Comme il est noté au paragraphe 168 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a décidé d'ajouter le mot "employés" de façon que le projet d'article 14 *bis* fasse pendant au texte utilisé dans le projet d'article 15-3 (anciennement 15-4). Comme il est en outre noté dans ce même paragraphe, s'agissant de la rédaction, on a signalé qu'il pourrait être nécessaire d'examiner de plus près la possibilité de traiter séparément les employés (pour lesquels la responsabilité du transporteur contractant devrait être très étendue) et les sous-traitants (pour lesquels sa responsabilité pourrait être dans une certaine mesure plus restreinte).

## 16

### A/CN.9/WG.III/WP.36

contrat de transport, dans la mesure où cette personne agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous sa supervision ou son contrôle, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Le transporteur n'est tenu responsable en vertu de la présente disposition que lorsque cette partie exécutante ou cette autre personne a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.

Article 15. Responsabilité des parties exécutantes maritimes<sup>65</sup>

1.66 Une partie exécutante maritime<sup>67</sup> assume les responsabilités et obligations imposées et bénéficie des droits et exonérations conférés au transporteur par le présent instrument si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu<sup>68</sup> a) pendant la période où elle a la garde des marchandises; et b) à tout autre moment dans la mesure où elle participe à l'exécution de l'une quelconque des activités prévues par le contrat de transport.

2. Si le transporteur accepte d'assumer des obligations autres que celles qui lui sont imposées par le présent instrument ou s'il accepte que sa responsabilité en cas de retard de livraison, de perte ou d'endommagement des marchandises ou liés aux marchandises soit plus élevée que les limites imposées en vertu des articles 16-2, 24-4 et 18<sup>69</sup>, une partie exécutante maritime<sup>70</sup> n'est pas liée par cette acceptation à moins qu'elle<sup>71</sup> n'accepte expressément ces obligations ou ces limites.

3.72 Sous réserve du paragraphe 473, une partie exécutante répond des actes et omissions de toute personne à laquelle elle a délégué l'exécution de l'une

<sup>65</sup> Comme il est noté au paragraphe 159 du document A/CN.9/544, le mot "maritimes" a été ajouté comme suite à la décision prise par le Groupe de travail de modifier l'intitulé du projet d'article dans le droit fil de la décision qu'il avait prise de limiter le champ d'application du projet d'article 15 aux "parties exécutantes maritimes" visées aux paragraphes 23 à 33 du document A/CN.9/544.

<sup>66</sup> Le projet d'article 15-1 s'inspire de la Variante A (du document A/CN.9/WG.III/WP.32), compte tenu du large soutien que cette variante a recueilli (voir A/CN.9/544, par. 162).

<sup>67</sup> Comme il est noté au paragraphe 161 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a réaffirmé qu'il était entendu que le projet d'instrument devait, en principe, éviter de traiter des parties

exécutantes non maritimes et que le champ d'application du paragraphe 1 devait être limité aux parties exécutantes maritimes. Le mot "maritime" a été ajouté pour donner corps à cette idée.

68 Comme il est noté au paragraphe 162 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a décidé d'insérer le membre de phrase "si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu" avant l'alinéa a).

69 Comme il est noté au paragraphe 165 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a pris note de la proposition visant à restreindre le renvoi au projet d'article 18, car il a été déclaré que, si le renvoi aux paragraphes 1, 3 et 4 du projet d'article 18 était acceptable, il ne fallait pas mentionner le paragraphe 2 de cet article, car la partie exécutante n'était pas responsable en cas de dommage non localisé. Le Groupe de travail a décidé qu'il devrait peut-être examiner plus avant cette proposition une fois qu'il aurait pris une décision quant à l'inclusion du paragraphe 2 du projet d'article 18 dans le projet d'instrument.

70 Comme il est noté au paragraphe 163 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a convenu de limiter le champ d'application du paragraphe 2 aux parties exécutantes maritimes.

71 Ibid.

72 Cette disposition, anciennement paragraphe 4, a été renumérotée pour tenir compte de la séparation du projet d'article 15-3, qui devient le nouveau projet d'article 14 *bis*.

**17**

### **A/CN.9/WG.III/WP.36**

quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, y compris ses sous-traitants, employés et agents, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Une partie exécutante n'est tenue responsable en vertu de la présente disposition que lorsque la personne concernée a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent<sup>74</sup>.

4.75 Si une action en vertu du présent instrument<sup>76</sup> est intentée contre toute personne<sup>77</sup>, autre que le transporteur, mentionnée dans l'article 14 *bis*<sup>78</sup> et au paragraphe 379 [y compris ses sous-traitants, employés ou agents,]<sup>80</sup>, cette personne peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité dont peut se prévaloir le transporteur en vertu du présent instrument si elle prouve qu'elle a agi dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.

5.81 Si plusieurs parties exécutantes maritimes<sup>82</sup> sont responsables de la perte, de l'endommagement ou du retard de livraison des marchandises, elles assument une responsabilité conjointe et solidaire, mais uniquement dans les limites prévues aux articles 16, 24 et 18.

---

73 Cette disposition, anciennement paragraphe 5, a été renumérotée pour tenir compte de la séparation du projet d'article 15-3, qui devient le nouveau projet d'article 14 *bis*.

74 Comme il est noté au paragraphe 172 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a réaffirmé que la structure de ce paragraphe devrait faire pendant à celle du projet d'article 14 *bis* et a pris note, en vue de la poursuite des discussions à une session ultérieure, des opinions exprimées quant au fait de savoir si le champ d'application du projet d'article 15-3 (anciennement 15-4) devrait être étendu aux parties exécutantes tant maritimes que non maritimes.

75 Cette disposition, anciennement paragraphe 5, a été renumérotée pour tenir compte de la séparation du projet d'article 15-3, qui devient le nouveau projet d'article 14 *bis*.

76 Comme il est noté au paragraphe 176 du document A/CN.9/544, il a été proposé d'ajouter les mots "en vertu du présent instrument" après les mots "une action" pour clarifier ces derniers.

77 Comme il est noté au paragraphe 175 du document A/CN.9/544, le secrétariat a été prié



d'examiner la possibilité d'ajouter une autre variante limitant le champ d'application de ce paragraphe au domaine maritime. Cela pourrait s'effectuer en remplaçant le mot "personne" par les mots "partie exécutante maritime", comme cela a été fait au paragraphe 5 (anciennement 6).

78 Cette disposition, anciennement projet d'article 15-3, a été renumérotée pour tenir compte de la séparation du projet d'article 15-3, qui devient le nouveau projet d'article 14 *bis*.

79 Cette disposition, anciennement paragraphe 4, a été renumérotée pour tenir compte de la séparation du projet d'article 15-3, qui devient le nouveau projet d'article 14 *bis*.

80 Comme il est noté au paragraphe 175 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a convenu d'insérer entre crochets, en tant que variante du libellé actuel du paragraphe 4 (anciennement 5), les mots "employés ou mandataires du transporteur contractant ou d'une partie exécutante maritime" pour la suite des débats à une session ultérieure. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner, pour l'ouverture du paragraphe qui se termine par "cette personne", le texte simplifié suivant: "Si une action en vertu du présent instrument est intentée contre toute partie exécutante maritime [, y compris ses sous-traitants, employés ou agents,] cette personne...".

81 Cette disposition, anciennement paragraphe 6, a été renumérotée pour tenir compte de la séparation du projet d'article 15-3, qui devient le nouveau projet d'article 14 *bis*.

82 Comme il est noté au paragraphe 180 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a convenu de limiter le champ d'application de ce paragraphe aux parties exécutantes maritimes. Le mot "personnes" a donc été remplacé par les mots "parties exécutantes maritimes". On a proposé de simplifier le libellé de ce paragraphe de la manière suivante: "Le transporteur contractant et la partie exécutante maritime assument une responsabilité conjointe et solidaire", et estimé que cette question devrait être débattue plus avant dans le cadre du paragraphe 6 (anciennement 7).

## 18

### A/CN.9/WG.III/WP.36

6.83 Sans préjudice de l'article 19, le montant total de la responsabilité de ces personnes ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans le présent instrument<sup>84</sup>."

---

83 Cette disposition, anciennement paragraphe 7, a été renumérotée pour tenir compte de la séparation du projet d'article 15-3, qui devient le nouveau projet d'article 14 *bis*.

84 Comme il est noté au paragraphe 181 du document A/CN.9/544, faute de temps, le Groupe de travail n'a pas examiné ce paragraphe.

• **ANNEXE III RAPPORT SUR LES DERNIERES MODIFICATIONS APPORTEES AU PROJET D'INSTRUMENT**

Nations Unies A/CN.9/552

**Assemblée générale**

Distr.: Générale

24 mai 2004

Français

Original: Anglais

V.04-54158 (F) 110604 140604

**\*0454158\***

**Commission des Nations Unies**

**pour le droit commercial international**

Trente-septième session

New York, 14-25 juin 2004

**Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa treizième session (New York, 3-14 mai 2004)**

Table des matières

*Paragraphes Page*

Introduction . . . . .	1-7	3
I. Délibérations et décisions . . . . .	8-9	4
II Élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] . . . . .	10-164	4
Chapitre 5. Responsabilité du transporteur ( <i>suite</i> ) . . . . .	10-91	4
Projet d'article 15. Responsabilité des parties exécutantes . . . . .	10-17	4
Paragraphe 6 . . . . .	11-17	5
Projet d'article 16. Retard . . . . .	18-31	6
Paragraphe 1 . . . . .	20-24	7
Paragraphe 2 . . . . .	25-31	8
Projet d'article 17. Calcul de la réparation . . . . .	32-37	10
Paragraphe 1 . . . . .	33-34	10
Paragraphe 2 . . . . .	35	10
Paragraphe 3 . . . . .	36-37	10
Projet d'article 18. Limites de la responsabilité . . . . .	38-51	11
Paragraphe 1 . . . . .	39-44	11
Paragraphe 2 . . . . .	45-47	12
Paragraphe 3 . . . . .	48-49	13
Paragraphe 4 . . . . .	50-51	13
Projet d'article 19. Déchéance du droit de limiter la responsabilité . . . . .	52-62	14
<b>2</b>		
<b>A/CN.9/552</b>		
Projet d'article 20. Avis de perte, de dommage ou de retard . . . . .	63-87	16
Paragraphe 1 . . . . .	64-75	16
Paragraphe 2 . . . . .	76-81	19
Paragraphe 3 . . . . .	82-84	21
Paragraphe 4 . . . . .	85-87	21

Projet d'article 21. Recours judiciaires . . . . .	88-91 22
Chapitre 6. Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer . . . . .	92-117 22
Projet d'article 22. Responsabilité du transporteur . . . . .	92-99 23
Projet d'article 23. Déroutement . . . . .	100-102 24
Projet d'article 24. Marchandises en pontée . . . . .	103-117 24
Paragraphe 1 . . . . .	104-106 24
Paragraphe 2 . . . . .	107-109 25
Paragraphe 3 . . . . .	110-111 26
Paragraphe 4 . . . . .	112-117 26
Chapitre 7. Obligations du chargeur . . . . .	118-161 27
Projet d'article 25 . . . . .	118-123 27
Projet d'article 26 . . . . .	124-129 28
Projet d'article 27 . . . . .	130-133 29
Projet d'article 28 . . . . .	134-137 30
Projets d'articles 29 et 30 . . . . .	138-148 31
Projet d'article 29 <i>bis</i> . . . . .	149-153 34
Projet d'article 31 . . . . .	154-158 34
Projet d'article 32 . . . . .	159-161 36
Chapitre 9. Fret . . . . .	162-164 36
III. Questions diverses . . . . .	165-168

37

**3****A/CN.9/552****Introduction**

1. À sa trente-quatrième session, en 2001, la Commission a créé le Groupe de travail III (Droit des transports) et l'a chargé d'élaborer, en étroite coopération avec les organisations internationales intéressées, un instrument législatif portant sur des questions liées au transport international de marchandises telles que le champ d'application, la durée de la responsabilité du transporteur, les obligations du transporteur, la responsabilité civile du transporteur, les obligations du chargeur et les documents de transport<sup>1</sup>. À sa neuvième session, en 2002, le Groupe de travail a commencé à examiner un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]. La compilation la plus récente retraçant l'historique du projet d'instrument figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.35.

2. Le Groupe de travail III sur le droit des transports, qui est composé de tous les États membres de la Commission, a tenu sa treizième session à New York du 3 au 14 mai 2004. Ont assisté à cette session des représentants des États membres suivants: Allemagne, Autriche, Bénin, Brésil, Burkina Faso, Cameroun, Canada, Chine, Colombie, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Fidji, France, Inde, Iran (République islamique d'), Italie, Japon, Kenya, Lituanie, Mexique, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Soudan, Suède et Thaïlande.

3. Ont également assisté à la session des observateurs des États suivants: Argentine, Australie, Bélarus, Brunéi Darussalam, Chili, Cuba, Danemark, Équateur, Finlande, Grèce, Koweït, Mongolie, Nouvelle-Zélande, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Qatar, République de Corée, République tchèque, Sénégal, Suisse, Turquie et Venezuela.

4. Ont aussi assisté à la session des observateurs des organisations internationales

ci-après:

a) **Organisations intergouvernementales invitées par la Commission:**

Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), Organisation juridique consultative pour les pays d'Asie et d'Afrique;

b) **Organisations internationales non gouvernementales invitées par la**

**Commission:** Association of American Railroads (AAR), Chambre de commerce internationale (CCI), Chambre internationale de la marine marchande, Comité maritime international (CMI), Conseil maritime baltique et international (BIMCO), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), *Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo*, International Group of Protection and Indemnity (P&I) Clubs, International Multimodal Transport Association (IMMTA), Transportation Intermediaries Association (TIA) et Union internationale d'assurances transports.

5. Le Groupe de travail a élu le Bureau ci-après:

*Président:* M. Rafael Illescas (Espagne)

*Rapporteur:* M. Walter De Sá Leitão (Brésil)

6. Le Groupe de travail était saisi des nouveaux documents suivants:

a) Ordre du jour provisoire (A/CN.9/WG.III/WP.35);

b) Nouvelle version provisoire des articles du projet d'instrument examinés par le Groupe de travail à sa douzième session (A/CN.9/WG.III/WP.36);

**4**

**A/CN.9/552**

c) Proposition de la Chine concernant le chapitre 19 du projet d'instrument et la question de la liberté contractuelle (A/CN.9/WG.III/WP.37).

7. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour suivant:

1. Élection du Bureau.

2. Adoption de l'ordre du jour.

3. Élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer].

4. Questions diverses.

5. Adoption du rapport.

**I. Délibérations et décisions**

8. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen du projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] en se fondant sur:

– Le texte figurant dans l'annexe à une note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.32);

– Une nouvelle version provisoire des articles examinés par le Groupe de travail à sa douzième session, figurant dans une note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.36);

– Une proposition des États-Unis d'Amérique (A/CN.9/WG.III/WP.34) concernant dix aspects du projet d'instrument.

9. Le secrétariat a été prié d'établir une version révisée de plusieurs dispositions en tenant compte des délibérations et des conclusions du Groupe de travail. Il est rendu compte de ces délibérations et conclusions dans la section II ci-après.

**II. Élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]**

**Chapitre 5. Responsabilité du transporteur (suite)**

**Projet d'article 15. Responsabilité des parties exécutantes**

10. Il a été rappelé au Groupe de travail que celui-ci n'avait pas eu suffisamment de temps à sa douzième session pour examiner le dernier paragraphe du projet d'article 15 du projet d'instrument (voir A/CN.9/544, par. 181).

**Paragraphe 6**

11. Le Groupe de travail a examiné le texte du paragraphe 6 du projet d'article 15 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36 (anciennement paragraphe 7 du projet d'article 15, dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32).

**5**

**A/CN.9/552***Responsabilité conjointe et solidaire*

12. Des questions ont été soulevées en ce qui concerne les liens entre le paragraphe 6 et le paragraphe 5 (qui énonçait le principe selon lequel, si plusieurs parties exécutantes maritimes étaient responsables, cette responsabilité était conjointe et solidaire). En ce qui concerne le paragraphe 5, il a été dit que la notion de "joint and several liability", qui relevait de la *common law*, pourrait ne pas être interprétée comme un équivalent exact de notions de droit romano-germanique telles que "*responsabilité solidaire*" ou "*responsabilidad solidaria*", qui elles-mêmes différaient de notions telles que "*responsabilité conjointe*" ou "*responsabilidad mancomunada*". Le Groupe de travail a largement estimé qu'il pourrait être nécessaire de revoir le texte pour indiquer sans ambiguïté dans toutes les langues que, lorsque plusieurs parties étaient tenues responsables au sens du paragraphe 5, chacune d'entre elles était tenue individuellement de réparer la totalité du préjudice matériel, sous réserve des limites légales éventuellement applicables, ainsi que de l'action récursoire que cette partie pourrait exercer contre d'autres parties responsables.

*Montant total de la responsabilité*

13. Tous les participants ont marqué leur accord sur le principe énoncé au paragraphe 6 selon lequel, lorsque tous les défendeurs avaient le droit de bénéficier des dispositions du projet d'instrument relatives à la limitation de la responsabilité, un demandeur ne devrait pas être autorisé à réclamer au transporteur contractant et/ou aux parties exécutantes maritimes un montant total plus élevé que les limites totales de responsabilité prévues dans le projet d'instrument.

*Compensation – exclusion des parties exécutantes non maritimes*

14. La question de la compensation des dommages-intérêts entre défendeurs a été examinée et plusieurs scénarios possibles ont été envisagés. Des participants ont exprimé des préoccupations au sujet de la façon dont le principe du montant total de la responsabilité serait appliqué au cas où différents régimes de responsabilité entreraient en jeu, car alors, pour une même demande, certains défendeurs pourraient invoquer la limite totale de responsabilité et d'autres non. Par exemple, lorsque des parties exécutantes maritimes et non maritimes étaient responsables et que les parties non maritimes étaient soumises à des limites de responsabilité plus élevées en vertu du droit applicable, il ne fallait pas que le paragraphe 6 ait pour effet de créer une limite de responsabilité inférieure pour ces parties non maritimes. Cependant, lorsqu'une indemnité devait être payée en vertu d'un autre régime de responsabilité parce que le demandeur s'était retourné directement contre une partie exécutante non maritime avant d'intenter une action contre le transporteur contractant, l'indemnité payable par la partie exécutante non maritime devait être déduite du montant réclamé au transporteur. Par ailleurs, dans l'hypothèse où la

limite de responsabilité n'était pas applicable à l'un des défendeurs en raison d'une faute intentionnelle, cette limite devait rester applicable aux autres défendeurs. Pour répondre à certaines de ces préoccupations, le Groupe de travail est convenu dans l'ensemble que le paragraphe 6 devrait s'appliquer tant au transporteur contractant qu'aux parties exécutantes maritimes, mais qu'il devrait être précisé qu'il ne s'appliquait pas aux parties exécutantes non maritimes.

15. En ce qui concerne la formulation possible du paragraphe 6, il a été proposé de remplacer les mots "ces personnes" par une référence au transporteur contractuel et aux parties exécutantes maritimes. Selon une autre proposition, le paragraphe 6 devrait être libellé par exemple de la façon suivante: "Sans préjudice de l'article 19, le montant total de la responsabilité de ces personnes, en ce qui concerne la

**6**

**A/CN.9/552**

responsabilité du transporteur contractant et de toute partie exécutante maritime, ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans le présent instrument". Il a également été suggéré que la question de la compensation soit régie par la législation interne applicable. Enfin, il a été indiqué que, pour l'établissement d'une version révisée du paragraphe 6, le texte de l'article 10 des Règles de Hambourg pourrait être une source d'inspiration utile.

*Place des paragraphes 5 et 6*

16. Il a été suggéré de fusionner les paragraphes 5 et 6 et, comme ils devaient s'appliquer tant aux transporteurs contractants qu'aux parties exécutantes maritimes, de les placer non pas à l'article 15 mais ailleurs, éventuellement dans la disposition portant sur la limitation de la responsabilité.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 6*

17. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Qu'il faudrait apporter les éclaircissements voulus au projet de disposition pour rendre compte du consensus auquel étaient parvenus les participants sur la signification de l'expression "joint and several liability";
- Que le principe général concernant le montant global de la responsabilité énoncé à l'article 6 était approprié;
- Que les paragraphes 5 et 6 devraient s'appliquer à la fois aux transporteurs contractants et aux parties exécutantes maritimes;
- Que les paragraphes 5 et 6 ne devraient pas faire partie du projet d'article 15, mais faire l'objet d'une disposition distincte;
- Qu'il était nécessaire d'examiner plus avant la possibilité d'établir une règle uniforme relative à la compensation, faute de quoi cette question devrait sans doute être régie par le droit interne applicable;
- Que le secrétariat devrait établir une version révisée tenant compte des différentes solutions possibles au problème de la compensation, sur la base des opinions et des suggestions exprimées plus haut.

**Projet d'article 16. Retard**

18. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 16 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

*Débat général*

19. Des doutes ont été exprimés quant au fait de savoir si le projet d'instrument devrait vraiment aborder la question du retard de livraison. À l'appui de la suppression du projet d'article 16, il a été avancé que la question était purement commerciale et qu'il faudrait, par conséquent, laisser aux parties intéressées le soin

de la traiter dans le cadre de leurs arrangements contractuels. Il a été expliqué que la question du retard de livraison n'était pas abordée dans les Règles de La Haye pour cette même raison. On a cité des exemples de cas dans lesquels une réglementation plaçant excessivement l'accent sur le retard de livraison pourrait méconnaître certains usages et pratiques contractuelles établis, voire compromettre la sécurité du transport maritime. Selon l'avis qui a prévalu, cependant, la question du retard de livraison appelait un traitement réglementaire et pourrait, dans le droit fil d'autres

7

#### **A/CN.9/552**

régimes de responsabilité existants, y compris un régime maritime tel que les Règles de Hambourg, être utilement traitée dans le projet d'instrument.

#### **Paragraphe 1**

*Retard dans le cas où les parties ont expressément convenu du délai de livraison*

20. Le principe selon lequel le transporteur pourrait être tenu responsable en cas de non-respect de son obligation de livrer dans un délai dont il avait expressément convenu a bénéficié d'un soutien général. D'un point de vue rédactionnel, il a été avancé que l'expression "le délai expressément convenu" utilisée à l'article 5-2 des Règles de Hambourg était plus précise que la formulation actuelle du projet de disposition.

*Retard dans le cas où les parties n'ont pas expressément convenu du délai de livraison*

21. La discussion a porté sur la question de savoir si, dans un tel cas, le transporteur devrait être tenu responsable de la livraison après "le délai qu'il serait raisonnable d'attendre d'un transporteur diligent". La référence à un "délai raisonnable" a été contestée au motif qu'elle était trop subjective, imprécise et sujette à ample interprétation par les tribunaux locaux et risquait, par conséquent, d'accroître l'hétérogénéité de la jurisprudence internationale. Dans le même ordre d'idées, il a été déclaré qu'en créant pour le transporteur une obligation de livrer les marchandises dans un "délai raisonnable", on perturberait encore davantage l'équilibre entre les obligations des transporteurs et celles des chargeurs, équilibre qui était déjà altéré au détriment des transporteurs par la suppression de l'exception fondée sur l'erreur de navigation (voir A/CN.9/544, par. 127). En réponse, il a été souligné que si le paragraphe 1 pouvait créer une obligation pour le transporteur, le paragraphe 2, en revanche, l'exonérerait dans une grande mesure en limitant sa responsabilité en cas de dommages indirects résultant d'un retard de livraison.

22. Selon l'avis qui a prévalu, une règle supplétive s'inspirant du texte placé entre crochets à la fin du paragraphe 1 était nécessaire pour traduire le principe général selon lequel la livraison devrait s'effectuer sans retard excessif. Il a été souligné que la référence aux "caractéristiques du transport" ou aux "circonstances du voyage" offrait d'amples garanties pour les pratiques commerciales établies réputées tolérer un certain degré d'imprécision dans l'application de ce principe. Il a été expliqué que cette règle était également nécessaire pour éviter d'exonérer le transporteur de toute responsabilité lorsqu'un délai de livraison était supposé, mais pas expressément convenu par les parties. Il a aussi été souligné que si l'on supprimait la règle supplétive figurant au paragraphe 1, il faudrait que cette question soit traitée par le droit interne, solution qui dérogerait inutilement à l'objectif général de promotion d'un droit uniforme.

23. S'agissant des différents facteurs énumérés à la fin du paragraphe 1, il a été proposé d'ajouter "les caractéristiques des marchandises". Il a en outre été proposé

de simplifier la fin du paragraphe en s'inspirant de l'article 5-2 des Règles de Hambourg, qui ne mentionnait que les "circonstances de fait". Enfin, il a été proposé qu'on conserve en tout état de cause la référence – jugée essentielle – aux "conditions du contrat". S'agissant de cohérence terminologique, on s'est interrogé sur l'expression "lieu de destination". Il a également été proposé de vérifier le projet d'instrument afin d'éviter toute distinction inutile, dans la version anglaise, entre les mots "place" et "location" pour désigner le lieu de livraison, et de dissiper toute ambiguïté quant au fait de savoir si le texte se référait au lieu contractuel ou au lieu effectif de la livraison. D'un point de vue rédactionnel, il a été proposé de supprimer les mots "en l'absence d'une telle convention", jugés superflus.

## 8

### A/CN.9/552

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 1*

24. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que le projet d'instrument devrait traduire le principe selon lequel le transporteur devrait être responsable du retard de livraison, et cette responsabilité devrait être fondée sur la faute du transporteur;
- Que la règle supplétive figurant à la fin du paragraphe 1 serait conservée sans crochets;
- Que le Groupe de travail prendrait note des propositions formulées plus haut à propos de la formulation précise du paragraphe 1, étant entendu qu'il faudrait peut-être examiner cette formulation plus avant à une session ultérieure, sur la base d'un texte révisé qu'établirait le secrétariat.

#### **Paragraphe 2**

*"préjudice qui ne résulte pas de la perte ou du dommage subi par les marchandises transportées"*

25. Le maintien dans le projet d'instrument d'une disposition limitant la responsabilité du transporteur en cas de dommages indirects (également appelés "préjudice purement économique") résultant d'un retard de livraison a bénéficié d'un large soutien. Il a été souligné qu'une telle disposition figurait fréquemment dans les instruments internationaux réglant les transports ferroviaire et routier. Quant à la formulation de cette disposition, il a été largement estimé qu'il faudrait décrire de manière plus claire et moins lourde qu'à l'actuel paragraphe 2 ("préjudice qui ne résulte pas de la perte ou du dommage subi par les marchandises transportées") la situation où des dommages indirects étaient subis.

*"[...] fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard]"*

26. On s'est interrogé sur les raisons pour lesquelles il fallait, pour déterminer la responsabilité du transporteur (et les limites de cette responsabilité) en cas de dommages indirects, utiliser une méthode spécifique (référence au fret) au lieu de la méthode générale (référence à la valeur des marchandises) énoncée aux projets d'articles 17 et 18 pour calculer la réparation due en cas de perte ou d'endommagement des marchandises. Il a été expliqué que les dommages indirects étaient conceptuellement distincts des dommages subis par les marchandises et n'avaient pas nécessairement de rapport avec la valeur des marchandises. Pour illustrer cette distinction, il a été rappelé que plusieurs lois et instruments internationaux existants en matière de transport se fondaient sur le fret pour calculer la réparation due en cas de dommages indirects. Cependant, il a aussi été souligné que le montant des dommages indirects pouvait être nettement supérieur à la valeur des marchandises, alors que le fret ne représentait généralement qu'une



faible partie de cette valeur. Une proposition tendant à combiner les deux méthodes dans un texte tel que “[... fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, ou la limite de responsabilité énoncée à l’article 18, le montant retenu étant le montant le plus élevé]” n’a reçu qu’un soutien limité.

27. La discussion s’est concentrée sur le multiplicateur à appliquer au cas où l’on utiliserait la référence au fret. Une proposition tendant à limiter à un faible niveau la réparation due par le transporteur en cas de dommages indirects résultant d’un retard de livraison a bénéficié d’un soutien notable. En conséquence, il a été proposé de limiter la réparation à un montant équivalent à [une fois] le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Des propositions tendant à examiner également d’autres multiplicateurs tels que 2,5 ou 4 en vue de la poursuite du débat

**9**

#### **A/CN.9/552**

n’ont pas bénéficié d’un soutien marqué. On s’est fortement inquiété de la possibilité qu’offrirait le projet d’article 19 de passer outre la limite fixée pour cette réparation (pour la suite du débat, voir par. 52 à 62).

#### *Liberté contractuelle*

28. Comme autre moyen de limiter l’effet d’une disposition instituant la responsabilité du transporteur en cas de dommages indirects résultant d’un retard de livraison, il a été proposé de soumettre le paragraphe 2 à la liberté contractuelle des parties. Selon un avis partagé par un grand nombre de délégations, une telle référence à la liberté contractuelle irait à l’encontre du principe général d’ordre public énoncé au paragraphe 1 (voir par. 22). Cependant, il a aussi été convenu qu’il faudrait peut-être examiner cette question plus avant dans le cadre du projet d’article 19 (Déchéance du droit de limiter la responsabilité) et aussi lors de l’examen général de l’autonomie des parties traitée au chapitre 19. À cet égard, il a été rappelé qu’une proposition de révision du paragraphe 2 fondée sur la liberté contractuelle avait été faite au paragraphe 40 du document A/CN.9/WG.III/WP.34.

#### *Possibilité de conversion en perte totale*

29. On a proposé, en s’inspirant de l’article 20-1 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), qu’à l’expiration d’un délai fixe de quatre-vingt-dix jours suivant la prise en charge des marchandises par le transporteur, le fait que ces marchandises n’aient pas été livrées constitue une preuve concluante de leur perte et que le titulaire du droit d’action puisse décider de les considérer comme perdues. Cette proposition a bénéficié d’un certain soutien, mais il a été souligné qu’une disposition de ce type risquerait de compliquer inutilement le projet d’instrument compte tenu du fait, en particulier, qu’il pourrait être nécessaire d’adopter des règles supplémentaires pour éviter l’octroi d’une réparation excessive au cas où les marchandises seraient retrouvées après l’expiration du délai de 90 jours. Des questions telles que le transfert de la propriété des marchandises au transporteur ou la possibilité qui devrait être offerte au chargeur de choisir entre les marchandises et la réparation ont généralement été jugées trop complexes et détaillées pour devoir figurer dans le projet d’instrument.

#### *Place du paragraphe 2*

30. Selon un avis, le paragraphe 2 aurait davantage sa place au projet d’article 18. Il a généralement été estimé qu’il faudrait peut-être réexaminer cette question à une session ultérieure.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 2*

31. À l’issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que la limite du montant payable en réparation des dommages indirects résultant d'un retard de livraison devrait être calculée par référence au fret;
- Que le texte “[une fois] le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard” serait ajouté au paragraphe 2 en vue de la poursuite du débat à une session ultérieure;
- Qu'on ajouterait, au début du paragraphe 2, le texte “[Sauf convention contraire]”, assorti d'une note de bas de page indiquant qu'il faudrait réexaminer la question dans le contexte à la fois du projet d'article 19 et du chapitre 19. On devrait introduire, pour favoriser une interprétation

## 10

### A/CN.9/552

uniforme du projet d'instrument, une disposition s'inspirant de l'article 7-1 de la Convention des Nations Unies sur les ventes.

### **Projet d'article 17. Calcul de la réparation**

32. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 17 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

#### **Paragraphe 1**

##### *Débat général*

33. Le Groupe de travail a largement approuvé la teneur du paragraphe 1. Certaines réserves, cependant, ont été exprimées quant à sa rédaction. Un soutien a été exprimé en faveur de la proposition selon laquelle il faudrait utiliser, dans le projet d'instrument, une terminologie cohérente et aligner par exemple le membre de phrase “au lieu et au moment de livraison prévus par le contrat de transport” employé au paragraphe 1 sur le texte du projet d'article 7, une préférence ayant été exprimée pour ce dernier. Il a en outre été estimé, à la lumière des délibérations du Groupe de travail concernant le projet d'article 16, qu'il serait peut-être souhaitable d'envisager, pour le calcul des dommages-intérêts en cas de retard, un article distinct.

##### *Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 1*

34. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a approuvé quant au fond le paragraphe 1, sous réserve que le secrétariat en établisse une version révisée afin d'en améliorer la cohérence avec le projet d'article 7.

#### **Paragraphe 2**

##### *Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 2*

35. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a approuvé quant au fond le paragraphe 2.

#### **Paragraphe 3**

##### *Débat général*

36. Il a été expliqué que ce paragraphe avait pour objet de clarifier les Règles de La Haye-Visby, qui n'indiquaient pas clairement si les demandeurs pouvaient prétendre à des dommages-intérêts pour préjudice indirect. Il avait pour objet de permettre aux parties au contrat de transport de réparer les dommages indirects lorsqu'elles énonçaient clairement leur intention de le faire en vertu du projet d'article 88. Des inquiétudes ont été exprimées quant au traitement des dommages indirects et au soutien apparent apporté par ce paragraphe au caractère unilatéralement impératif du projet d'instrument tel qu'il ressortait actuellement du projet d'article 88, en vertu duquel un transporteur ou une partie exécutante pouvait convenir d'accroître ses responsabilités et ses obligations.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 3*

37. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a approuvé quant au fond le paragraphe 3.

**11**

**A/CN.9/552**

**Projet d'article 18. Limites de la responsabilité**

38. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 18 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

**Paragraphe 1***Niveau de limitation de la responsabilité*

39. Les participants au Groupe de travail ont convenu qu'il était trop tôt pour échanger des vues concernant le niveau approprié de limitation de la responsabilité qu'il faudrait fixer au paragraphe 1. D'aucuns ont jugé qu'il serait souhaitable de relever le niveau prévu dans les Règles de La Haye-Visby; d'autres ont indiqué que certains États souhaitaient que ce niveau soit faible. Une proposition tendant à ce que soit réalisée une étude des niveaux de limitation appliqués dans différents États à différents régimes de transport a été largement approuvée. Le CMI a proposé de faire circuler auprès de ses membres un questionnaire concernant les niveaux de limitation applicables aux créances maritimes et toute information disponible sur la valeur des marchandises. En outre, des États membres et observateurs du Groupe de travail ont accepté de présenter au secrétariat des informations concernant les limites de responsabilité applicables à leurs divers régimes de transport internes, ainsi que toute statistique disponible concernant les créances, afin de faciliter la réalisation de l'étude proposée. Il a été proposé que le secrétariat demande à l'Organisation maritime internationale (OMI) des informations concernant les taux d'inflation et les limites de responsabilité, par exemple dans le contexte de la Convention d'Athènes.

*Procédure de modification*

40. Il a été proposé que le projet d'instrument inclue une procédure de modification rapide de façon qu'il soit possible, une fois le niveau de limitation convenu, de le modifier sans avoir à renégocier l'instrument dans son ensemble. Il a été noté qu'une procédure de modification rapide avait été proposée aux paragraphes 11 et 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.34. Il a été estimé qu'il pourrait aussi être fait référence à la procédure de modification prévue dans la Convention d'Athènes. L'inclusion d'une procédure de modification dans le projet d'instrument a bénéficié d'un large soutien.

*Préjudice économique et "lié aux marchandises"*

41. Il a été déclaré que l'expression "lié aux marchandises" s'inspirait de l'article IV-5 a) des Règles de La Haye-Visby, qui avait pour objet de couvrir le préjudice résultant d'une diminution de la valeur commerciale des marchandises pendant un retard, mais non de couvrir le préjudice économique. Il a été estimé que si l'on voulait que le projet d'instrument couvre le préjudice purement économique, il faudrait utiliser une formulation différente telle que "la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises ou pour le retard de livraison". La proposition tendant à supprimer les mots "ou lié aux" a bénéficié d'un certain soutien. En outre, selon un avis, les dommages économiques étaient exclus du paragraphe 1 par le texte liminaire "[s]ous réserve de l'article 16-2".

42. Des doutes ont été exprimés quant à l'interprétation faite ci-dessus du membre

de phrase “lié aux marchandises” et quant au fait de savoir s’il serait prudent de le supprimer. On a été d’avis que ce membre de phrase avait pour objet d’inclure non seulement les dommages subis par les marchandises, mais aussi les dommages résultant d’autres circonstances, telles que la livraison à une personne autre que le

**12**

### **A/CN.9/552**

destinataire ou la description erronée des marchandises dans le connaissance.

Certains participants se sont vivement opposés à la suppression de ce membre de phrase. Il a été observé que si ce membre de phrase avait pour objet de couvrir les erreurs de livraison et les descriptions inexactes, il serait peut-être préférable de le placer dans un article distinct, assorti d’une méthode différente de calcul de la réparation. En outre, il a été observé que si cette dernière interprétation du membre de phrase était exacte, il faudrait peut-être aussi insérer “lié aux marchandises” dans le projet d’article 14 (A/CN.9/WG.III/WP.36). Comme il a été noté lors d’autres discussions du Groupe de travail, le membre de phrase “lié aux marchandises” revenait dans plusieurs autres projets d’articles; il a, en conséquence, été recommandé que le secrétariat examine la question de son utilisation (voir par. 44, 58, 89 et 91).

#### *Variante possible*

43. La proposition tendant à remplacer le paragraphe 1 par la variante reproduite dans la note de bas de page 92 du document A/CN.9/WG.III/WP.32 a bénéficié d’un certain soutien.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 1*

44. À l’issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que le texte du paragraphe 1 était généralement acceptable;
- Que le membre de phrase “lié aux marchandises” serait placé entre crochets dans le présent et d’autres projets d’articles en vue de leur examen ultérieur;
- Que le CMI et les États membres et observateurs du Groupe de travail fourniraient au secrétariat des données devant servir à la réalisation d’une étude comparative des niveaux de limitation appliqués en cas de préjudice ou de retard dans le cadre de divers régimes de transport, y compris toute statistique disponible concernant les créances;
- Que le secrétariat devrait tenter d’obtenir de l’OMI des informations sur les taux d’inflation des limites de responsabilité;
- Que le secrétariat serait prié d’élaborer des projets de dispositions d’une procédure de modification rapide de la limitation de la responsabilité, en utilisant pour cela des modèles et propositions existants.

### **Paragraphe 2**

#### *Débat général*

45. Il a été rappelé que le paragraphe 2 avait récemment fait l’objet d’un examen détaillé (A/CN.9/544, par. 43 à 50) et que le Groupe de travail avait été divisé presque à parts égales entre les partisans d’un maintien du paragraphe et les partisans de sa suppression. Il avait alors été décidé de conserver la disposition entre crochets dans l’attente de la décision que le Groupe de travail prendrait en ce qui concerne la limite de responsabilité énoncée au paragraphe 1.

#### *Retard de livraison*

46. Il a été proposé que le retard de livraison soit traité de la même manière que la perte ou l’endommagement des marchandises visés au paragraphe 2. Il a été noté,

cependant, que les retards de livraison dans le cadre d'un transport multimodal seraient généralement bien documentés à mesure que les marchandises passeraient

**13**

### **A/CN.9/552**

d'un mode de transport à un autre, de sorte qu'il serait moins difficile de prouver où le retard s'était produit que de prouver où un dommage non apparent s'était produit. Il a été estimé, en réponse à cette observation, que si la limite de responsabilité en cas de dommages imputables à un retard fixée au projet d'article 16 demeurerait faible, le transporteur risquait de ne pas être incité à établir où le retard s'était produit, à moins qu'il ne soit soumis à une limite de responsabilité supérieure. Cependant, on a rétorqué que le transporteur aurait en fait intérêt à établir où le retard s'était produit afin d'exercer une action récursoire contre la partie qui avait causé le retard. On s'est interrogé sur le fait de savoir si une règle à cet égard serait trop favorable aux chargeurs, car il était souvent difficile de déterminer quelle était la cause réelle du retard (par exemple, un retard d'une journée causé par un transporteur ferroviaire ayant finalement eu pour résultat que le conteneur a manqué son navire). L'idée d'introduire une disposition analogue au paragraphe 2 concernant les retards de livraison a suscité autant d'avis favorables que défavorables.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 2*

47. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que le texte du paragraphe 2 serait conservé entre crochets;
- Qu'il serait introduit entre crochets, dans le texte du paragraphe 2, une référence au retard de livraison en vue de la poursuite du débat sur cette question.

### **Paragraphe 3**

*Débat général*

48. Ce paragraphe a été décrit comme étant la fameuse disposition relative aux conteneurs des Règles de La Haye-Visby. Le texte du paragraphe a bénéficié d'un large soutien, mais on s'est demandé comment celui-ci s'articulerait avec l'utilisation d'une réserve. Il a également été proposé de faire référence aux palettes dans ce paragraphe, et d'inclure les palettes dans la définition du terme "conteneur" donnée au projet d'article premier. Il a également été suggéré d'envisager d'inclure, pour les conteneurs, une limite distincte devant remplacer celle relative aux colis.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 3*

49. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a approuvé quant au fond le paragraphe 3 et a noté qu'il faudrait peut-être examiner plus avant la définition du terme "conteneur" au projet d'article premier afin de faire en sorte qu'elle englobe les palettes.

### **Paragraphe 4**

*Débat général*

50. Le Groupe de travail s'est déclaré globalement satisfait du paragraphe 4. Il a été noté que ce paragraphe exigeait que la valeur de la monnaie soit celle en vigueur à la date du jugement, de façon qu'il ne soit pas possible, dans le cadre de l'application de ce paragraphe, de tirer parti des fluctuations monétaires. On s'est demandé s'il serait possible de supprimer la dernière phrase du paragraphe, qui était reproduite d'autres conventions et ne semblait surtout présenter qu'un intérêt historique. Il a été proposé d'inclure dans ce paragraphe une référence à "la date de la sentence arbitrale" ou à "la date de la sentence arbitrale finale". On a mis en

**14****A/CN.9/552**

garde, cependant, contre les conséquences imprévues que pourraient avoir des changements apportés à ce texte bien connu.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 4*

51. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a approuvé quant au fond le paragraphe 4.

**Projet d'article 19. Déchéance du droit de limiter la responsabilité**

52. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 19 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

*Débat général*

53. Les participants ont généralement souscrit au principe énoncé dans le projet d'article 19, selon lequel il était possible, dans certaines circonstances exceptionnelles, d'écarter la limite de responsabilité. Il a été estimé que le projet d'instrument devait reconnaître ces circonstances dans une mesure plus ou moins large en fonction de la décision à prendre en ce qui concerne le montant fixé pour ces limites, en particulier dans les projets d'articles 18 et 16. Il a été dit que, si des limites plus élevées étaient retenues, il serait justifié de prévoir qu'elles ne pourraient presque jamais être écartées dans la pratique.

*Renvoi à l'article 16-2 et au "retard de livraison"*

54. Selon un avis, il serait inapproprié d'assimiler l'intention de causer un retard de livraison avec l'intention de causer un préjudice économique au destinataire. Il a été expliqué que, dans certaines pratiques relatives au transport, la navigation à vitesse réduite, la surréservation ou d'autres comportements intentionnels du transporteur qui engendraient des retards de livraison étaient d'usage courant. Un retard pouvait également résulter d'une décision de navigation intentionnelle prise dans l'intérêt de la cargaison, par exemple pour éviter une tempête. En conséquence, il faudrait établir une distinction entre la simple intention de causer un retard (acceptable dans certaines circonstances) et l'intention de causer un retard en sachant qu'un préjudice économique en résulterait probablement pour le destinataire (situation dans laquelle la limite de responsabilité devait être écartée). Il a été estimé qu'en ce qui concerne la question du retard, il pourrait être nécessaire d'établir, dans le projet d'article 19, la même distinction que celle qui figurait dans le projet d'article 16-1 entre un retard lorsqu'un délai de livraison avait été stipulé dans le contrat et un retard déraisonnable en l'absence d'une telle stipulation. Il a aussi été proposé de résoudre le problème en ajoutant éventuellement le paragraphe suivant relatif à la question du retard de livraison:

"Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article ... n'ont le droit de limiter leur responsabilité en vertu de l'article 16-2 du présent instrument, ou en application d'une limite supérieure prévue par le contrat de transport, si le demandeur prouve que le préjudice dû au retard a résulté d'un acte ou d'une omission personnels de la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité qui a été commis soit avec l'intention de causer ce préjudice dû au retard, soit téméairement et en sachant que ce préjudice dû au retard en résulterait probablement."

**15****A/CN.9/552***Renvoi éventuel à l'article 17*

55. Selon un point de vue, il faudrait ajouter le projet d'article 17 à la liste des

dispositions établissant une limite de responsabilité auxquelles renvoyait l'article 19, étant donné que ce projet d'article 17 avait le même effet qu'une limite de responsabilité. À cela, il a été répondu que l'objet de ce projet d'article n'était pas d'établir une limite, mais simplement d'énoncer une méthode de calcul de la réparation.

#### *Liberté contractuelle*

56. En ce qui concerne la possibilité de rendre la limite de responsabilité totalement infranchissable en vertu d'un arrangement contractuel entre les parties (éventuellement par le biais d'une clause spécifique lorsque le contrat de transport était librement négocié ou, dans le cas d'un contrat d'adhésion, par une mention dans un document de transport quelconque), les participants ont généralement estimé que, dans les cas de faute intentionnelle ou de comportement téméraire du transporteur, de tels arrangements contractuels devraient être considérés comme contraires à l'ordre public et ne pas être reconnus par le projet d'instrument.

57. Il a cependant été déclaré qu'un renvoi aux termes du contrat de transport pourrait être nécessaire à l'article 19 pour indiquer les conditions dans lesquelles une limite de responsabilité supérieure stipulée par convention entre les parties (ou, en fonction des décisions à prendre au sujet du chapitre 19, une limite inférieure) pourrait être écartée dans des circonstances exceptionnelles. À cela, il a été répondu que le cas dans lequel les parties convenaient d'une limite supérieure était déjà couvert par l'article 18 et que le cas dans lequel une limite inférieure était stipulée dans un accord de services réguliers de transport maritime sortirait probablement du champ d'application du projet d'instrument en vertu du chapitre 19.

#### *“dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises”*

58. Il a été largement convenu que les mots “lié aux marchandises” devraient être traités de la même façon que dans le projet d'article 18 (voir par. 42 et 44).

#### *“d'un acte ou d'une omission [personnels]”*

59. On a fait observer qu'en raison de l'obligation de prouver un acte ou une omission personnels de la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité (le transporteur contractant, par exemple), il était presque impossible d'écarter la limite de responsabilité dans la pratique. Un appui marqué a été exprimé en faveur de l'extension du champ d'application du projet d'article 19 à la situation dans laquelle le comportement intentionnel ou téméraire était le fait d'un préposé ou d'un mandataire du transporteur contractant. Il a également été suggéré d'utiliser les mots “acte ou omission du transporteur ou d'une quelconque des personnes mentionnées dans le projet d'article 14 bis”. On s'est également préoccupé de la façon dont il serait possible de démontrer un acte ou une omission “personnels” d'une société.

60. Un soutien marqué a aussi été exprimé en faveur du maintien de la mention de l'acte ou de l'omission personnels de la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité, à l'exclusion d'actes ou d'omissions des préposés ou mandataires de cette personne. On a fait observer qu'une limite presque indépassable pourrait prévenir un grand nombre de procès. Il a également été indiqué que le but du projet d'instrument n'était pas de créer un régime de responsabilité du fait d'autrui, qui pourrait engendrer de sérieuses difficultés concernant les relations éventuelles entre le projet d'instrument et le régime de responsabilité applicable à un sous-traitant non maritime. Il était concevable que, dans le cadre du régime de responsabilité

## **16**

### **A/CN.9/552**

applicable au sous-traitant, une limite de responsabilité s'applique alors que la

limite serait écartée en vertu du projet d'article 19 pour le transporteur contractant. Il a été estimé que, au cas où une telle situation se produirait, il serait nécessaire d'adopter une règle symétrique de celle contenue dans le projet d'article 18-2 afin de faire en sorte que, lorsqu'un sous-traitant dont le comportement causait le dommage était protégé par une limite de responsabilité qui ne pouvait être écartée en vertu du droit applicable en dehors du projet d'instrument, cette limite s'étendrait à la personne responsable en vertu du projet d'article 19. Pour répondre à la préoccupation exprimée à l'égard d'un acte ou d'une omission "personnels" d'une société, on a fait observer qu'une telle "société" était normalement constituée sous la forme d'une personne morale et que la notion d'"acte ou omission personnels" était bien établie en droit maritime et interprétée comme englobant les dirigeants d'une telle personne morale. Pour apaiser cette préoccupation, il a été suggéré de remplacer les mots "acte ou omission personnels de" par les mots "acte ou omission connus de".

*"témérairement"*

61. Il a été indiqué que la référence au comportement "téméraire" de la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité créait une incertitude et se prêtait à une interprétation subjective par les tribunaux nationaux. Il a été suggéré que la limite ne puisse être écartée que dans le cas d'un comportement "intentionnel ou frauduleux".

*Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 19*

62. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Qu'il faudrait remplacer les mots "l'article 15-3 et 4" par les mots "l'article 14 bis";
- Qu'il faudrait maintenir entre crochets les mots "[ni conformément au contrat de transport]" en attendant les discussions qui porteraient sur le chapitre 19;
- Qu'il faudrait discuter plus avant de la question du retard sur la base d'un projet révisé que le secrétariat devrait établir compte tenu des propositions ci-dessus;
- Que le mot "personnels" devrait être conservé sans les crochets;
- Qu'il pourrait être nécessaire de discuter plus avant, dans le contexte du chapitre 19, de la suggestion tendant à ajouter un renvoi à l'article 17.

**Projet d'article 20. Avis de perte, de dommage ou de retard**

63. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 20 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

**Paragraphe 1**

*Objet du paragraphe 1*

64. L'utilité de la présomption établie au paragraphe 1 a été largement reconnue. Il a été relevé que des dispositions similaires faisaient partie du droit maritime depuis l'institution de cette présomption à l'article III-6 des Règles de La Haye, et que depuis lors leur application n'avait pas suscité de difficultés notables. Les participants ont été informés que son inclusion dans les Règles de La Haye visait à

**17**

**A/CN.9/552**

remédier au fait qu'en l'absence d'avis de perte donné dans les délais prescrits, aucune réclamation ne pouvait être présentée au titre de cette perte. D'après les Règles de La Haye, le seul effet de l'absence d'un tel avis était que le demandeur perdait le bénéfice de la présomption que le dommage subi par les marchandises



s'était produit au cours de la période de responsabilité du transporteur et avant leur livraison au destinataire. En outre, on a donné aux membres du Groupe de travail l'exemple suivant d'application d'une telle disposition: le transporteur livrait les marchandises au mandataire du destinataire, qui les remettait ensuite au destinataire, lequel ne les inspectait pas et ne notifiait pas le dommage au transporteur dans le délai prescrit. Il s'ensuivrait que le destinataire perdrait le bénéfice de la présomption et devrait prouver que le dommage s'était produit avant la livraison à son mandataire. On a fait observer que la présomption s'appliquait au profit à la fois du destinataire, qui en bénéficiait et n'était pas soumis aux délais de notification très courts qui pourraient être imposés dans un contrat de transport, et du transporteur, qui recevait sans retard un avis de dommage et pouvait donc commencer à réunir des éléments de preuve à un moment où ils étaient toujours disponibles.

65. Cependant, on a mis en doute la nécessité du paragraphe 1, en raison de l'absence apparente de conséquences juridiques si l'avis prescrit n'était pas donné. Comme le fait de donner ou de ne pas donner un tel avis était sans effet sur les charges de la preuve respectives du transporteur et du demandeur établies dans le régime général de responsabilité énoncé dans le projet d'article 14, on s'est demandé si le paragraphe 1 était vraiment nécessaire. Comme les membres du Groupe de travail étaient d'accord sur l'utilité générale de la présomption créée par le paragraphe 1, il a été décidé de s'efforcer d'améliorer son libellé de façon à clarifier son mode de fonctionnement et les conséquences de l'absence d'avis. Il a également été estimé que le nouveau libellé devrait préciser la distinction entre l'avis de l'existence d'un dommage ou d'une perte, qui constituait l'objet du paragraphe 1, et la présentation de preuves concernant le dommage ou la perte, qui ne deviendrait nécessaire qu'ultérieurement pour justifier la réclamation.

66. La nouvelle version suivante du texte du paragraphe 1, tenant compte de certaines des opinions et suggestions présentées ci-dessus, a été proposée au Groupe de travail:

"1. Un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises [ou lié aux marchandises] indiquant la nature générale de cette perte ou de ce dommage est donné [par le destinataire ou en son nom] au transporteur ou à la partie exécutante qui a livré les marchandises avant la livraison ou au moment de la livraison ou, si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans [les trois jours ouvrables] [un délai raisonnable] [... jours ouvrables au lieu de livraison] [... jours consécutifs] suivant la livraison des marchandises. [Un tribunal [peut tenir] [tient] compte de l'absence d'un tel avis lorsqu'il détermine si le demandeur s'est acquitté de la charge de la preuve qui lui incombe en vertu de l'article 14-1.] Un tel avis n'est pas nécessaire dans le cas d'une perte ou d'un dommage qui est constaté lors d'une inspection commune des marchandises effectuée par le destinataire et le transporteur ou la partie exécutante dont la responsabilité est invoquée."

67. Le texte modifié a été bien accueilli par certains participants, qui ont estimé qu'il s'agissait d'une amélioration dans la mesure où il éliminait la présomption qu'établissait la version initiale du paragraphe 1 et rappelait aux parties que, si elles ne donnaient pas d'avis, il pourrait leur être plus difficile de prouver leurs allégations. On a fait observer que le texte entre crochets pourrait aussi empêcher les tribunaux d'infliger une autre sanction en cas d'absence d'avis. D'autres membres du Groupe de travail ont continué à soutenir le texte initial du

**A/CN.9/552**

paragraphe 1, notamment parce que ce texte était bien connu, qu'il figurait dans plusieurs autres régimes relatifs au transport et qu'il était donc familier aux juges de nombreux pays. Il a été dit, à propos de la version révisée, que la phrase entre crochets manquait de clarté et qu'il ne convenait pas d'avoir l'air de donner aux tribunaux des conseils sur la façon d'évaluer les éléments de preuve. Par ailleurs, certains membres du Groupe de travail étaient en faveur de la suppression pure et simple du paragraphe 1.

*Délai de notification*

68. Dans l'ensemble, les membres du Groupe de travail ont estimé que, si le paragraphe 1 était maintenu, l'adjectif "raisonnable" ne convenait pas pour définir le délai de notification au transporteur ou à la partie exécutante, des dommages non apparents, étant donné qu'il ne donnait pas d'indications claires aux partenaires commerciaux. On a fait observer que les Règles de La Haye et de La Haye-Visby prévoyaient que cet avis devait être donné dans les trois jours. Plusieurs délais ont été suggérés, en particulier 3, 7, 10 et 15 jours. Il a également été suggéré qu'en tout état de cause, pour des raisons d'équité, le délai choisi devrait être exprimé en jours ouvrables et non en jours consécutifs, surtout si un délai de courte durée était retenu.

69. On a demandé si le délai de notification devait se rapporter au "lieu de livraison" ou au "lieu de livraison finale". Le libellé suivant a été proposé: "... jours ouvrables au lieu de livraison effective". On a estimé que l'expiration du délai de notification pourrait susciter des difficultés pratiques s'il s'agissait d'un délai court qui expirait avant qu'un transporteur routier qui avait chargé les marchandises sur le quai ne les livre au destinataire, notamment parce qu'un tel transporteur routier ne serait probablement pas disposé à jouer le rôle de mandataire du destinataire ni à déballer les marchandises pour découvrir des dommages cachés. Cependant, on a fait observer que ces difficultés ne surgiraient que si le contrat de transport était un contrat de port à port et non de porte à porte, étant donné que la disposition en question visait à répartir le risque d'une quelconque ambiguïté concernant le lieu où le dommage se produisait. Il a été dit que, dans le cadre d'un contrat de transport de port à port, le destinataire devrait supporter le risque une fois que son mandataire avait pris possession des marchandises, mais on a fait observer que, comme actuellement la plupart des contrats étaient des contrats de porte à porte, cette question se poserait beaucoup moins souvent. Ce raisonnement a bénéficié d'un soutien et il a été fait observer que c'était la raison pour laquelle on avait conseillé la prudence en ce qui concerne l'inclusion dans le projet d'instrument de dispositions concernant les contrats mixtes de transport et de transit à l'article 9 du projet d'instrument.

70. Par ailleurs, on s'est préoccupé de l'application du paragraphe 1 dans un certain nombre de ports où la livraison devait être effectuée par le transporteur à des organismes étatiques, tels que des autorités douanières, auquel cas ni le transporteur ni le destinataire n'avaient d'influence sur le temps qui pouvait s'écouler avant la livraison effective des marchandises au destinataire. Il a été suggéré que le délai de notification prévu au paragraphe 1 ne commence à courir qu'au moment où le destinataire recevait physiquement les marchandises.

71. Selon l'opinion qui a prévalu, un délai de notification de sept jours était raisonnable.

*Forme de l'avis*

72. On s'est dit préoccupé du fait que la forme sous laquelle devrait être donné l'avis n'était pas précisée au paragraphe 1. Il a été relevé que, dans la plupart des

### **19** **A/CN.9/552**

cas, les parties enverraient un avis écrit à des fins de preuve, qu'elles soient ou non tenues de le faire, mais les membres du Groupe de travail ont estimé qu'il était préférable d'indiquer expressément que l'avis devait être donné soit par écrit, comme indiqué à l'article 19-1 des Règles de Hambourg et à l'article III-6 des Règles de La Haye, soit par voie électronique. On a fait observer que le projet d'article 5, qui n'avait pas encore été examiné par le Groupe de travail, disposait que les avis visés par le projet d'instrument devraient être donnés par écrit ou électroniquement.

#### *Parties qui doivent envoyer et recevoir l'avis*

73. Des craintes ont été exprimées au sujet du membre de phrase entre crochets selon lequel l'avis doit être donné "[par le destinataire ou en son nom]". Il a été observé que cette obligation, si elle était acceptée par le Groupe de travail, risquerait de restreindre inutilement les catégories de parties habilitées à aviser d'une perte ou d'un dommage. Il a aussi été proposé d'inclure, parmi les parties auxquelles un avis pourrait être donné, outre le "transporteur ou la partie exécutante", les mandataires de ce transporteur ou de cette partie exécutante. Ces propositions ont bénéficié d'un certain soutien.

74. Il a été observé que l'avis visé au paragraphe 1 devait être donné au transporteur ou à la partie exécutante, mais que le système de réseau prévu dans le projet d'instrument envisageait que des règles autres que celles énoncées dans le projet d'instrument puissent s'appliquer à l'avis de perte, de dommage ou de retard, s'agissant de l'étape terrestre d'un contrat de transport donné. Il a été estimé qu'il serait par conséquent approprié d'inclure dans le projet d'article 20 une règle du type: "La forme et le délai prescrits pour l'avis de dommage sont réputés avoir été observés de la même façon si les dispositions correspondantes qui s'appliqueraient à un contrat de transport couvrant la dernière partie du transport ont été respectées". Cette proposition a reçu un certain soutien. Il a été déclaré, à son encontre, que la question des délais de notification dans les conventions relatives aux transports intérieurs, était liée à leurs systèmes de responsabilité et ne devrait pas être sortie de ce contexte. Le paragraphe 1 ayant des conséquences juridiques limitées, il ne faudrait pas le compliquer inutilement. Il a été noté, en outre, qu'un délai de notification de sept jours, s'il était finalement retenu, serait utile pour éviter toute confusion, car il serait analogue au délai prescrit dans certains instruments relatifs aux transports routiers tels que la CMR.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 1*

75. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que le texte initial et la version révisée proposée du paragraphe 1 devraient être placés entre crochets en vue d'un débat ultérieur;
- Que les mots "un délai raisonnable" devraient être supprimés de la version initiale du paragraphe 1;
- Qu'un délai de notification de sept jours était approprié et devrait figurer dans la version initiale du paragraphe 1, le texte "sept jours consécutifs" et "sept jours ouvrables" apparaissant comme variantes entre crochets.

### **Paragraphe 2**

#### *Différences entre les paragraphes 1 et 2*

76. Des craintes ont été exprimées quant à la différence de traitement accordé au défaut de notification dans les paragraphes 1 et 2. Il a été estimé que le fait

**20**

**A/CN.9/552**

d'exclure une demande en réparation du préjudice résultant d'un retard de livraison au motif que ce préjudice n'avait pas été notifié dans un délai de 21 jours était particulièrement sévère compte tenu du fait que le transporteur bénéficierait déjà de la faible limite fixée pour les dommages-intérêts dus en cas de retard, soit une fois le fret payable en vertu de l'article 16-2. Il a aussi été avancé que le projet de convention contenait déjà des dispositions relatives au délai pour agir et qu'il serait déraisonnable d'exclure une demande dans les circonstances énoncées au paragraphe 2. En réponse à cet argument, il a été noté que le paragraphe 1 avait pour objet de traiter de la notification du préjudice non apparent décelable à l'examen des marchandises, préjudice qu'il fallait, dans l'intérêt de toutes les parties, notifier le plus rapidement possible. Dans la situation visée au paragraphe 2, en revanche, toutes les parties auraient rapidement connaissance du retard, mais on ne connaissait pas les dommages-intérêts indirects qui seraient réclamés au titre du préjudice résultant du retard. Il a été estimé que le délai de notification plus long était raisonnable en ce qu'il permettrait de déterminer l'existence de dommages indirects, qui pourraient être difficiles à évaluer, et de les notifier. En outre, il a été noté que la CMR accordait le même traitement au défaut de notification d'un préjudice résultant d'un retard dans le délai prescrit.

*“cette perte”*

77. Il a été estimé que c'était le retard plutôt que la perte qui devait être notifié. Il a été noté, cependant, que le retard serait connu des parties très rapidement et que l'important, pour le transporteur, était de connaître avec un certain degré de certitude les conséquences juridiques du retard et le préjudice économique en résultant et dont il pourrait être tenu responsable. Il a été estimé qu'il serait difficile, pour le demandeur, de déterminer l'ampleur du préjudice indirect subi en raison du retard, mais il a été noté que l'avis requis devait porter sur le préjudice lui-même et non sur les détails de la créance. Il a été proposé de supprimer le mot “such” dans la version anglaise afin de clarifier le contenu de l'avis ou de renvoyer spécifiquement à l'article 16-2 pour préciser que l'on faisait référence au préjudice économique. Il a été estimé que la simple utilisation du mot “loss” ne suffirait pas à indiquer que l'on renvoyait à un préjudice résultant d'un retard. La proposition tendant à remplacer l'expression “such loss” (“cette perte”) par l'expression “loss due to delay” (“préjudice dû à un retard”) a été accueillie favorablement.

*“la personne dont la responsabilité est invoquée”*

78. Il a été noté que le paragraphe 1 prévoyait que la notification devrait être adressée au transporteur ou à la partie exécutante, alors que le paragraphe 2 exigeait qu'elle soit envoyée à “la personne dont la responsabilité est invoquée”. Il a été avancé que ce texte avait pour objet d'inciter le demandeur à déterminer rapidement qui poursuivre, étant entendu que plusieurs parties pouvaient être avisées, afin de conférer aux défendeurs potentiels une certaine sécurité juridique. Cependant, l'avis selon lequel ce texte risquait de limiter indûment le demandeur dans l'exercice de son droit d'action, car il n'indiquait pas clairement s'il serait possible de poursuivre une partie qui n'aurait pas été avisée, a bénéficié d'un soutien, de même que la proposition tendant à remplacer le membre de phrase “la personne dont la responsabilité est invoquée” par le mot “transporteur”.

*Délai*

79. Il a été noté que les Règles de Hambourg prévoyaient, à l'article 19-5, un délai de 60 jours pour notifier un préjudice résultant d'un retard. Il a été estimé qu'un délai de notification de 21 jours était approprié, car il conférerait au transporteur une sécurité juridique et lui permettrait d'évaluer l'étendue de sa responsabilité

**21****A/CN.9/552**

potentielle. Il a aussi été noté que le délai de 21 jours prévu au paragraphe 2 était identique à celui prévu dans la CMR pour notifier un préjudice résultant d'un retard. "livraison"

80. Il a été avancé qu'il faudrait préciser, au paragraphe 2, que la "livraison" devrait être une livraison conforme au contrat.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 2*

81. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que le membre de phrase "la personne dont la responsabilité est invoquée" devrait être remplacé par les mots "le transporteur";
- Qu'il faudrait remplacer l'expression "such loss" ("cette perte") par l'expression "loss due to delay" ("perte résultant d'un retard") en veillant à ce que le mot "loss" soit traduit de manière identique dans toutes les versions linguistiques.

**Paragraphe 3***Correction rédactionnelle*

82. Il a été convenu de remplacer, au paragraphe 3, l'expression "dans le présent chapitre" par "dans le présent article".

*"avis donné à une partie exécutante"*

83. On s'est déclaré favorable à ce que la deuxième partie de la phrase fasse référence non pas à la "partie exécutante" mais à la "partie exécutante maritime" afin de tenir compte de la décision prise par le Groupe de travail de limiter le champ d'application du projet d'instrument aux parties exécutantes maritimes. On a estimé qu'en procédant autrement, on imposerait aux parties exécutantes la charge d'être notifiées en vertu du projet d'instrument. En réponse à cet argument, il a été avancé qu'il était évident que le paragraphe ne renvoyait qu'aux avis donnés en vertu du projet d'instrument et non en vertu de quelque autre convention relative aux transports. Il a été noté que si l'on modifiait le texte en "parties exécutantes maritimes", on devrait alors dire "une" ou "toute" partie exécutante maritime, et que le membre de phrase "qui a livré les marchandises" ne serait probablement plus nécessaire.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 3*

84. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé que le secrétariat devrait établir une version révisée de ce paragraphe en s'interrogeant sur le fait de savoir s'il faudrait, dans la dernière partie du paragraphe, changer le texte en "partie exécutante maritime" et s'il faudrait, à cet égard, apporter d'autres ajustements au texte.

**Paragraphe 4***Débat général*

85. Il a été proposé de supprimer le paragraphe 4 et de laisser aux parties ou à la législation interne le soin de déterminer les modalités d'accès et d'inspection. Certains participants, cependant, notant que cette disposition servait un important objectif et était tirée des Règles de La Haye et de La Haye-Visby, se sont déclarés

favorables au maintien de ce paragraphe.

**22**

**A/CN.9/552**

*“[pour accéder] [doivent donner accès]”*

86. Il a été proposé de supprimer le texte “[pour accéder]” et de conserver sans les crochets le membre de phrase “[doivent donner accès]”.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 4*

87. À l’issue de son débat, le Groupe de travail a décidé que le paragraphe 4 serait conservé, le texte “[pour accéder]” supprimé et le membre de phrase “[doivent donner accès]” conservé sans crochets.

**Projet d’article 21. Recours judiciaires**

88. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d’article 21 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

*Questions de rédaction*

89. Il a été convenu que la référence faite, dans le projet d’article 21, à “une partie exécutante” devrait être modifiée en “partie exécutante maritime”. Il a été noté, en outre, que l’expression “lié aux marchandises” (évoquée aux paragraphes 42 et 58 ci-dessus) apparaissait également dans ce projet d’article.

*Interaction avec l’article 15-4*

90. Il a été estimé que l’article 21 faisait double emploi avec l’article 15-4 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36 et qu’il faudrait le supprimer, car redondant. En réponse, il a été noté que l’article 15-4 avait pour objet d’offrir aux préposés et mandataires du transporteur la protection de la clause Himalaya, tandis que le projet d’article 21 étendait les exonérations et limites de responsabilité du projet d’instrument aux recours judiciaires.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 4*

91. À l’issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que le mot “maritime” devrait être ajouté à l’expression “partie exécutante”;
- Que le secrétariat devrait examiner si l’article 15-4 et le projet d’article 21 étaient redondants et, dans la négative, s’il fallait, étant donné leurs liens étroits, les fusionner;
- Que le secrétariat devrait inclure ce projet d’article dans son examen de l’emploi de l’expression “lié aux marchandises” réalisé dans l’ensemble du projet d’instrument.

**Chapitre 6. Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer**

**Projet d’article 22. Responsabilité du transporteur**

92. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d’article 22 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

**23**

**A/CN.9/552**

*Place de l’article*

93. De l’avis général, il faudrait peut-être déplacer le contenu du projet d’article 22 pour l’insérer dans le projet d’article 14 compte tenu des délibérations du Groupe de travail à sa douzième session.

*Exception relative à l’incendie*

94. Certains ont fermement appuyé la suppression de toute exonération particulière en cas d’incendie. Il a été déclaré que la question de l’incendie ne

nécessitait aucun traitement spécial dans la navigation moderne. On a également fait observer qu'il conviendrait tout à fait de traiter cette question dans le cadre de la règle générale énoncée au projet d'article 14 car, dans la plupart des cas, le transporteur serait mieux placé pour déterminer les causes de l'incendie. D'autres, en revanche, ont fermement appuyé le maintien de l'exception traditionnelle relative à l'incendie afin de ne pas modifier, dans le projet d'instrument, l'équilibre général entre les intérêts des différentes parties. On a fait valoir que la suppression de l'exception relative à l'erreur de navigation avait déjà compromis cet équilibre. Il a été proposé, à cet égard, que cette dernière exception soit rétablie dans le projet d'instrument, du moins pour prendre en compte l'erreur de navigation commise en cas de pilotage obligatoire (voir A/CN.9/WG.III/WP.28). Cette proposition a recueilli peu de suffrages.

95. En ce qui concerne la façon dont l'exception relative à l'incendie pourrait être formulée, il a été proposé de remplacer les mots "le fait ou la faute du transporteur" par "le fait ou la faute du transporteur, de ses préposés ou mandataires". On a fait remarquer qu'il faudrait peut-être étudier plus avant cette question dans le cadre du projet d'article 14.

#### *Sauvetage de biens en mer*

96. Des doutes ont été émis quant à savoir si le sauvetage ou la tentative de sauvetage de biens en mer devraient être traités de la même manière que le sauvetage ou la tentative de sauvetage de vies. Les participants se sont déclarés dans l'ensemble favorables à l'adoption d'un critère de raisonnabilité, qui pourrait être formulé comme suit: "des mesures raisonnables pour sauver ou tenter de sauver des biens en mer". On a souligné que le sauvetage de biens en mer pouvait déboucher sur une importante rémunération pour le transporteur, sans impact direct ou automatique sur la cargaison endommagée.

#### *Tentative raisonnable d'éviter un dommage à l'environnement*

97. Au cours du débat sur le sauvetage ou la tentative de sauvetage de biens en mer, on a proposé qu'il soit fait spécialement mention dans le projet d'instrument de la tentative raisonnable d'éviter un dommage à l'environnement en tant que motif d'exonération. Cette proposition a reçu un large soutien.

#### *Périls de la mer*

98. Le Groupe de travail dans son ensemble a approuvé sur le fond la règle concernant les "périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables".

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 22*

99. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

– De conserver l'exception relative à l'incendie dans le projet d'instrument et de l'étudier plus avant dans le cadre du projet d'article 14;

**24**

#### **A/CN.9/552**

– De remplacer les mots "sauvetage ou tentative de sauvetage de biens en mer" par un texte du type "mesures raisonnables pour sauver ou tenter de sauver des biens en mer", qui ferait éventuellement l'objet d'un alinéa distinct;

– D'insérer, dans le projet d'instrument, un texte du type "tentative raisonnable d'éviter un dommage à l'environnement", qui ferait éventuellement l'objet d'un alinéa distinct;

– De prier le secrétariat d'élaborer un texte révisé dans lequel seraient fusionnés le projet d'article 22 et le projet d'article 14 tel que modifié à

sa douzième session.

### **Projet d'article 23. Déroutement**

100. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 23 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

#### *Débat général*

101. Des doutes ont été émis sur l'utilité du projet d'article 23 dans de nombreux systèmes juridiques. On a toutefois expliqué que dans la jurisprudence de certains pays, une disposition dans le sens de ce projet d'article était nécessaire pour éviter que le déroutement ne soit traité comme un grave défaut d'exécution de la part du transporteur. Cette explication a été généralement bien accueillie par le Groupe de travail. Pour un traitement plus complet de la question du déroutement, l'attention du Groupe de travail a été appelée sur une proposition de modification du projet d'article 23, présentée au paragraphe 38 du document A/CN.9/WG.III/WP.34. Il y était proposé, en particulier, de préciser que le transporteur ne pouvait être tenu responsable que d'un déroutement "déraisonnable" et que ce concept se rapporterait uniquement au routage d'un navire de mer (exploité par le transporteur ou par une partie exécutante). Bien que le texte actuel du projet d'article 23 et la proposition de modification aient tous deux été appuyés, on a estimé que des consultations plus poussées étaient nécessaires avant que le libellé de la disposition sur le déroutement puisse être arrêté d'un commun accord.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 23*

102. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé de placer entre crochets, dans le projet d'instrument, le texte actuel du projet d'article 23 ainsi que la variante proposée au paragraphe 38 du document A/CN.9/WG.III/WP.34 pour en poursuivre l'examen à une prochaine session.

### **Projet d'article 24. Marchandises en pontée**

103. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 24 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

#### **Paragraphe 1**

*"b) ... des conteneurs sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs"*

104. Il a été proposé de préciser, à l'alinéa b), que les conteneurs destinés au transport en pontée devaient être "fermés" ou "adaptés au transport de marchandises en pontée", car la définition du terme "conteneur" apparaissant à l'alinéa s) du projet d'article premier était très large. On a fait remarquer, en réponse, que

**25**

#### **A/CN.9/552**

différents types de conteneurs semi-fermés étaient utilisés pour le transport en pontée. Il a été demandé si l'alinéa b) était vraiment nécessaire, car la condition qu'il posait semblait comprise dans l'alinéa c), lequel se référait au transport en pontée effectué conformément aux "coutumes, usages et pratiques du commerce". On a toutefois jugé les deux cas de figure distincts prévus aux alinéas b) et c) nécessaires pour tenir compte de diverses pratiques du secteur qui pouvaient emporter des conséquences juridiques différentes.

*"c) ... conformément au contrat de transport"*

105. Des questions ont été posées à propos de l'accord nécessaire pour que le transport en pontée soit approuvé dans le contrat de transport, en particulier la question de savoir si une mention à cet effet dans le connaissement était suffisante ou si une convention expresse devait être conclue. Selon un avis, il pourrait être plus



aisé d'apporter une réponse sur ce point lorsque le Groupe de travail aurait examiné les aspects relatifs à la liberté contractuelle.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 1*

106. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- De remplacer, à l'alinéa b), le mot "conteneurs" par l'expression "conteneurs adaptés au transport de marchandises en pontée", qui serait placée entre crochets pour la suite des discussions;
- De placer entre crochets les mots "dans les cas non couverts par les alinéas a) ou b) du présent article" à l'alinéa c);
- De mettre entre crochets les mots "conformément au contrat de transport" à l'alinéa c).

**Paragraphe 2**

*Débat général*

107. Le principe sur lequel reposait la règle énoncée au paragraphe 2 a été généralement approuvé. Il a également été convenu de dire dans la partie liminaire de ce paragraphe "... conformément au paragraphe 1 a) ou c)" plutôt que "... conformément au paragraphe 1 a) et c)".

*Articulation avec le projet d'article 14 en ce qui concerne la charge de la preuve et les causes concomitantes*

108. On s'est interrogé sur l'articulation entre le paragraphe 2 et le projet d'article 14 (A/CN.9/WG.III/WP.36). Il a été noté que ce paragraphe dérogeait au projet d'article en question et faisait retomber la charge de la preuve sur le transporteur. Malgré cette dérogation, a-t-on déclaré, la responsabilité du transporteur pour la perte, le dommage ou le retard "résultant exclusivement" du transport des marchandises en pontée risquait de soulever une question épineuse dans le contexte de la règle relative aux causes concomitantes prévue dans le projet d'article 14-4.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 2*

109. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- De corriger le texte du paragraphe en remplaçant la conjonction "et" par "ou" dans la partie liminaire;

**26**

**A/CN.9/552**

- D'examiner plus en détail le paragraphe à la lumière du projet d'article 14-4.

**Paragraphe 3**

*Remarques générales*

110. L'orientation du paragraphe 3 a été jugée acceptable dans l'ensemble. Selon un avis largement partagé, toutefois, la question des droits des tiers devrait être examinée plus avant dans le cadre des chapitres 11 (Droit de contrôle) et 12 (Transfert de droits). On a fait observer que le débat à venir sur la liberté contractuelle aurait également une incidence sur cette question. Il a été estimé que le paragraphe 3 devrait aussi s'appliquer au cas où un tiers se fiait à un document de transport ou à un enregistrement électronique non négociable, car ce qui importait n'était pas tant le contenu légal du document ou de l'enregistrement que la foi accordée à celui-ci.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 3*

111. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé qu'il rouvrirait une discussion sur le paragraphe 3 en général et sur le point de savoir en particulier si

son champ d'application devrait être élargi pour couvrir les cas où des tiers se fiaient à des documents de transport ou à des enregistrements électroniques non négociables, après avoir examiné les questions plus générales se posant dans le cadre du projet d'instrument à propos des droits des tiers et de la liberté contractuelle.

#### **Paragraphe 4**

*“si le transporteur et le chargeur ont expressément convenu”*

112. Il a été demandé pourquoi l'accord exprès entre le chargeur et le transporteur de transporter les marchandises en cale était nécessaire pour supprimer la limite de responsabilité pour les dommages causés par un transport en pontée, lorsque le principe général était que les marchandises devaient être transportées en cale sauf dans les cas visés au paragraphe 1. Il a été répondu que seule la violation d'une convention expresse de transporter des conteneurs en cale devrait entraîner la déchéance du droit de limiter la responsabilité du transporteur en vertu du paragraphe 4 pour avoir causé les dommages que l'on cherchait précisément à éviter.

*“qui résulte exclusivement de leur transport en pontée”*

113. Il a été déclaré que, lorsque le transporteur transportait les marchandises en pontée en violation d'un accord exprès de les transporter en cale, tout dommage causé par ce transport était le résultat d'un acte téméraire en vertu du projet d'article 19 et que le transporteur devait par conséquent être déchu du droit de limiter sa responsabilité. Il a donc été proposé de supprimer les mots “qui résulte exclusivement de leur transport en pontée”. Cette proposition a été appuyée.

114. Toutefois, plusieurs délégations ont été d'avis que le comportement téméraire ou intentionnel traité au projet d'article 19 différait sensiblement du cas visé au paragraphe 4 du point de vue de l'intention de causer la perte ou le dommage. On a expliqué, par exemple, que la perte d'un navire ne devrait pas entraîner la déchéance du droit du transporteur de limiter sa responsabilité concernant le transport en pontée, car il n'y avait pas de lien de causalité entre ce transport inapproprié et la

**27**

#### **A/CN.9/552**

perte de la cargaison. La proposition de conserver tel quel le paragraphe 4 a bénéficié d'un certain soutien.

115. Une troisième suggestion a été de supprimer uniquement l'adverbe “exclusivement”, ce qui pensait-on permettrait d'étendre quelque peu la responsabilité potentielle du transporteur et de reconnaître ainsi la gravité du manquement de ce dernier à la convention expresse de transporter les marchandises en cale. Cette suggestion a également recueilli un certain soutien.

*Suppression du paragraphe 4*

116. Une quatrième proposition a été de supprimer le paragraphe 4 dans son intégralité, en particulier si le projet d'article 19 pouvait être considéré comme couvrant les cas traités dans ce paragraphe. Cette proposition a recueilli un peu moins de suffrages que les trois autres.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 4*

117. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- De conserver, entre crochets, l'adverbe “expressément”;
- De mettre entre crochets les mots “qui résulte exclusivement de leur transport en pontée”;
- De mettre également entre crochets l'adverbe “exclusivement”;

- De placer l'ensemble du paragraphe entre crochets;
- De rouvrir le débat sur le paragraphe à une prochaine session et d'étudier de plus près sa relation avec le projet d'article 19.

## **Chapitre 7. Obligations du chargeur**

### **Projet d'article 25**

118. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 25 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

*“[Sous réserve des dispositions du contrat de transport,]”*

119. Il a été largement estimé qu'il faudrait faire référence au contrat de transport dans le projet d'article 25. Cependant, on a exprimé l'opinion selon laquelle la référence à ce contrat était mal placée. Selon cette opinion, il était possible de déroger à l'obligation d'un chargeur de remettre les marchandises prêtes pour le transport par convention entre le chargeur et le transporteur lorsque, par exemple, ce dernier acceptait d'utiliser son matériel pour mettre en place les marchandises du chargeur en vue de les préparer pour le transport, mais un chargeur ne devrait pas pouvoir sous-traiter son obligation de préparer les marchandises de façon à ce qu'elles résistent au transport. En conséquence, il a été proposé de supprimer les mots entre crochets et d'ajouter les mots “à moins qu'il n'en soit convenu autrement et” après les mots “le chargeur remet les marchandises prêtes pour le transport”. Cette proposition n'a pas suscité d'objection particulière, pour autant que l'on retrouve dans le projet d'article l'intention exprimée par les termes qui figuraient initialement entre crochets. Selon une autre proposition allant dans le même sens, il était possible de supprimer les termes figurant entre crochets et d'insérer après le début du projet d'article 25, à savoir les mots “[l]e chargeur remet”, les mots utilisés

**28**

### **A/CN.9/552**

pour définir les obligations du transporteur dans le projet d'article 10, à savoir “conformément aux clauses du contrat de transport”.

120. Il a été suggéré qu'il était possible de supprimer purement et simplement les mots entre crochets pour ne pas donner l'impression qu'il était possible d'accroître contractuellement les obligations du chargeur. Cependant, de nombreux membres ont estimé qu'il fallait s'en tenir au texte initial du projet d'article et conserver le principe exprimé par les mots entre crochets.

#### *Règlements concernant la sécurité et l'environnement*

121. Il a été suggéré que le projet d'article 25 tienne compte des règlements existant en matière de sécurité du transport, en incluant des mots tels que “sans préjudice des règlements concernant la sécurité”. Une proposition analogue a été formulée en ce qui concerne la protection de l'environnement.

#### *Deuxième phrase du projet d'article 25*

122. Il a été proposé de supprimer la deuxième phrase du projet d'article 25, étant donné qu'elle répétait inutilement les obligations du chargeur énoncées dans la première phrase. Cependant, il a été indiqué que, s'il était sans doute souhaitable d'améliorer le libellé de la deuxième phrase, la règle relative aux conteneurs qui y était énoncée constituait une obligation distincte qu'il fallait maintenir dans le projet d'article. Cette position a été appuyée.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 25*

123. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Qu'il faudrait conserver le projet d'article 25 dans le projet d'instrument;
- Qu'il faudrait conserver le principe, exprimé entre crochets, selon lequel

les obligations du chargeur étaient énoncées sous réserve des dispositions du contrat de transport, et donc supprimer les crochets, mais que le secrétariat devrait envisager de reformuler cette disposition de manière appropriée compte tenu des discussions qui avaient eu lieu et des propositions qui avaient été présentées au cours de la session;

– Que le secrétariat pourrait envisager d'améliorer le libellé de la deuxième phrase, tout en conservant son sens.

### **Projet d'article 26**

124. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 26 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

#### *Débat général*

125. Il a été proposé de supprimer le projet d'article 26, avec ou pas le projet d'article 25. Une autre suggestion a été de fusionner les projets d'articles 26 et 28. Selon l'avis qui a prévalu, il faudrait conserver le contenu du projet d'article 26 pour contrebalancer les obligations faites au chargeur dans le projet d'article 25.

#### *Place de l'article*

126. Pour des motifs déjà exposés à la neuvième session du Groupe de travail, des réserves ont été émises sur le fait que le projet d'article 26 se trouve dans un chapitre consacré aux obligations du chargeur (voir A/CN.9/510, par. 149 à 151). Selon l'opinion dominante, le projet d'article 26 était bien à sa place car il

**29**

### **A/CN.9/552**

complétait logiquement le projet d'article 25. Pour remédier à l'incohérence apparente que créait la présence d'une disposition régissant une obligation du transporteur dans un chapitre traitant des obligations du chargeur, il a été généralement convenu de donner un titre aux projets d'articles du chapitre 7. Il a été suggéré de modifier également l'intitulé du chapitre 7 éventuellement comme suit: "Obligations du chargeur et questions accessoires".

#### *"à sa demande"*

127. S'il a été estimé que les obligations imposées par le projet d'article 26 étaient formulées en termes trop subjectifs (l'article se référant par exemple aux instructions "qui sont raisonnablement nécessaires ou qui revêtent de l'importance pour le chargeur"), le débat s'est davantage focalisé sur la question de savoir si le transporteur devait fournir des informations "à la demande" du chargeur.

128. Plusieurs délégations ont appuyé la suppression des mots "à sa demande". Il a été expliqué que le transporteur devrait être tenu de prendre l'initiative de fournir au chargeur les informations "raisonnablement nécessaires" compte tenu de la nature de la cargaison, ce à quoi on a rétorqué que le transporteur n'aurait peut-être pas toujours connaissance de la nature de la cargaison et que, vu la lourde responsabilité imposée par le projet d'article 29 en cas de non-respect du projet d'article 26, il ne devrait exécuter les obligations prévues dans cette dernière disposition qu'à la demande expresse du chargeur. Il a été proposé de remplacer éventuellement les mots "à sa demande" par un libellé, inspiré du projet d'article 27, du type "à moins que le transporteur puisse raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du chargeur".

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 26*

129. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

– De prier le secrétariat de proposer des titres pour les projets d'articles du chapitre 7;

- De conserver, au chapitre 7, le contenu du projet d'article 26, y compris les mots "à sa demande", pour en poursuivre l'examen à une prochaine session;
- D'examiner éventuellement de plus près la variante proposée ci dessus.

### **Projet d'article 27**

130. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 27 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

#### *Débat général*

131. La suppression de l'alinéa c), dont on a dit qu'il avait peu de chose en commun avec les alinéas a) et b) ou avec les obligations du chargeur, a été appuyée. On a fait valoir que les questions abordées dans cet alinéa c) étaient suffisamment traitées aux chapitres 8 (Documents de transport et enregistrements électroniques) et 10 (Livraison au destinataire). Le Groupe de travail a cependant été instamment prié de bien réfléchir avant de supprimer une disposition qui était inspirée des Règles de La Haye et qui n'était peut-être pas suffisamment couverte dans les chapitres en question. De l'avis général, il faudrait peut-être étudier plus avant le lien éventuel entre l'alinéa c) et les chapitres 8 et 10 à une prochaine session.

### **30**

#### **A/CN.9/552**

132. L'avis selon lequel la formule finale de l'alinéa c) ("à moins que le chargeur puisse raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du transporteur") devrait s'appliquer aux alinéas a) et b) a également été soutenu. En ce qui concerne l'alinéa b), cependant, la majorité des participants ont estimé que l'obligation de fournir des instructions précises et les documents nécessaires pour le respect des règles, règlements et autres exigences des autorités publiques se distinguait de l'obligation d'information énoncée à l'alinéa a), devait être exempte d'ambiguïté compte tenu des considérations d'ordre public sur lesquelles elle reposait et, pour ces motifs, ne devait pas dépendre d'une supposition sur ce que le transporteur pouvait savoir ou ne pas savoir.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 27*

133. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que la structure générale du projet d'article 27 était acceptable;
- Que le texte actuel du projet d'article, y compris ses trois alinéas, devrait être conservé pour être examiné plus avant à une session prochaine;
- Que les mots "à moins que le chargeur puisse raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du transporteur" devraient être ajoutés à la fin de l'alinéa a).

### **Projet d'article 28**

134. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 28 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

#### *Suppression du projet d'article 28*

135. En vue de simplifier le texte du projet d'instrument, il a été proposé de supprimer le projet d'article 28 et d'énoncer l'intention qu'il exprimait (c'est-à-dire que les informations, instructions et documents que le chargeur et le transporteur se communiquaient devaient être exacts et complets, et être fournis en temps utile) directement dans les projets d'articles 26 et 27. Il a été indiqué que l'idée que les informations devaient être exactes et complètes était implicite dans l'obligation de fournir des informations énoncée dans les projets d'articles 26 et 27, mais il a été largement estimé que, pour des raisons pratiques et du fait que les informations et

les documents relatifs au transport contenaient souvent des inexactitudes, il pouvait être nécessaire de mentionner expressément l'obligation d'être "exact et complet" dans les projets d'articles 26 et 27.

136. Un large soutien a été exprimé en faveur de la simplification qui pourrait résulter de la suppression du projet d'article 28. Cependant, des doutes ont été exprimés en ce qui concerne le fond de l'obligation de communiquer des informations et des instructions "exactes et complètes". Il a été expliqué qu'un conflit pourrait exister, par exemple, entre la notion subjective d'instructions "qui sont raisonnablement nécessaires ou qui revêtent de l'importance pour" le chargeur ou le transporteur et la notion plus objective d'instructions "complètes". Il a été convenu dans l'ensemble qu'il faudrait peut-être examiner plus avant cette question après que la nature des responsabilités du chargeur et du transporteur énoncées dans les projets d'article 29 et 30 aurait été clarifiée.

*Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 28*

137. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

**31**

**A/CN.9/552**

– Que le projet d'article 28 serait supprimé et remplacé par une mention, dans le projet d'article 26, du fait que le chargeur devrait fournir "en temps utile" les informations et instructions requises et que "les informations et instructions données doivent être exactes et complètes"; de même, il faudrait modifier le projet d'article 27 pour y indiquer que le chargeur devrait fournir au transporteur "en temps utile les informations, instructions et documents exacts et complets...";

– Que les modifications indiquées ci-dessus à apporter aux projets d'articles 26 et 27 devraient être placées entre crochets, en vue de la poursuite de la discussion après que les responsabilités du chargeur et du transporteur prévues dans les projets d'articles 29 et 30 auraient été examinées.

**Projets d'articles 29 et 30**

138. Le Groupe de travail a examiné le texte des projets d'articles 29 et 30 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

*Proposition de révision des projets d'articles 29 et 30*

139. Il a été proposé de remplacer les projets d'articles 29 et 30 par une disposition s'inspirant du texte ci-après:

"1. Sous réserve des articles 25, 27 et 28, le chargeur est responsable du dommage ou de la perte qu'il a causés au transporteur ou à un transporteur sous-traitant intentionnellement ou par sa faute ou sa négligence;

2. Si le chargeur a remis des marchandises dangereuses au transporteur ou au transporteur sous-traitant sans les informer de la dangerosité des marchandises ou des mesures de sécurité nécessaires, et si le transporteur n'a pas eu autrement connaissance de la dangerosité des marchandises et des mesures de sécurité nécessaire, le chargeur est responsable du dommage ou de la perte subis par ce dernier".

140. À titre d'explication, il a été déclaré que le chargeur devrait être responsable des dommages qu'il avait causés, par sa faute ou par sa négligence, au transporteur. Le texte proposé, a-t-il été dit, introduisait un équilibre entre les responsabilités du transporteur et celles du chargeur. Le paragraphe 2 du texte proposé avait pour objet de créer une responsabilité de plein droit (sans faute) du chargeur s'il n'informait

pas le transporteur de la dangerosité de certaines marchandises. Quant à la responsabilité du chargeur envers le destinataire et la partie contrôlante, il a été suggéré qu'elle soit traitée par référence, respectivement aux arrangements contractuels entre les parties ou à la loi applicable en dehors du projet d'instrument. Il a été souligné que la proposition partait du principe que toute disposition traitant de la responsabilité du transporteur dans le texte actuel des projets d'articles 29 et 30 devrait être examinée plus avant dans le contexte des (et si possible ajoutée aux) dispositions du projet d'instrument traitant plus généralement des obligations du transporteur. Il a été dit que le non-respect par le transporteur de l'obligation que lui imposait l'article 26 ne devrait pas être sanctionné par une responsabilité mais par la déchéance de son droit d'invoquer l'article 25.

141. Bien qu'il ait été généralement convenu qu'il faudrait peut-être améliorer le texte de la proposition, en particulier pour éviter toute ambiguïté concernant l'identité du "transporteur sous-traitant", le Groupe de travail a fondé ses délibérations sur les principes exprimés dans la proposition.

**32**

### **A/CN.9/552**

#### *Principe de la responsabilité du chargeur fondée sur la faute*

142. Le principe selon lequel le régime de responsabilité appliqué au chargeur devrait généralement se fonder sur la faute, reflétant ainsi le régime de responsabilité créé par le projet d'instrument à l'égard du transporteur, a été fortement approuvé. Quant aux cas où il pourrait être nécessaire de tenir le chargeur responsable de plein droit, les exceptions suivantes au principe général ont été suggérées:

- Les cas visés par l'alinéa c) du projet d'article 27 (informations nécessaires au transporteur pour établir les documents de transport), pour lesquels l'article III-5 des Règles de La Haye-Visby prévoyait déjà une responsabilité de plein droit;
- Les cas visés à l'alinéa b) du projet d'article 27 (informations requises pour permettre au transporteur de se conformer aux règles ou exigences des autorités publiques).

143. S'agissant de la formulation des exceptions ci-dessus, il a été largement estimé qu'il faudrait peut-être modifier, dans la proposition, le membre de phrase "sous réserve des articles 26, 27 et 28", non seulement pour spécifier chaque exception, mais aussi pour préciser que, pour être tenu responsable de plein droit en vertu de cette disposition, le chargeur devrait ne pas respecter son obligation de fournir au transporteur les informations, instructions ou documents nécessaires.

#### *Responsabilité du chargeur envers le destinataire ou la partie contrôlante*

144. Pour les raisons avancées par les auteurs du texte proposé à la place des projets d'articles 29 et 30, on a estimé qu'il ne fallait pas traiter la responsabilité du chargeur envers le destinataire. Selon un avis, cependant, les dispositions traitant de la responsabilité du chargeur devraient refléter la structure des dispositions traitant de la responsabilité du transporteur, et il faudrait peut-être réexaminer ultérieurement la question de la responsabilité envers le destinataire et la partie contrôlante.

#### *Responsabilité conjointe*

145. On s'est déclaré favorable au maintien du paragraphe 3 de la variante B du texte initial de l'article 29 en vue de la poursuite à un stade ultérieur du débat sur la question de la responsabilité conjointe, qui n'était pas traitée dans la proposition. Il

a été avancé que si l'on conservait, en fin de compte, une disposition sur la responsabilité conjointe dans le projet d'instrument, une disposition régissant l'exercice des actions récursoires serait peut-être nécessaire.

#### *Marchandises dangereuses*

146. S'agissant des termes de la proposition selon lesquels le chargeur devrait être tenu responsable de plein droit s'il n'informait pas le transporteur de la dangerosité des marchandises et des mesures de sécurité à prendre, on a craint que la règle proposée soit inutile et son effet incertain, imprévisible et excessivement contraignant pour le chargeur, compte tenu en particulier de la jurisprudence d'un certain nombre de pays, en vertu de laquelle des marchandises, bien que non définissables comme dangereuses avant le transport, pourraient ultérieurement être déclarées dangereuses par des tribunaux faisant droit à la demande, au seul motif qu'elles avaient causé un dommage. Selon un avis, la question des marchandises dangereuses était suffisamment traitée dans le projet d'instrument, par exemple aux articles 27 et 12, qui évitaient à juste titre d'utiliser la notion de "marchandises

**33**

#### **A/CN.9/552**

dangereuses". Selon d'autres avis, la question des marchandises dangereuses pourrait être traitée par référence à l'article 13-2 des Règles de Hambourg ou par insertion dans le projet d'article 27 d'une obligation, pour le chargeur, d'informer le transporteur de la dangerosité des marchandises.

147. La discussion a ensuite porté sur la définition des marchandises dangereuses. Il a généralement été estimé que si l'on conservait une disposition mentionnant expressément les marchandises dangereuses, il faudrait définir ces dernières dans le projet d'instrument. La seule référence possible, a-t-on dit, était la définition fournie dans la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS), mais d'importants doutes ont été exprimés quant à l'opportunité d'introduire une telle définition dans un instrument de droit commercial international. On a appuyé une proposition tendant à prendre en compte, dans la définition, la question de marchandises qui devenaient dangereuses pendant le transport.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur les projets d'articles 29 et 30*

148. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que les aspects des projets d'articles 29 et 30 traitant de la responsabilité du transporteur devraient être déplacés, en vue de la poursuite du débat, vers les dispositions qui traitaient spécifiquement des obligations du transporteur;
- Que les projets d'articles 29 et 30 devraient être entièrement révisés pour refléter le principe général selon lequel la responsabilité du chargeur devrait se fonder sur la faute;
- Qu'il faudrait introduire des exceptions à ce principe général et conserver une règle de responsabilité de plein droit dans les cas où le chargeur ne respectait par les prescriptions des alinéas b) et c) du projet d'article 27; ces exceptions devraient être placées entre crochets;
- Qu'il faudrait également, à titre de possibilité supplémentaire, insérer entre crochets une disposition analogue à l'article III-5 des Règles de La Haye;
- Qu'il faudrait conserver le paragraphe 3 de la variante B du projet



d'article 29 (A/CN.9/WG.III/WP.32) en vue de la poursuite du débat à une session ultérieure;

– Qu'il faudrait introduire, à un endroit approprié du projet d'instrument, une disposition spécifique traitant de la question des marchandises dangereuses, disposition se fondant sur le principe de la responsabilité de plein droit du chargeur en cas d'information insuffisante ou défectueuse concernant la nature des marchandises;

– Qu'il faudrait donner une large définition de la notion de "marchandises dangereuses"; à cet effet, le secrétariat a été prié d'avoir à l'esprit d'autres instruments internationaux relatifs aux transports et de traiter la question des marchandises qui devenaient dangereuses pendant le voyage.

### 34

#### A/CN.9/552

#### Projet d'article 29 bis

149. Le Groupe de travail a examiné une proposition tendant à insérer un projet d'article 29 bis dans le projet d'instrument (A/CN.9/WG.III/WP.34, par. 43).

#### *Causalité*

150. Des questions ont été posées à propos de la portée générale du projet d'article 29 bis. Il a été estimé que le transporteur ne devrait être exonéré de responsabilité que pour un retard de livraison, une perte ou un endommagement des marchandises causé par une déclaration matériellement fautive du chargeur. On a fait observer que l'absence de lien de causalité dans le projet d'article proposé ne constituait pas une innovation et, à cet égard, on a mentionné la disposition correspondante de l'article IV-5 h) des Règles de La Haye-Visby. Selon l'opinion qui a prévalu, le projet d'article 29 bis énonçait une disposition bien connue qui portait sur une question importante et devrait être inséré entre crochets dans le texte, compte tenu des réserves exprimées au sujet du lien de causalité.

#### *Retard*

151. Des participants se sont préoccupés du fait qu'il était question, dans le projet d'article 29 bis, du préjudice résultant d'un retard, en particulier parce que la disposition correspondante des Règles de La Haye-Visby ne visait pas ce type de préjudice. Selon l'opinion qui a prévalu, le placement du texte entre crochets tiendrait compte également des réserves exprimées en ce qui concerne le préjudice dû à un retard.

#### *Place de l'article*

152. Il a été estimé qu'il faudrait tenir compte de la possibilité que le projet d'article 14 régit déjà les situations dans lesquelles les déclarations du chargeur étaient matériellement fausses. Il a été convenu que le secrétariat examinerait le projet d'article 14 lorsqu'il déciderait de l'endroit où il convenait de placer le projet d'article 29 bis dans le projet d'instrument.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 29 bis*

153. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

– Que le texte du projet d'article 29 bis devrait être inséré entre crochets dans le projet d'instrument;

– Que les questions de la causalité et de la prise en compte du préjudice résultant d'un retard seraient examinées lors d'une session ultérieure;

– Que le secrétariat examinerait la possibilité de placer le projet d'article 29 bis dans le chapitre 5 portant sur la responsabilité du

transporteur.

### **Projet d'article 31**

154. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 31 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

#### *Débat général*

155. Il a été rappelé au Groupe de travail que, sur les trois types possibles de chargeurs, à savoir le chargeur documentaire, le chargeur contractuel et le chargeur

### **35**

#### **A/CN.9/552**

effectif, le projet d'article 31 visait le vendeur franco à bord désigné en tant que chargeur dans le document de transport (voir A/CN.9/510, par. 164, et A/CN.9/WG.III/WP.21, par. 118 à 122). Par ailleurs, il a été relevé que, d'une manière générale, cette disposition se voulait le pendant de la disposition concernant l'identification du transporteur qui figurait à l'article 36-3, et il a été suggéré d'aligner éventuellement ces deux dispositions. Les membres du Groupe de travail sont convenus dans l'ensemble que la situation la plus courante qui pouvait se produire dans le contexte du projet d'article 31 était qu'il serait demandé de modifier le nom du chargeur dans le document de transport. Il a également été convenu qu'il fallait étudier la question de façon plus approfondie pour déterminer si l'absence d'indication du nom d'un quelconque chargeur dans le document de transport était suffisamment courante pour justifier l'examen de cette disposition.

*“soumise aux responsabilités et obligations qui incombent au chargeur”*

156. On s'est demandé si l'intention du projet d'article 31 était que les responsabilités et obligations du chargeur contractuel soient transférées au chargeur effectif ou documentaire, ou qu'il y ait responsabilité conjointe. Il a été répondu que l'intention était d'imposer les responsabilités et obligations au chargeur documentaire non pas au lieu du chargeur contractuel, mais en plus de ce dernier.

On s'est également demandé s'il était approprié que le chargeur documentaire soit soumis à l'ensemble des responsabilités et obligations incombant au chargeur contractuel. Il a été estimé qu'il pourrait être préférable d'appliquer le projet d'article 31 aux seuls cas dans lesquels l'identité du chargeur contractuel était inconnue, en veillant à ce que le chargeur documentaire soit responsable en cas de communication d'informations fausses ou inexactes, que le chargeur contractuel soit ou non connu. Selon l'opinion qui a prévalu, il faudrait placer entre crochets les mots “soumise aux responsabilités et obligations” en attendant un examen plus approfondi des préoccupations exprimées au sujet de ce projet d'article.

*“accepte le document de transport ou l'enregistrement électronique”*

157. Il a été estimé que le mot “accepte” était imprécis et permettait une interprétation trop large du projet de disposition. On a indiqué que le mot “accepte” correspondait exactement à la situation dans laquelle le chargeur documentaire devenait le premier porteur en cas d'émission d'un document négociable, mais qu'un autre mot, tel que “reçoit”, serait sans doute préférable car il susciterait moins de préoccupations. Selon l'opinion qui a prévalu, il faudrait placer les mots “accepte” et “reçoit” entre crochets dans le texte.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 31*

158. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

– Que l'intention générale du projet d'article 31 était acceptable, mais qu'il faudrait réfléchir davantage à la portée exacte de la disposition et déterminer si elle ne devait constituer qu'une règle supplétive applicable

lorsque l'identité du chargeur contractuel n'était pas connue;

– Que le membre de phrase “soumise aux responsabilités et obligations” devrait être placé entre crochets;

– Que le mot “accepte” devrait être placé entre crochets en vue d'une discussion ultérieure, de même que le mot “reçoit”.

**36**

**A/CN.9/552**

### **Projet d'article 32**

159. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 32 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

#### *Débat général*

160. Il a été convenu qu'une disposition telle que le projet d'article 32 était nécessaire dans le projet d'instrument. On a fait observer que le projet d'article 32 visait à établir des dispositions parallèles à celles énoncées dans le texte de l'article 15-3 (A/CN.9/WG.III/WP.36) relatif à la responsabilité d'une partie exécutante pour les actes et les omissions de toute personne à laquelle elle avait délégué l'exécution de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport et que, en fait, le texte des deux dispositions était pratiquement identiques. On a exprimé des préoccupations concernant les personnes, qui pourraient être visées par le projet d'article 32, mais il a été estimé que les mots “toute personne à qui [le chargeur] a délégué l'exécution de l'une quelconque des obligations lui incombant en vertu du présent chapitre” indiquaient de façon suffisamment claire la catégorie de personnes à laquelle il s'appliquait. On s'est également préoccupé de savoir si le projet d'article 32 était suffisamment clair en ce qui concerne la règle générale selon laquelle la responsabilité du chargeur devait reposer sur la faute, mais il a été estimé que le membre de phrase “comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions” précisait de façon suffisamment claire la base sur laquelle la responsabilité serait évaluée. Selon l'opinion qui a prévalu, le texte du projet de l'article 32 devait être conservé sans modification.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 32*

161. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

– Que la structure générale du projet d'article 32 était acceptable et que le texte actuel devrait être conservé en vue de discussions ultérieures;

– Que les questions soulevées concernant les interactions entre cette disposition, d'une part, et l'article 11-2 et le projet d'article 29 *bis*, d'autre part, devraient être examinées lors d'une session ultérieure.

### **Chapitre 9. Fret**

162. Le Groupe de travail a examiné le texte du chapitre 9 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

#### *Débat général*

163. Il a été estimé que le chapitre 9, relatif au fret, n'avait pas de caractère obligatoire et portait sur des questions purement commerciales, et qu'en conséquence, il devrait être supprimé. À cela, il a été répondu que, si le chapitre 9 n'était effectivement pas obligatoire, ses dispositions pourraient utilement combler les lacunes laissées par les partenaires commerciaux dans leurs conventions. On a également fait observer que certaines des dispositions contenues dans le chapitre 9 ne portaient pas, à proprement parler, sur la seule question du fret: l'article 43-2 concernait la cessation de la responsabilité du chargeur et le transfert des droits; la disposition relative à la mention “fret payé d'avance” qui figurait dans les deux

premières phrases de l'article 44-1 visait à protéger les tiers porteurs d'un document de transport et à clarifier leur situation; et le projet d'article 45 constituait une tentative d'assurer une certaine uniformité concernant les privilèges. On a dit que,

37

#### **A/CN.9/552**

comme ces dispositions énonçaient des règles importantes mais n'avaient trait qu'accessoirement au fret, il faudrait les conserver en vue d'un examen ultérieur, malgré le souhait général de supprimer le chapitre relatif au fret. Tous les membres du Groupe de travail ont été d'accord sur cette façon de procéder, sauf en ce qui concerne le projet d'article 45, qui, selon une opinion exprimée, était trop complexe et portait sur un domaine qui était trop vaste pour se prêter à une législation uniforme et devait être régi par le droit applicable. Selon l'opinion dominante, il convenait de supprimer le chapitre 9 dans sa totalité, mais il a été généralement convenu que le projet d'article 43-2 et les deux premières phrases du projet d'article 44-1 devaient être conservés (et placés ailleurs dans le projet d'instrument) pour que le Groupe de travail puisse les examiner ultérieurement.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le chapitre 9*

164. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé de supprimer le chapitre 9. Le projet d'article 43-2 et les deux premières phrases du projet d'article 44-1 devraient être conservés entre crochets et placés par le secrétariat à un endroit approprié dans le projet d'instrument, en vue de la poursuite des discussions à une session ultérieure.

### **III. Questions diverses**

#### *Dates de la quatorzième session*

165. Il a été noté que, sous réserve de l'approbation de la Commission à sa trente-septième session (New York, 14-25 juin 2004), le Groupe de travail tiendrait sa quatorzième session à Vienne, au Centre international de Vienne, du 29 novembre au 10 décembre 2004.

#### *Organisation des travaux futurs*

166. Afin de structurer le débat sur les dispositions restantes du projet d'instrument, le Groupe de travail a adopté le programme provisoire ci-après pour sa deuxième lecture du projet:

#### *– Quatorzième session*

Responsabilité du transporteur (projets d'articles 14, 22 et 23);

Liberté contractuelle (projets d'articles 2, 88 et 89);

Compétence et arbitrage (projets d'articles 72 à 80 *bis*);

#### *– Quinzième session (New York, printemps 2005)*

Documents de transport et commerce électronique (projets d'articles 3 à 6 et 33 à 40);

Droit de contrôle et transfert de droits (projets d'articles 53 à 61);

Livraison des marchandises (projets d'articles 46 à 52);

Droits d'action et délai pour agir (projets d'articles 63 à 71).

#### *Méthodes de travail*

167. Il a été indiqué au Groupe de travail qu'afin d'accélérer l'échange de vues, la formulation de propositions et l'émergence d'un consensus en vue d'une troisième et dernière lecture du projet d'instrument, un certain nombre de délégations avaient pris l'initiative de créer un groupe informel de consultation qui poursuivrait les débats entre les sessions. On a expliqué que ce groupe informel procéderait par échange de courriers électroniques (et, au besoin, par réunions) et serait ouvert à

toutes les délégations et à tous les observateurs intéressés. Le Groupe de travail

**38**

**A/CN.9/552**

s'est réjoui de cette initiative. L'espoir a été exprimé qu'un certain multilinguisme serait assuré au sein du groupe informel de consultation. Le secrétariat a été prié de superviser le fonctionnement de ce dernier et de faciliter la soumission au Groupe de travail des propositions que les États membres ou les observateurs intéressés souhaiteraient éventuellement faire à propos du projet d'instrument à l'issue de leurs consultations informelles.

168. Un certain nombre de délégations ont souligné qu'il importait de conclure les travaux sur le projet d'instrument dans un délai raisonnable. Certaines délégations ont proposé 2005 ou 2006, jugeant cette échéance raisonnable. Si aucun délai précis n'a été fixé, le Groupe de travail est généralement convenu que, lorsqu'il poursuivrait la discussion à ses prochaines sessions, il devrait avoir constamment à l'esprit et réexaminer régulièrement la question de l'échéance de ses travaux.

*Notes*

1 *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-sixième session, Supplément n° 17 et rectificatif (A/56/17 et Corr.3), par. 345.*

- **ANNEXE IV REPORT FROM THE LONDON SEMINAR**









