

**4. Rapport du Secrétaire général : deuxième rapport sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées; connaissements (A/CN.9/76/Add.1\*)**

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>		<i>Paragraphes</i>
INTRODUCTION GÉNÉRALE . . . . .	177	DEUXIÈME PARTIE : TRANSBORDEMENT	
	<i>Paragraphes</i>	A. — Introduction : types de connaissements . . . . .	1-10
PREMIÈRE PARTIE : LIMITATION DE RESPONSABILITÉ PAR UNITÉ		B. — Le droit et la pratique en matière de clauses de transbordement . . . . .	11-14
A. — Introduction . . . . .	1-9	C. — Problèmes soulevés par le droit et la pratique actuels . . . . .	15-19
1. — La règle limitative posée par la Convention de Bruxelles de 1924 . . . . .	2-5	D. — Dispositions des conventions régissant le transport par air, par route et par chemin de fer . . . . .	20-26
2. — La règle limitative posée par le Protocole de Bruxelles de 1968 . . . . .	6-9	1. — Transport aérien : Convention de Varsovie . . . . .	22-24
B. — Différentes conceptions possibles d'une règle limitative de responsabilité . . . . .	10-44	2. — Transport par route : Convention CMR . . . . .	25
1. — Le Protocole de Bruxelles de 1968 : bases de calcul « par colis ou unité » et par « kilogramme » . . . . .	11-32	3. — Transport par chemin de fer : Convention CIM . . . . .	26
2. — Règle de limitation fondée uniquement sur le poids . . . . .	33-40	E. — Responsabilité du transporteur contractant . . . . .	27-31
3. — Autres conceptions possibles . . . . .	41-43	F. — Responsabilité du transporteur subséquent; transporteur qui effectue la livraison . . . . .	32-34
a) Limitation fondée sur « le poids ou le volume » . . . . .	42	G. — Variantes de projets de disposition . . . . .	35-43
b) Limitation fondée sur le fret payé . . . . .	43	1. — Définition du « port de déchargement » . . . . .	35-40
4. — Résumé des propositions relatives à la formulation d'une règle de base en matière de limitation de responsabilité . . . . .	44	2. — Projets de disposition sur la responsabilité du premier transporteur et des transporteurs subséquents . . . . .	41-43
C. — Autres questions à examiner en vue de la formulation d'une règle complète de limitation de responsabilité . . . . .	45-59	TROISIÈME PARTIE : DÉROUITEMENT	
1. — Définition de l'unité monétaire de référence . . . . .	46-47	A. — Introduction . . . . .	1-2
2. — Application des règles limitatives aux préposés du transporteur . . . . .	48-50	B. — La disposition relative au dérouitement dans l'économie de la Convention et en relation avec les clauses usuelles du contrat de transport . . . . .	3-9
3. — Cas de la perte ou du dommage causé intentionnellement ou par témérité . . . . .	51-55	C. — État actuel du droit et de la pratique en matière de dérouitement . . . . .	10-31
4. — Limite globale de la responsabilité du transporteur . . . . .	56-58	1. — Définition du dérouitement . . . . .	11-16
5. — Résumé des propositions relatives à la formulation d'une règle complète de limitation de responsabilité . . . . .	59	2. — Dérouitement pour sauver des vies ou des biens en mer . . . . .	17-18
D. — Principes selon lesquels le montant de la limitation pourrait être fixé . . . . .	60-62	3. — Dérouitement raisonnable . . . . .	19-27
1. — Rétablissement du montant de la limitation dans sa valeur de 1924 . . . . .	61	4. — Charge de la preuve . . . . .	28
2. — Comparaison avec d'autres conventions en matière de transport . . . . .	62	5. — Effets juridiques du dérouitement . . . . .	29-31
	<i>Page</i>	D. — Autres solutions possibles en matière de dérouitement . . . . .	32-40
Appendice I . . . . .	190	1. — Maintien de la règle actuelle de la Convention relative au dérouitement avec introduction d'une disposition précisant la notion de dérouitement raisonnable . . . . .	32-34
Appendice II . . . . .	190	2. — Introduction dans la Convention d'une définition du dérouitement . . . . .	35

## TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<i>Paragraphes</i>		<i>Paragraphes</i>
3. — Suppression de la disposition de la Convention spécialement consacrée au déroutement et introduction d'une disposition établissant une règle générale sur le sauvetage de vies et de biens en mer . . . . .	36-40	1. — La durée du délai de prescription dans les autres conventions relatives aux transports . . . . .	50
		2. — Suspension du délai de prescription jusqu'au moment où la réclamation est rejetée . . . . .	51-53
QUATRIÈME PARTIE : DÉLAI DE PRESCRIPTION		E. — Modification du délai par voie d'accord . . . . .	54-62
A. — Introduction . . . . .	1-3	1. — Raccourcissement du délai par voie d'accord . . . . .	54
B. — Types de réclamations soumises à prescription . . . . .	4-20	2. — Prolongation du délai . . . . .	55-57
1. — Problèmes d'interprétation concernant la portée des règles de prescription . . . . .	4-10	3. — Libellé éventuel d'une disposition sur la prolongation du délai . . . . .	58-62
2. — Précisions possibles concernant la portée des règles de prescription . . . . .	11-12	F. — Action récursoire (action en indemnité contre un tiers) . . . . .	63-67
3. — Applicabilité du délai de prescription à l'arbitrage . . . . .	13-14	G. — Ensemble du projet de dispositions relatives à la prescription . . . . .	68
4. — Réclamations fondées sur la responsabilité quasi délictuelle (tort) ou délictuelle . . . . .	15-20	CINQUIÈME PARTIE : DÉFINITION FIGURANT À L'ARTICLE PREMIER DE LA CONVENTION	
C. — Point de départ du délai de prescription . . . . .	21-45	A. — Introduction . . . . .	1
1. — La pratique . . . . .	22-25	B. — Définition du « transporteur » : problèmes et solution proposée . . . . .	2-14
2. — Analyse des termes « délivrance des marchandises » et « date à laquelle elles eussent dû être délivrées » . . . . .	26-35	C. — Définition du « contrat de transport » . . . . .	15-20
3. — Point de départ du délai de prescription dans les autres conventions relatives aux transports . . . . .	36-38	D. — Définition du « navire » . . . . .	21-23
4. — Projet de disposition proposé pour le point de départ du délai de prescription . . . . .	39-45	SIXIÈME PARTIE : ÉLIMINATION DES CLAUSES FRAPPÉES DE NULLITÉ DANS LES CONNAISSEMENTS	
D. — Durée du délai de prescription . . . . .	46-53	A. — Introduction . . . . .	1-6
		B. — Solutions possibles . . . . .	7-15

## Introduction générale

1. A sa cinquième session (1972), la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a décidé que son groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes poursuivrait ses travaux conformément au mandat qu'elle lui avait confié à sa quatrième session<sup>1</sup>. Cette résolution concluait que

<sup>1</sup> Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international [abrégé ci-après comme suit : rapport de la CNUDCI] sur les travaux de sa cinquième session (1972), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-septième session, Supplément n° 17 (A/8717)*, par. 51, *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, première partie, II, A; rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa quatrième session (1971), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 17 (A/8417)*, par. 19; *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, première partie, II, A. La résolution adoptée par la Commission à sa quatrième session reprenait la résolution prise sur ce sujet par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED : rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED sur sa seconde session (TD/B/C.4/86).

« il conviendrait d'examiner les règles et pratiques relatives aux connaissements, et notamment les règles figurant dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements (Convention de Bruxelles de 1924) et dans le Protocole portant amendement de cette convention (Protocole de Bruxelles de 1968), en vue de réviser et de développer ces règles de manière appropriée, et qu'une convention internationale nouvelle pourrait être établie, s'il y a lieu, pour adoption, sous les auspices des Nations Unies ».

La résolution prise par la Commission énumérait aussi, dans les alinéas *a* à *i* du paragraphe 2, une série de domaines qui, « entre autres, devraient être examinés en vue de la révision et du développement des règles »<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Les domaines énumérés dans la résolution adoptée par la Commission au cours de sa quatrième session sont les suivants :

« a) La responsabilité en ce qui concerne la marchandise pendant toute la période où celle-ci est sous la garde ou sous l'autorité du transporteur ou de ses agents;

« b) Le système de responsabilités et d'obligations, ainsi que de droits et d'exonérations, qui figure aux articles 3 et 4 de la Convention amendée par le Protocole, et leur interaction,

2. A ses troisième et quatrième (extraordinaire) sessions, le Groupe de travail a utilisé comme document de travail le rapport du Secrétaire général sur la « responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements »<sup>3</sup>. Au cours de ces sessions, le Groupe de travail a examiné et arrêté les règles concernant les points suivants : durée de la responsabilité du transporteur (avant et pendant le chargement; pendant et après le déchargement); responsabilité en ce qui concerne les marchandises en pontée et les animaux vivants; clauses attributives de juridiction; perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur<sup>4</sup>.

3. A sa troisième session, le Groupe de travail a décidé que la cinquième session serait consacrée à l'étude des autres sujets énumérés dans la résolution adoptée par la CNUDCI à sa quatrième session<sup>5</sup>. Ces autres sujets sont : la limitation de responsabilité par unité, le transbordement, le déroutement, le délai de prescription, les définitions figurant à l'article premier de la Convention et l'élimination des clauses frappées de nullité dans les connaissements. Le Secrétaire général a été prié « de préparer un rapport dans lequel il soumettrait des propositions et indiquerait des solutions possibles » à propos de ces questions<sup>6</sup>.

(Suite de la note 2.)

ainsi que l'élimination ou la modification de certaines exonérations de responsabilité du transporteur;

« c) La charge de la preuve;

« d) La juridiction;

« e) La responsabilité en ce qui concerne les marchandises en pontée, les animaux vivants et les transbordements;

« f) La prorogation du délai de prescription;

« g) Les définitions figurant à l'article premier de la Convention;

« h) L'élimination, dans les connaissements, des clauses frappées de nullité;

« i) Le déroutement, la navigabilité et la limitation de responsabilité par unité. »

<sup>3</sup> A/CN.9/63/Add.1 (abrégé ci-après comme suit : premier rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées); *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, IV, annexe. A la quatrième session du Groupe de travail, deux documents de travail établis par le Secrétariat ont été présentés : « Perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur » (A/CN.9/WG.III/WP.6); « Clauses compromissaires » (A/CN.9/WG.III/WP.7). Ces documents de travail sont reproduits dans le présent volume, ci-dessus (deuxième partie, IV, 2 et 3).

<sup>4</sup> Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa troisième session (Genève, 31 janvier-11 février 1972) [A/CN.9/63; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, IV] (abrégé ci-après comme suit : rapport du Groupe de travail sur sa troisième session); rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa quatrième session (extraordinaire) [Genève, 25 septembre-6 octobre 1972] [A/CN.9/74; reproduit dans le présent volume, *supra*, deuxième partie, IV, 1] (abrégé ci-après comme suit : rapport du Groupe de travail sur sa quatrième session).

<sup>5</sup> Rapport du Groupe de travail sur sa troisième session, par. 72.

<sup>6</sup> *Id.*, par. 73.

Afin de réunir la documentation nécessaire à la rédaction du rapport, le Secrétaire général a été également prié « d'inviter les gouvernements et les organisations internationales et intergouvernementales qui s'intéressent à la question à présenter des observations et des suggestions »<sup>7</sup>. En conséquence, un questionnaire a été établi et adressé aux gouvernements et aux organisations intéressés<sup>8</sup>.

4. Conformément à la demande du Groupe de travail, le présent rapport lui est soumis pour examen à sa cinquième session. Le rapport se réfère aux nombreuses réponses reçues au questionnaire<sup>9</sup> et utilise également le rapport du secrétariat de la CNUCED sur les connaissements<sup>10</sup>, dont les Groupes de travail de la CNUCED et de la CNUDCI ont tous deux été saisis.

5. A sa quatrième session, le Groupe de travail a décidé ce qui suit : « ... les sujets le plus étroitement liés à la question fondamentale de la responsabilité du transporteur devraient être abordés en premier. C'est pourquoi la priorité devrait être donnée à la limitation de la responsabilité par unité, au transbordement et au déroutement<sup>11</sup>. » L'ordre suivi dans le présent rapport est conforme à cette décision. Les titres des différentes parties sont les suivants :

Première partie : Limitation de responsabilité par unité;

Deuxième partie : Transbordement;

Troisième partie : Déroutement;

Quatrième partie : Délai de prescription;

Cinquième partie : Définitions figurant à l'article premier de la Convention;

Sixième partie : Élimination des clauses frappées de nullité dans les connaissements.

## Première partie : limitation de responsabilité par unité

### A. — INTRODUCTION

1. La première partie du rapport répond à la décision prise par la Commission, comme suite à la recommandation du Groupe de travail, d'examiner « la limitation de responsabilité par unité »<sup>12</sup>. Les instruments juridiques pertinents sont : la Convention inter-

<sup>7</sup> *Id.*, par. 74.

<sup>8</sup> Le texte du questionnaire figure en appendice, après la sixième partie du présent rapport.

<sup>9</sup> D'autres réponses parviendront sans doute au Secrétariat après la rédaction du présent rapport. Le texte de toutes les réponses, dans la langue originale, sera mis à la disposition des membres du Groupe de travail.

<sup>10</sup> Document TD/B/C.4/ISL/6/Rev.I (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.II.D.2).

<sup>11</sup> Rapport du Groupe de travail sur sa quatrième session, par. 55.

<sup>12</sup> Voir l'introduction générale, par. 3 et note 2.

nationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements<sup>13</sup> et le Protocole de 1968 portant modification de cette convention<sup>14</sup>.

1. *La règle limitative posée par la Convention de Bruxelles de 1924*

2. L'article 4 5) de la Convention de Bruxelles stipule :

« Le transporteur comme le navire ne seront tenus responsables en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises, ou les concernant, pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement...<sup>15</sup>. »

3. Ainsi, ces dispositions fixent un maximum de « 100 livres sterling par colis ou unité » de marchandises perdues ou endommagées comme limite à la responsabilité du transporteur, et celui-ci ne peut stipuler une somme moindre<sup>16</sup>. Cette limitation s'applique dans tous les cas, à moins que le connaissement n'établisse une somme maximale plus importante ou à moins que « la nature et la valeur [des] marchandises n'aient été déclarées par le chargeur et que cette déclaration ait été insérée au connaissement », faculté rarement utilisée.

<sup>13</sup> Abrégée ci-après comme suit : « Convention de Bruxelles », Société des Nations, *Recueil des traités*, vol. CXX, p. 156, n° 2764; le texte de la Convention est reproduit dans le *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, vol. II (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.73.V.3), ch. II, 1. Les dispositions essentielles de cette convention sont souvent dénommées « Règles de La Haye ».

<sup>14</sup> Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, signées à Bruxelles le 25 août 1924 (ci-après dénommé « Protocole de Bruxelles » ou simplement le « Protocole »). Ce protocole a été adopté à la douzième session de la Conférence diplomatique de droit maritime de Bruxelles, 16-27 mai 1967 et 19-24 février 1968, sur la base d'un projet établi par le Comité maritime international (ci-après dénommé « CMI ») au cours de sa vingt-sixième session, réunie à Stockholm en 1963, généralement connu sous le nom de « Règles des Visby ». Le texte du Protocole est reproduit dans le *Registre des textes*, vol. II, ch. II, 1. Les articles 2 et 3 du Protocole de Bruxelles, qui concernent la limitation de la responsabilité, figurent à l'appendice II.

<sup>15</sup> L'article 4 5) poursuit :

« Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

« Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximale différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

« Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fautive de leur nature ou de leur valeur. »

<sup>16</sup> Voir le troisième alinéa de l'article 4 5) [note 4 ci-dessus] et l'article 3 8), selon lequel : « Toute clause... atténuant ... la responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention sera nulle, non avenue et sans effet ».

4. La règle limitative posée par l'article 4 5) de la Convention de Bruxelles se compose de deux éléments : a) la base de calcul quantitative, c'est-à-dire le nombre de « colis » ou « unités », et b) la somme d'argent maximale. Chacun de ces éléments a soulevé des problèmes.

5. a) Le premier élément, exprimé par les termes « colis ou unité », s'est révélé d'application difficile pour de nombreux types de marchandises. Dans la section B, on examinera plus à fond ce problème et les possibilités de solution qui s'offrent (par. 10 et suivants). b) La limitation à une somme maximale<sup>17</sup> de 100 livres sterling est restée inchangée depuis 49 ans en dépit de l'inflation et des dévaluations monétaires qui ont ramené sa valeur actuelle à une fraction de sa valeur d'origine<sup>18</sup>. C'est pourquoi, lorsque la Convention de Bruxelles a été réexaminée par le « CMI » au cours des années 60, les partisans d'une modification tendant à augmenter la somme maximale prévue par l'article 4 5) ont été nombreux.

2. *La règle limitative posée par le Protocole de Bruxelles de 1968*

6. La modification apportée par le CMI figure dans l'article 2, a, du Protocole de Bruxelles de 1968<sup>19</sup>, selon lequel :

« A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10 000 francs par colis ou unité ou 30 francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. »

<sup>17</sup> Tout au long de la première partie du rapport, l'expression « somme d'argent » renvoie au montant fixé par les dispositions limitatives de responsabilité, et l'expression « base de calcul » renvoie à la quantité servant à l'évaluation des marchandises perdues ou endommagées — qu'il s'agisse de « colis », « unités », « poids », « volume » ou toute autre mesure par laquelle la somme maximale est multipliée.

<sup>18</sup> Un taux d'inflation moyen de 4 p. 100 pour l'ensemble de cette période de 49 ans est une hypothèse raisonnable. A ce taux, 100 livres sterling de 1924 représentent 683 livres sterling actuelles; si l'on retient un taux moyen plus modéré de 3 p. 100, la valeur actuelle correspondante est de 425 livres sterling; à un taux de 2 p. 100 — hypothèse vraisemblablement en deçà de la réalité — cette valeur est de 264 livres sterling. Voir A. J. Merrett and Allen Sykes, *The Finance and Analysis of Capital Projects*, Londres, 1963, p. 510. Selon la plupart des réponses au questionnaire, la somme maximale prévue par l'article 4 5) ne pouvait donner satisfaction. L'URSS a fait remarquer dans sa réponse que le montant maximal de la responsabilité pécuniaire est à l'heure actuelle, en termes réels, beaucoup plus faible qu'à l'époque où il a été établi en 1924. En revanche, la Turquie jugeait satisfaisante la somme maximale fixée par l'article 4 5).

<sup>19</sup> Le Protocole de Bruxelles contient d'autres dispositions concernant la limitation de responsabilité que l'on étudiera plus loin.

7. L'article 2, *d*, du Protocole apporte les précisions suivantes :

« *d*) Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin...<sup>20</sup>. »

8. La somme maximale de 10 000 francs Poincaré « par colis ou unité », prévue au Protocole équivaut approximativement à 307 livres sterling (799 dollars É.-U., ou 4 093 nouveaux francs français); la somme de 30 francs Poincaré « par kilogramme » équivaut approximativement à 0,90 livre sterling (2,40 dollars É.-U., ou 12,30 francs français). Ainsi, parmi les éléments importants de l'article 2, *a*, du Protocole, on trouve : 1) l'augmentation de la somme maximale « par colis ou unité » à 10 000 francs définis par rapport à l'or, au lieu de 100 livres sterling — niveau qui représente à peu près deux fois et demie celui de la Convention de 1924; 2) le maintien de l'expression « par colis ou unité »; et 3) l'introduction d'une possibilité d'option pour un plafond de 30 francs par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées.

<sup>20</sup> L'unité monétaire dont il est question dans cette disposition est généralement connue sous le nom de « franc Poincaré », et l'on adopte ci-après cette dénomination ou l'abréviation « franc P. ».

Au cours officiel de l'or, 38 dollars des États-Unis l'once (*troy ounce*), par définition :

1 franc P. = approximativement 0,0799 dollar E.-U. (0,03 livre sterling) [0,41 nouveau franc français];

10 000 francs P. = 799 dollars E.-U. (307 livres sterling) [4 099 francs français];

30 francs P. = 2,40 dollars E.-U. (0,90 livre sterling) [12,30 francs français];

30 francs P./kg = 1,09 dollar E.-U./lb. (0,42 livre sterling/lb.) [5,6 francs français/lb.].

A l'heure actuelle, cependant, le prix officiel de l'or et son prix sur le marché diffèrent très sensiblement : le 20 septembre 1972, le prix de l'or sur le marché de Zurich s'établissait à 65 dollars E.-U. l'once. Au prix du *marché* de l'or, les valeurs exprimées en franc Poincaré sont les suivantes :

1 franc P. = approximativement 0,137 dollar E.-U. (0,053 livre sterling) [0,70 franc français];

10 000 francs P. = 1 370 dollars E.-U. (527 livres sterling) [7 028 francs français];

30 francs P. = 4,11 dollars E.-U. (1,58 livre sterling) [21,1 francs français];

30 francs P./kg = 1,87 dollar E.-U./lb. (0,72 livre sterling/lb.) [9,6 francs français/lb.].

Les rédacteurs du Protocole souhaitent que les lois nationales de mise en application du Protocole adoptent une définition en francs Poincaré du montant de la somme maximale, au lieu de convertir l'équivalent de ce montant dans leur monnaie nationale. C'est ce que révèle la suppression dans le Protocole de l'expression « ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie » qui figure à l'article 4 5) de la Convention de Bruxelles, ainsi que la phrase suivant la définition de « franc » (Poincaré) dans l'article 2, *d*, du Protocole : « La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige. » D'autre part, le Président de la réunion de travail sur l'article 2 1) à la Conférence diplomatique de 1967/1968 déclarait dans son rapport que l'expression de la somme maximale en francs Poincaré était « un montant auquel il sera dorénavant nécessaire de se référer dans tous les pays qui auront signé et ratifié le Protocole — puisque les États n'ont plus la possibilité d'exprimer cette somme maximale dans leur monnaie nationale ». « Rapport du professeur Van Ryn, président de la réunion de travail sur le paragraphe 1 de l'article 2 des Règles de Visby », in Conférence diplomatique de droit maritime, douzième session (première phase), Bruxelles, 1967, p. 716.

9. Dans les paragraphes suivants, l'article 2, *a*, du Protocole de Bruxelles est examiné plus à fond, compte tenu des différentes conceptions possibles d'une règle limitative de responsabilité.

#### B. — DIFFÉRENTES CONCEPTIONS POSSIBLES D'UNE RÈGLE LIMITATIVE DE RESPONSABILITÉ

10. La section B analyse différentes manières de concevoir une règle limitative de responsabilité et envisage les questions suivantes : 1) Les dispositions de l'article 2, *a*, du Protocole de Bruxelles donnent-elles à une règle de cette nature la structure voulue? 2) Est-il possible d'améliorer l'article 2, *a*, en y introduisant des précisions? 3) Serait-il préférable d'adopter une conception différente de celle retenue dans l'article 2, *a*, du Protocole?

##### 1. *Le Protocole de Bruxelles de 1968 : bases de calcul « par colis ou unité » et « par kilogramme »*

11. Comme on l'a noté plus haut, l'alinéa *a* de l'article 2 du Protocole énonce deux règles de limitation — l'une formulée « par colis ou unité » et l'autre « par kilogramme » — et stipule que la limite la plus élevée prévue par ces règles est applicable. Il semble que la règle « par colis ou unité » doive s'appliquer à des chargements relativement légers et la règle « par kilogramme » à des chargements plus lourds. Plus précisément, dès qu'un colis ou une unité pèse 334 kilos ou plus, la limitation totale calculée « par kilogramme » dépasse 10 000 francs P. et c'est alors cette limitation calculée sur la base du kilogramme qui est applicable.

12. Toutefois, on peut prévoir certaines difficultés d'interprétation pour l'application des règles du Protocole. C'est ainsi qu'il est difficile d'appliquer les termes « colis ou unité » figurant à l'article 4 5) de la Convention de Bruxelles aux chargements de type ci-après : 1) objets partiellement mis en caisse ou emballés (par exemple des tracteurs recouverts en partie d'un coffrage ou du bois de charpente lié avec du feuilard); 2) objets volumineux non emballés (par exemple automobiles, locomotives ou matériel lourd), 3) marchandises en vrac (par exemple grains et liquides); 4) marchandises unitarisées (comme celles transportées dans des conteneurs). Les problèmes que posent ces quatre types de marchandises sont examinés ci-après :

##### *Chargements du type 1 : objets partiellement emballés*

13. La question qui se pose dans ce cas est de savoir si une marchandise partiellement emballée est un « colis » ou une « unité ». Cette question revêt une grande importance car le mot « unité » peut avoir deux sens :

Soit *a*) l'unité physique sous laquelle se présente la marchandise expédiée (c'est-à-dire l'« unité de chargement »)<sup>21</sup>;

<sup>21</sup> L'« unité de chargement » est expressément désignée dans le Code italien de la navigation, art. 423, qui emploie le terme « unité de chargement » (« *unite di carico* »); c'est vraisemblablement le même sens qui est donné dans l'expression « colis ou autre unité de chargement » contenue dans le Code maritime scandinave qui s'applique au transport par mer de marchandises intéressant le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède.

Soit b) l'unité de quantité, de poids ou de volume sur la base de laquelle sont calculés les taux de fret des marchandises (c'est-à-dire l'« unité de fret »)<sup>22</sup>.

14. Si le mot « unité » s'entend de l'unité de *chargement* (hypothèse a ci-dessus), les problèmes que pose l'expression « colis ou unité » sont moins importants, car ces deux termes désignent un seul objet, physiquement distinct. La limitation de responsabilité pour cet objet serait calculée soit sur la base d'un « colis ou d'une unité [de chargement] », soit sur la base du nombre de kilos du poids brut de l'objet, selon que son poids dépasse ou non 334 kilos.

15. En revanche, une « unité de fret » (hypothèse b ci-dessus) n'est pas établie d'après la divisibilité physique de la marchandise mais d'après une unité de mesure telle que la tonne, le kilogramme ou le mètre cube. En conséquence, la limitation de responsabilité varie souvent dans de grandes proportions selon que la marchandise est mesurée en « colis » ou en « unités de fret »<sup>23</sup>. C'est ainsi qu'une locomotive de 30 tonnes, partiellement protégée, peut être un « colis » ou constituer « 30 unités de fret » (lorsque le fret est calculé à la tonne). Dans ce cas, la limitation de responsabilité prévue par le Protocole peut être de :

1) « Par colis ou unité » : a) 10 000 francs P. pour 1 « colis » ; ou b) 300 000 francs P. pour 30 « unités de fret », à 10 000 francs l'« unité » ; ou

2) « Par kilogramme » : environ 818 160 francs P. pour 30 tonnes de poids à 30 francs le kilogramme.

16. C'est pourquoi, dans les cas où les marchandises ne sont que partiellement protégées ou emballées, les termes : « colis ou unité » figurant à l'alinéa a de l'article 2 du Protocole de Bruxelles peuvent donner

lieu à des différends lorsqu'il s'agit de savoir : 1) si une marchandise constitue un « colis », une « unité de chargement », ou plusieurs « unités de fret » ; 2) laquelle des deux règles par « colis ou unité » ou « par kilogramme », autorise un plafond de responsabilité plus élevé. Étant donné qu'il existe de nombreuses façons de conditionner les marchandises en vue de leur expédition, il est difficile de savoir à l'avance quelle règle s'appliquera<sup>24</sup>.

*Chargements des types 2 et 3 : objets volumineux non emballés et marchandises en vrac*

17. Les chargements des types 2 et 3 ne donnent pas lieu à d'aussi nombreuses possibilités d'interprétation. On ne peut aisément qualifier de « colis » une locomotive non emballée (type 2) et encore moins utiliser ce terme dans le cas d'un chargement de pétrole d'un minéralier (type 3). C'est pourquoi les tribunaux appliquent généralement le terme « unité » à ces chargements. Toutefois, la question subsiste de savoir si ces chargements peuvent être évalués en « unités de chargement » ou en « unités de fret », avec toutes les difficultés qui s'ensuivent et qui ont été exposées plus haut.

*Chargements du type 4 : conteneurs*

18. L'application des termes « colis ou unité » aux chargements conteneurisés a soulevé les questions suivantes devant de nombreuses juridictions : le conteneur doit-il être considéré comme le seul « colis » ou la seule « unité » aux fins de la limitation de responsabilité, quel que soit le nombre de colis qu'il contient ? Ou bien la limitation de responsabilité doit-elle s'appliquer à *chaque colis ou unité* inclus dans le conteneur ? La disposition fondamentale relative à la responsabilité qui figure à l'alinéa a de l'article 2 du Protocole ne règle pas ces questions. C'est l'alinéa c de l'article 2 qui contient une disposition spéciale à cet égard ; il est ainsi conçu :

« c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité<sup>25</sup>. »

<sup>24</sup> La question de savoir si une marchandise est un « colis » ou une « unité de fret » est abondamment controversée et donne lieu à un important contentieux. Pour certaines questions délicates, voir *Gulf Italia Company c. American Export Lines, Inc., op. cit.*, affaire dans laquelle l'expédition d'un tracteur à chenille avait été préparée en fixant du papier hydrofuge sur certaines parties du tracteur et en renfermant partiellement sa superstructure dans un coffrage en bois ; toutefois, les chenilles du tracteur n'étaient pas recouvertes et le tracteur lui-même n'était pas amarré sur un bâti. Il a été jugé que le tracteur ne constituait pas un « colis ». Cependant, dans l'affaire *Aluminios Pozuelo c. S.S. Navigator*, 277 F. Supp. 1008 (1967), il a été jugé qu'une presse pesant 6 200 livres et boulonnée sur un bâti deux fois plus volumineux environ que le socle de la presse était un « colis ».

<sup>25</sup> Dans sa réponse, la République fédérale d'Allemagne considère cette disposition comme « la meilleure solution possible ». L'Australie a indiqué que cette disposition constituait une « amé-

<sup>22</sup> A l'intérieur de cette notion, on peut faire une distinction entre : 1) l'unité prise en ligne de compte dans un connaissement particulier pour le calcul du fret, c'est-à-dire l'« unité de fret déclarée » ; ou 2) l'unité habituellement employée pour calculer le fret de marchandises du même type, c'est-à-dire l'« unité de fret habituelle ». L'article 4 5) de la *United States Carriage of Goods by Sea Act* (loi des États-Unis sur le transport des marchandises par mer) adopte explicitement l'« unité de fret habituelle » en prévoyant une limitation « par colis... ou dans le cas de marchandises non expédiées par colis, par unité de fret habituelle ». L'article 105 du Code maritime suisse emploie également l'expression « unité de fret ». Voir également art. 165 du Code de la marine marchande de l'URSS.

<sup>23</sup> Voir par exemple l'affaire *Mitsubishi International Corp. c. S.S. Palmetto State*, 311 F. 2d 382 (1962) : un rouleau de feuilles d'acier d'un poids de 32,5 tonnes, entièrement emballé et enfermé dans une caisse de bois, qui avait subi des dommages s'élevant à 31 000 dollars, a été considéré comme étant un « colis » au sens du paragraphe 5 de l'article IV de la *United States' Carriage of Goods by Sea Act*, la responsabilité de l'armateur étant en conséquence limitée à 500 dollars. Si cette marchandise n'avait pas été considérée comme un « colis », la limitation de responsabilité aurait été calculée en « unités de fret », qui auraient vraisemblablement été des tonnes, et elle se serait élevée au total à 32 1/2 fois 500 dollars, soit 16 250 dollars. Comparer avec l'affaire *Gulf Italia Co. c. American Export Lines*, 263 F. 2d 135 (1959), dans laquelle il a été jugé qu'un tracteur d'un poids de 34,6 tonnes constituait 34,6 « unités de fret », la limitation de responsabilité s'élevant à 34,6 fois 500 dollars, soit 17 300 dollars, et non pas un « colis » pour lequel la responsabilité était limitée à 500 dollars. Voir également René Rodière, *Traité général de droit maritime*, Paris, 1968, p. 302.

19. Cet article a soulevé la question de savoir si le conteneur lui-même doit être compté comme un « colis ou unité » en plus des colis qu'il contient, lorsque le nombre des « colis » ou « unités » est « énuméré dans le connaissance... »<sup>26</sup>.

20. La question de savoir si le conteneur lui-même doit être compté comme un « colis » ou une « unité » pourrait être réglée par une modification du libellé de l'article 2, paragraphe c, du Protocole de Bruxelles. Le texte ainsi modifié est énoncé ci-après (les mots à ajouter sont soulignés; les mots qui seraient à supprimer — dans le texte anglais seulement — sont placés entre crochets, les mots facultatifs sont mis entre parenthèses) :

*Projet d'amendement à l'alinéa c de l'article 2*

Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissance comme étant inclus dans cet engin et *cet engin lui-même* (lorsqu'il est fourni par le chargeur) seront considérés comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

Il est tenu compte de cette proposition dans le projet de règle relative à la limitation de responsabilité qui est énoncé au paragraphe 59 ci-après<sup>27</sup>.

21. Une disposition particulière concernant les conteneurs ne s'impose que si la règle de limitation de responsabilité par « colis ou unité » est retenue. Si une règle de limitation de responsabilité fondée uniquement sur le poids était adoptée, la disposition de l'article 2, alinéa c, du Protocole de Bruxelles perdrait alors sa raison d'être. C'est pourquoi la disposition tout entière relative aux conteneurs a été mise entre parenthèses (pour indiquer qu'elle est facultative) dans le projet de règle relative à la limitation de responsabilité qui est énoncé plus loin.

22. En résumé, bien que le Protocole prévoit une règle de limitation « par kilogramme », il semble bien qu'il demeurerait nécessaire, dans de nombreux cas, de déterminer le nombre de « colis » ou d'« unités » afin de savoir laquelle des deux règles, par « colis ou unité » ou « par kilogramme », permet d'obtenir la limite la plus élevée, (qui est la limite applicable), ce qui soulèverait ici encore les difficultés d'interpréta-

tion déjà évoquées en ce qui concerne les termes « colis ou unité »<sup>28</sup>. En conséquence, si le Groupe de travail considère que l'alinéa a de l'article 2 du Protocole mérite d'être conservé quant au fond comme disposition de base relative à la limitation de responsabilité, il voudra peut-être envisager d'apporter audit article un ou plusieurs des amendements énoncés ci-après, qui en préciseraient le sens.

23. Selon le premier de ces amendements, la limitation « par colis » pourrait constituer la première base de limitation de responsabilité, une limitation subsidiaire étant prévue « par unité de fret » pour les marchandises non expédiées en « colis ». Cette précision pourrait être apportée en modifiant comme suit l'alinéa a de l'article 2 du Protocole :

*Variante 1*

... le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de : a) ... francs par colis ou, dans le cas de marchandises non expédiées en colis, par unité de fret; ou b) ... francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. (C'est nous qui soulignons.)

24. Ce libellé, qui est utilisé dans la *United States' Carriage of Goods by Sea Act*<sup>29</sup> dissiperait les incertitudes quant à la question de savoir si le terme « unité » signifie unité de « fret » ou « de chargement ». Toutefois, l'emploi de l'expression « unité de fret » peut avoir des inconvénients non négligeables. Premièrement, comme on l'a déjà fait observer, les termes « unité de fret » sont eux-mêmes quelque peu ambigus, puisqu'ils peuvent s'entendre soit de l'unité de fret « habituelle » pour un certain type de marchandises ou de l'unité de fret « réelle » spécifiée dans le connaissance<sup>30</sup>. Deuxièmement, l'emploi de l'« unité de fret » aurait pour effet de faire fluctuer de manière arbitraire le montant total de la limitation, selon que les taux de fret sont calculés « par kilogramme », « par tonne », ou d'après un tarif unique, forfaitaire, pour la totalité du chargement. Troisièmement, cette méthode de calcul de la limitation de responsabilité permettrait aux transporteurs de définir eux-mêmes leurs propres limites de responsabilité selon le mode de fixation de leurs taux de fret. Quatrièmement, du fait que les taux de fret

(Suite de la note 25.)

liation marquée » qui devait être « conservée lors de toute révision ultérieure des Règles de La Haye ». Dans sa réponse, la Tchécoslovaquie a estimé que cette disposition constituait une « solution satisfaisante pour le moment ». Par contre, tout en reconnaissant que le paragraphe c de l'article 2 constituait « un progrès », la Suède a indiqué que ce paragraphe était « inutilement compliqué et qu'il soulevait certaines difficultés d'interprétation ».

<sup>26</sup> L'alinéa c de l'article 2 ne règle pas non plus la question de savoir si les transporteurs doivent être autorisés à percevoir des taux de fret supplémentaires *ad valorem* lorsque les colis inclus dans un conteneur sont individuellement déclarés. Voir John L. DeGurse, Jr., « The Container Clause in article 4 (5) of the 1968 Protocol to the Hague Rules », 2, *Journal of Maritime Law and Commerce* 131, octobre 1970.

<sup>27</sup> Voir également les paragraphes 23 à 28.

<sup>28</sup> Les termes « colis ou unité » ont été jugés peu satisfaisants dans plusieurs réponses au questionnaire. Voir la réponse de l'Australie, de l'Irak, de la Norvège, de la République fédérale d'Allemagne, de la Suède, de la Tchécoslovaquie et de l'URSS.

<sup>29</sup> 46 U.S.C. 1304 (5). Dans sa réponse, l'Australie a approuvé l'expression : « unité de fret habituelle » qui lui semble fournir une meilleure base de calcul que l'expression actuelle : « colis ou unité ». Par contre, la Tchécoslovaquie, tout en notant que les termes : « colis ou unité » ne sont pas satisfaisants, a indiqué que l'expression « unité de fret habituelle » n'avait pas réglé de manière satisfaisante les difficultés d'interprétation. La République fédérale d'Allemagne a indiqué que les termes « colis ou unité » n'étaient pas satisfaisants, tout en ajoutant que l'alinéa a de l'article 2 du Protocole devait être conservé tel qu'il est car il n'existait apparemment pas de formulation plus appropriée.

<sup>30</sup> Voir plus haut la note 11.

sont fréquemment calculés d'après le poids des marchandises, l'emploi de l'« unité de fret », dans les nombreux cas où les marchandises ne sont pas transportées en « colis », reviendrait simplement à appliquer deux règles de limitation fondées sur le poids, par exemple « par tonne » (l'unité de fret) et « par kilogramme » (l'autre base de calcul prévue par l'alinéa *a* de l'article 2).

25. Pour toutes ces raisons, le Groupe de travail peut estimer que l'emploi des termes « unité de fret » à l'alinéa *a* de l'article 2 ne constitue pas une solution satisfaisante aux problèmes que pose l'interprétation de cet article.

26. Les mots « ou autre unité de chargement » pourraient être ajoutés à l'alinéa *a* de l'article 2 du Protocole, la règle de limitation étant alors énoncée comme suit :

*Variante II-A*

... le transporteur, comme le navire, ne sont en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de ... francs par colis ou autre unité de chargement ou ... francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

27. On pourrait également supprimer les mots « par colis », la disposition se lisant comme suit :

*Variante II-B*

... pour une somme supérieure à l'équivalent de ... francs par unité de chargement...

28. Les variantes II-A et II-B élimineraient les ambiguïtés du mot « unité ». Elles permettraient aussi de faire ressortir clairement que la limitation de « 10 000 francs » s'applique à une marchandise physiquement divisible, ce que les rédacteurs de l'alinéa *a* de l'article 2 avaient vraisemblablement à l'esprit<sup>31</sup>. Si l'on entend conserver, quant au fond, l'alinéa *a* de l'article 2, avec une simple modification destinée à en préciser le sens, il semble que l'une ou l'autre des deux variantes II, qui introduisent la notion d'« unité de chargement », serait une solution appropriée.

29. Toutefois, une simple précision de sens, si elle est utile, peut ne pas satisfaire aux conditions requises d'une règle de limitation de responsabilité. C'est ainsi qu'elle ne réglerait pas les difficultés d'interprétation que posent les conteneurs<sup>32</sup>, pour lesquels il faudrait prévoir une disposition distincte. En outre, le fait de conserver le critère du « colis ou unité » reviendrait à maintenir la disparité qui existe entre les règles de limitation de responsabilité du transport maritime et celles

qui sont applicables à d'autres modes de transport<sup>33</sup>. Ces deux insuffisances traduisent l'incapacité de traiter dans une seule disposition des deux particularités les plus actuelles du transport maritime : la conteneurisation et le transport combiné ou sans rupture de charge.

30. En outre, des problèmes d'interprétation peuvent naître non pas de l'utilisation des mots « colis ou unité », mais bien des règles de limitation de responsabilité telles qu'elles sont formulées à l'article 2, *a*. Prenons, par exemple, la perte ou le dommage causé à une cargaison faisant l'objet d'un seul connaissement où sont consignés plusieurs « colis » ou « unités » de poids différent. Dans ce cas, il est difficile de savoir si la limite la plus élevée prévue par les deux règles de limitation s'appliquera à chaque « colis » ou « unité » ou à la cargaison prise dans son ensemble. C'est ainsi que si un chargement de cinq « colis » dont l'un pèse 1 000 kilos et les quatre autres 150 kilos chacun, vient à être perdu ou endommagé, on peut arriver en appliquant le Protocole aux chiffres suivants de limitation :

1) 50 000 francs (cinq unités à 10 000 francs par unité);

2) 70 000 francs (1 000 kilos × 30 francs pour une unité; 10 000 francs par unité pour quatre unités).

31. Si la règle de la limite « la plus élevée » doit être appliquée à l'ensemble du chargement, la première solution (« colis ou unité ») s'appliquerait dans l'exemple ci-dessus; si la règle de la limite « la plus élevée » doit s'appliquer à chaque « unité » individuellement, c'est la deuxième solution qui s'applique.

32. Pour les raisons indiquées ci-dessus, le Groupe de travail estimera peut-être qu'il n'est pas possible de régler de manière satisfaisante les problèmes que pose l'alinéa *a* de l'article 2 du Protocole de Bruxelles en se bornant simplement à préciser le libellé actuel, et il voudra peut-être examiner d'autres conceptions possibles de la règle de limitation de responsabilité.

*2. Règle de limitation fondée  
uniquement sur le poids*

33. Trois grandes conventions en matière de transport contiennent des dispositions restrictives fondées uniquement sur le poids des marchandises perdues ou endommagées. Les dispositions pertinentes de ces conventions sont les suivantes :

*Convention de Varsovie*

Paragraphe 2 de l'article 22 : « Dans le transport des marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 250 francs par kilogramme...<sup>34</sup>. »

<sup>31</sup> Cette conclusion semble être justifiée par le fait que la limitation « par colis ou unité » de l'article 2, *a* est destinée à s'appliquer aux chargements légers et de valeur, plus précisément aux chargements d'un poids inférieur à 334 kilos, et dont la valeur excède 30 francs P. par kilogramme. Ainsi, ce qui importe, c'est le poids et la valeur de l'objet physique transporté (l'« unité de chargement ») et non la manière dont le fret est calculé (l'« unité de fret »).

<sup>32</sup> Voir plus haut, par. 18.

<sup>33</sup> Toutes les autres conventions les plus importantes en matière de transport utilisent la règle « par kilogramme » pour calculer la limitation de responsabilité. Pour le libellé exact de ces conventions, voir le paragraphe 33 ci-après.

<sup>34</sup> Aux termes du paragraphe 4 de l'article 22 : « Les sommes indiquées [ci-dessus] sont considérées comme se rapportant [au franc français constitué] par 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. »

*Convention CIM*

Selon le paragraphe 1 de l'article 31 : « L'indemnité [pour perte totale ou partielle de la marchandise] ne peut... dépasser 100 francs par kilogramme de poids brut manquant...<sup>35</sup>. »

Article 33 : [en cas d'avarie] « l'indemnité ne peut... dépasser :

« a) Si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

« b) Si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée. »

*Convention CMR*

Les articles 23 3) et 25 2) sont identiques aux dispositions ci-dessus de la Convention CIM, sauf pour ce qui concerne la limite pécuniaire fixée à « 25 francs par kilogramme du poids brut manquant<sup>36</sup> ».

34. Fonder la limitation sur le poids (« par kilogramme ») mettrait la Convention de Bruxelles en accord avec les bases de calcul utilisées dans les principales autres conventions relatives au transport<sup>37</sup>. De ce fait, on éliminerait les termes imprécis de « colis ou unité », et l'on pourrait parvenir à une meilleure proportionnalité entre le montant du fret payable et la responsabilité maximale du transporteur<sup>38</sup>. Cela résoudrait également les problèmes d'interprétation relatifs aux conteneurs, puisque le poids du conteneur serait le seul élément à prendre en considération pour le calcul de la limitation globale.

35. Pour adopter une base de limitation « par kilogramme », il faudrait supprimer les termes « 10 000 francs par colis ou unité ou » de l'article 2, a, du Protocole de Bruxelles, de telle sorte que cette disposition se lise comme suit :

*Variante III-A*

... le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de... francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées<sup>39</sup>.

<sup>35</sup> L'article 56 dispose que : « Les sommes indiquées en francs dans la présente convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc-or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900 ». Cette unité monétaire, connue sous le nom de franc « Germinal », a une valeur qui est environ cinq fois celle du franc « Poincaré », qui est l'unité à laquelle se réfèrent la Convention de Varsovie et le Protocole de Bruxelles. La somme maximum de 100 francs « Germinal » prévue par le paragraphe 1 de l'article 31 de la Convention CIM, est environ l'équivalent de 496 francs « Poincaré ».

<sup>36</sup> Il est précisé dans ces articles que : « Le franc s'entend du franc-or, d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900 ».

<sup>37</sup> Un système de limitation fondé uniquement sur le poids a été proposé dans les réponses de la Norvège et de la Suède. L'Australie s'est déclarée favorable à une limitation fondée sur le poids ou « la dimension cubique » lorsqu'il s'agit de marchandises en vrac.

<sup>38</sup> Habituellement, le fret dépend du poids ou du volume des marchandises, plutôt que du nombre de colis ou d'unités. E. Selvig, « The Unit Limitation of Carriers' Liability », in K. Grönfors, éd., *Six Lectures on the Hague Rules*, Stockholm, 1965, p. 119.

<sup>39</sup> Au cours de la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1967-1968, deux rédactions similaires ont été proposées, séparément, par la Finlande, la Norvège et la Suède, d'une part, et par les États-Unis, d'autre part. Voir respectivement, Conférence diplo-

36. Il faut admettre qu'une limitation uniquement fondée sur le poids « des marchandises perdues ou endommagées » n'évite pas totalement les problèmes de qualification. Supposons, par exemple, qu'un sac de grain pesant 100 kilos se déchire et perd 30 kilos au cours du chargement. Doit-on calculer la limite de responsabilité sur la base de la « perte » d'une partie (30 kilos) ou sur la base du « dommage » causé au colis tout entier (100 kilos)? Le même problème peut se poser, par exemple, dans le cas du chargement d'un carton contenant 10 machines à écrire, chacune pesant 10 kilos. Si le carton est détérioré et que trois machines à écrire sont perdues, faut-il utiliser comme base de calcul pour la limite de responsabilité : a) la « perte » de trois machines à écrire (30 kilos) ou b) le « dommage » causé au carton tout entier (100 kilos)? D'autres cas peuvent se présenter, comme celui de 10 colis distincts embarqués sous un seul connaissement et dont trois se perdent, ou celui d'un embarquement en vrac (par exemple du grain transporté en cale) dont une partie est perdue ou endommagée.

37. Selon la variante III-A ci-dessus, qui se fonde sur le texte de l'article 2, a, du Protocole de Bruxelles de 1968, le concept de « dommage » aux « marchandises » pourrait constituer un point de départ pour aborder ces problèmes. Un sac de grain qui a été déchiré et qui a perdu une partie de son contenu a été « endommagé » quant à sa valeur commerciale; par conséquent, la limite de responsabilité serait probablement fondée sur le poids total du sac. En revanche, si une partie d'un chargement de grain en vrac est perdue ou endommagée, la valeur commerciale du reste du chargement n'a pas été altérée.

38. Il serait utile d'indiquer plus clairement dans le texte de l'instrument comment résoudre des problèmes de cet ordre. A cette fin, on pourrait envisager une rédaction fondée sur les dispositions des Conventions CIM et CMR (*supra*) qui distinguent entre la perte et le dommage. Cette rédaction pourrait être la suivante :

*Variante III-B*

... le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables :

a) En cas de *perte totale ou partielle* des marchandises, pour une somme supérieure à l'équivalent de... francs par kilogramme de poids brut *manquant*;

b) En cas de *dommage* aux marchandises :

i) Si la totalité de l'expédition est dépréciée, pour le montant qui aurait été dû en cas de perte totale;

ii) Si une partie seulement de l'expédition est dépréciée, pour le montant qui aurait été dû en cas de perte de la partie dépréciée.

39. S'il adoptait une règle de limitation « par kilogramme », le Groupe de travail pourrait souhaiter envisager l'introduction d'une disposition fixant une

matique de droit maritime, douzième session (deuxième phase), Bruxelles, 1968, *Documents*, vol. 1, doc. n° 4, 6.10.67; et *ibid.*, douzième session (première phase), Bruxelles, 1968, *Procès-verbaux, documents préliminaires, documents de travail*, p. 685.

responsabilité minimum déterminée. Dans les réponses au questionnaire du Secrétariat, on a suggéré l'insertion d'une disposition ainsi conçue : « Le poids brut minimum de ces marchandises est réputé être de ... kilos<sup>40</sup>. » Une disposition en ce sens aurait un intérêt particulier dans le cas d'un chargement de faible poids constitué par des marchandises de valeur relativement élevée et elle permettrait au chargeur d'obtenir pour la perte ou le dommage réel une indemnisation atteignant au moins le minimum fixé.

40. A l'heure actuelle, le poids ne figure pas toujours dans le connaissement; en conséquence, si l'on adopte une règle de limitation fondée uniquement sur le poids, il pourrait être souhaitable de modifier l'article 3 3), b, de la Convention de Bruxelles. L'article 3 3), b, exige du transporteur qu'il délivre, à la demande du chargeur, un connaissement portant « ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur » (nous soulignons). Le Groupe de travail pourrait vouloir envisager de modifier comme suit l'article 3 3), b :

« Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant, entre autres choses :

« b) Le nombre de colis ou de pièces ou la quantité, suivant les cas, et le poids, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur. » (Nous soulignons.)

### 3. Autres conceptions possibles

41. On a de temps à autre avancé des propositions en faveur de règles limitatives de responsabilité utilisant d'autres bases de calcul que celles évoquées plus haut. Deux exemples de ces propositions sont donnés ci-après :

#### a) *Limitation fondée sur « le poids ou le volume »*

42. Le Sous-Comité du CMI sur les connaissements a envisagé un système de limitation fondé sur « le poids ou le volume » parmi les moyens à considérer pour modifier l'article 4 5). Dans son commentaire sur le rapport du Sous-Comité, une association nationale de droit maritime a spécialement appuyé cette possibilité et suggéré sa mise en forme dans les termes suivants :

« Le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de... francs par tonne ou par 40 pieds cubiques, au choix du plaignant, franc s'entendant d'une unité consistant en 65,5 milli-

grammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin, à moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement<sup>41</sup>. » (Nous soulignons.)

#### b) *Limitation fondée sur le fret payé*

43. A la Conférence des Règles de La Haye de 1923, les transporteurs français ont proposé une somme maximale égale à six fois le fret payé<sup>42</sup>. Cette base de calcul n'a pas été discutée à la Conférence diplomatique de 1968.

#### 4. *Résumé des propositions relatives à la formulation d'une règle de base en matière de limitation de responsabilité*

44. Les principales propositions relatives à la formulation d'une règle de base en matière de limitation de responsabilité, qui sont analysées dans les paragraphes précédents, sont énoncées ci-après. Les mots à ajouter sont soulignés; les mots à supprimer figurent entre crochets : *mots à ajouter*; [mots à supprimer].

#### *Variante I*

A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de : a) ... par colis ou, lorsque les marchandises ne sont pas chargées en colis, par unité de fret, ou b) ... par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable<sup>43</sup>.

#### *Variante II*

##### *Rédaction A*

A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de : a) ... par colis ou autre unité de chargement, ou b) ... par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable<sup>44</sup>.

##### *Rédaction B*

A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de : a) ... par [colis ou] unité de

<sup>40</sup> La réponse de la Norvège au questionnaire du Secrétariat était favorable à l'introduction d'une disposition en ce sens; la réponse de la Suède évoquait la possibilité d'une disposition en ce sens. Une disposition présumant un poids brut minimum figure dans le projet de convention sur le transport international combiné de marchandises (TCM) [1971], art. 10 3). CTC IV/18, TRANS/374, annexe II.

<sup>41</sup> Association italienne de droit maritime, commentaires sur le rapport du Sous-Comité international, Comité maritime international, vingt-sixième Conférence, Stockholm, 1963, *Travaux*, p. 130.

<sup>42</sup> Voir Rodière, *op. cit.*, p. 417.

<sup>43</sup> Discutée aux paragraphes 23 à 25 ci-dessus.

<sup>44</sup> Discutée aux paragraphes 26 à 31 ci-dessus.

chargement, ou b) ... par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable<sup>45</sup>.

### Variante III

#### Rédaction A

A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de [...] francs par colis ou unité ou] ... par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées<sup>46</sup>.

#### Rédaction B

... le transporteur comme le navire ne seront en aucun cas responsables :

a) En cas de *perte totale ou partielle* des marchandises, pour une somme supérieure à l'équivalent de ... francs par kilogramme de poids brut *manquant* ;

b) En cas de *dommage* aux marchandises :

i) Si la totalité de l'expédition est dépréciée, pour le montant qui aurait été dû en cas de perte totale ;

ii) Si une partie seulement de l'expédition est dépréciée, pour le montant qui aurait été dû en cas de perte de la partie dépréciée<sup>47</sup>.

### C. — AUTRES QUESTIONS À EXAMINER EN VUE DE LA FORMULATION D'UNE RÈGLE COMPLÈTE DE LIMITATION DE RESPONSABILITÉ

45. Outre la principale règle de limitation de responsabilité, le Groupe de travail peut souhaiter examiner d'autres questions liées à la limitation de responsabilité qui pourraient être traitées dans une disposition complète en la matière. Un certain nombre de ces questions sont brièvement exposées ci-après.

#### 1. Définition de l'unité monétaire de référence

46. L'article 9 de la Convention de Bruxelles dispose :

« Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente convention s'entendent valeur or.

« Ceux des États contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente convention... »

Il semble que cette disposition ait été introduite dans la Convention de Bruxelles pour assurer l'uniformité des sommes maximales dans les différentes législations nationales. En réalité, cependant, les sommes maximales varient largement d'un pays à l'autre, ainsi que le montre la liste des sommes maximales par pays figurant à l'appendice I.

47. Le Protocole de Bruxelles donne de l'unité monétaire de référence une définition plus précise

que celle figurant dans la Convention de Bruxelles. L'article 2, d, du Protocole de Bruxelles stipule<sup>48</sup> :

« d) Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige<sup>49</sup>. »

#### 2. Application des règles limitatives aux préposés du transporteur

48. Selon la Convention de Bruxelles, en son article 4 5), « le transporteur comme le navire » ne peuvent être responsables pour un montant supérieur à la somme maximale, en l'absence d'une déclaration de valeur faite par le propriétaire de la marchandise. L'article 1, a, définit le terme « transporteur » comme *comprenant* « le propriétaire du navire ou l'affrètement, partie à un contrat de transport avec un chargeur ». Ainsi, la Convention de Bruxelles ne limite pas expressément la responsabilité des préposés du transporteur, et dans de nombreuses décisions les tribunaux ont refusé d'étendre par interprétation l'application de l'article 4 5) à ces parties<sup>50</sup>.

49. L'article 3 du Protocole de Bruxelles contient les dispositions suivantes, tendant à étendre l'application de la limitation de responsabilité aux préposés :

« 2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention<sup>51</sup>.

<sup>48</sup> L'article 4 du Protocole de Bruxelles annule l'article 9 de la Convention de Bruxelles.

<sup>49</sup> Cf. Convention de Varsovie, art. 22 4), qui adopte aussi le franc Poincaré; de même Convention CIM, art. 56 et Convention CMR, art. 23 3) qui adopte, à la place, le franc-or « Germinal », défini dans les deux conventions comme « pesant 10/31 de gramme au titre de 900 millièmes de fin ». Cf., également, le Protocole de La Haye, art. XI 5) : « La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement ». Dans sa réponse, la République fédérale d'Allemagne a déclaré que la date de conversion du franc Poincaré en monnaie nationale devrait non pas être laissée aux tribunaux nationaux, mais être déterminée dans la Convention comme étant la date à laquelle l'action est ouverte.

<sup>50</sup> La règle dominante semble être que le transporteur peut valablement stipuler dans son connaissement que ses préposés bénéficieront de la limitation de responsabilité (tout comme des autres dispositions du contrat de transport). Cependant, pour avoir effet, une disposition en ce sens doit exprimer très clairement l'intention du transporteur d'étendre les dispositions concernant la limitation. Voir *Bernard Screen Printing c. Meyer Line*, 1971, A.M.C. 1887; cf. *Cabot Corporation c. S.S. Mormacswan*, 1971, A.M.C. 1130. Voir aussi États-Unis, *Robert C. Herd and Co. c. Krowill Machinery Corp.*, 1959, A.M.C. 879; 79 S. Ct. 766; 359 U.S. 297; France : 1959, D.M.F. 587; C.A. Aix 18.3.1958; Grande-Bretagne : *Midlands Silicones Ltd. c. Scruttons Ltd.* [1959] 1 Lloyd's Rep. 289, QB [1960] 1 Lloyd's Rep. 571 C.A.; Australie : *Wilson c. Darling Island Stevedoring Company* [1956] 1 Lloyd's Rep. 346. Voir de façon générale, Selvig, *Unit Limitation*, op. cit., 157 et suivants.

<sup>51</sup> Cf. art. 25 A 1) de la Convention de Varsovie [introduit par l'article XIV 1) du Protocole de La Haye], qui étend les dispositions concernant la limitation de responsabilité au préposé « s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions... ».

<sup>45</sup> *Ibid.*

<sup>46</sup> Discutée aux paragraphes 35 à 37 ci-dessus.

<sup>47</sup> Discutée aux paragraphes 38 à 40 ci-dessus.

« 3. L'ensemble des montants mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue dans la présente convention <sup>52</sup>. »

Cette dernière disposition est reprise dans le texte d'une règle de limitation de responsabilité qui est proposé ci-après, au paragraphe 59.

50. Si les dispositions citées plus haut constituent une utile mise au point, il est sans doute possible, du point de vue de la rédaction, de traiter des préposés dans la principale règle limitative, ce qui supprimerait la nécessité d'une règle distincte à leur égard. La règle fondamentale de limitation pourrait alors être formulée comme suit :

« ... le transporteur ou ses préposés, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure... »

La rédaction que l'on suggère ici est reprise dans le texte d'une règle complète sur la limitation de responsabilité qui est proposé au paragraphe 59 ci-après. Si l'on adoptait ce type de rédaction, il pourrait être utile de conserver l'article 3 3) du Protocole de Bruxelles sous forme de disposition séparée. C'est ce qu'on a fait dans le projet de règle mentionné ci-dessus.

### 3. Cas de la perte ou du dommage causé intentionnellement ou par témérité

51. Des incertitudes sont apparues quant à l'effet de l'extrême négligence ou de la faute intentionnelle du transporteur ou de ses préposés du point de vue de l'application de la règle de limitation de la responsabilité de l'article 4 5) <sup>53</sup>. Le Protocole de Bruxelles contient des règles concernant la perte ou le dommage causés intentionnellement ou par témérité. Les articles 2, e, et 3 4) du Protocole disposent :

« 2, e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement <sup>54</sup>. »

« ... »

<sup>52</sup> L'article 25 A 2) de la Convention de Varsovie contient la même règle.

<sup>53</sup> Ces incertitudes tenaient à la question de savoir si les termes « en aucun cas » donneraient aux transporteurs le droit de limiter leur responsabilité même en cas d'acte intentionnel ou téméraire.

<sup>54</sup> L'article 25 de la Convention de Varsovie refuse au transporteur le droit de limiter sa responsabilité lorsque le dommage est causé par son « dol » ou celui d'un préposé agissant dans l'exercice de ses fonctions. Cette disposition est modifiée par l'article XIII du Protocole de La Haye, qui prévoit que « la limite de responsabilité... ne s'applique pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ». L'article 29 de la Convention CMR utilise l'expression « dol ». L'article 37 de la Convention CIM prévoit qu'en cas de « dol ou faute lourde... l'ayant-droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé, jusqu'à concurrence du double » de l'indemnité maximum qui serait due si les règles limitatives s'appliquaient.

« 3 4) ... le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement <sup>55</sup>. »

52. On remarquera que les dispositions ci-dessus distinguent entre « un acte ou une omission du transporteur » [art. 2, e] et « un acte ou omission du préposé » [art. 3 4)]. Du fait de cette distinction, on peut se demander si la limitation de responsabilité du transporteur serait applicable lorsque le dommage est causé intentionnellement par un préposé. Comme on l'a indiqué dans le premier rapport du Secrétaire général, une distinction entre les actes du « transporteur » et les actes de ses « préposés » est difficile à établir en raison des formes que prennent aujourd'hui les entreprises commerciales, et semble incompatible avec l'évolution législative actuelle concernant la responsabilité des personnes morales de droit commercial. Voir le *premier rapport du Secrétaire général* (A/CN.9/63/Add.1 \*), paragraphes 153 à 156 et 163 à 166. Quand, au cours de sa quatrième session, le Groupe de travail a établi des règles affirmatives et unifiées sur la responsabilité du transporteur, il n'a pas repris les dispositions des Règles de La Haye qui font une distinction entre le « transporteur » et ses « préposés ». Rapport de la quatrième session, paragraphe 28.

53. Selon l'article 25 2) de la Convention de Varsovie, le transporteur ne peut se prévaloir des différentes mesures de protection, y compris celles concernant la limite de responsabilité, en cas de faute intentionnelle caractérisée du fait d'un « préposé... agissant dans l'exercice de ses fonctions ». L'article XIII du Protocole de La Haye modifiant cette convention écarte de la même manière les limitations de responsabilité dans le cas de certains actes « du transporteur, ou de ses préposés ». Selon l'article 29 2) de la Convention CMR, le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions excluant ou limitant sa responsabilité si le dol ou la faute « est le fait des préposés du transporteur ou de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions ». Cf. articles 37 et 40 de la Convention CIM.

54. La rédaction suivante, combinant les articles 2, e, et 3 4) du Protocole de Bruxelles (les termes ajoutés sont soulignés), mettrait la Convention régissant la responsabilité du transporteur maritime en accord avec

\* *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, annexe.*

<sup>55</sup> L'article 25, a, 3) de la Convention de Varsovie refuse aux préposés le bénéfice des règles limitatives de responsabilité « s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement ». L'article 29 2) de la Convention CMR refuse aux préposés le droit de limiter leur responsabilité personnelle s'il est prouvé que le dommage a été causé par leur « dol ».

la conception retenue par les autres conventions en matière de transport :

« Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, ou de l'un de ses préposés (dans l'exercice de ses fonctions), qui a lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. *Le préposé n'aura pas davantage le droit de bénéficier de cette limitation lorsqu'un tel acte ou une telle omission sera son fait.* »

55. Dans l'une des réponses au questionnaire du Secrétariat, une règle de limitation « irréfragable », applicable quelle que soit la cause de la perte ou du dommage, a été préconisée<sup>56</sup>. Une limitation « irréfragable » éviterait les différends et les incertitudes que suscitent les revendications fondées sur le caractère prétendument intentionnel ou téméraire de l'acte ou de l'omission qui a causé le dommage. Cependant, il est probable que l'on ne pourrait envisager une telle règle que si le plafond de la responsabilité pécuniaire était relativement élevé. Si le Groupe de travail retenait cette façon de voir, un projet de disposition pourrait être formulé dans un prochain rapport, à propos de la question des limites de la responsabilité pécuniaire.

#### 4. Limite globale de la responsabilité du transporteur

56. La règle de limitation de responsabilité « par kilogramme » énoncée à l'article 2, *a*, du Protocole ne prévoit pas de limite maximum à la responsabilité du transporteur dans les cas où les marchandises sont exceptionnellement pondéreuses. La question que pose cette lacune a été examinée à la Conférence diplomatique de 1968 au cours de laquelle plusieurs délégations ont présenté des propositions visant à prévoir dans ce cas une limitation globale<sup>57</sup>.

57. Toutefois, ces propositions ont été rejetées principalement parce que l'existence de la Convention de 1957 sur la limitation globale de responsabilité<sup>58</sup> les rendaient inutiles et superflues et qu'elles pourraient

<sup>56</sup> Voir la réponse de la Norvège au questionnaire sur les connaissements.

<sup>57</sup> Voir par exemple la proposition de la République fédérale d'Allemagne, du Danemark, du Japon et des Pays-Bas à la Conférence diplomatique du droit maritime, douzième session, deuxième phase, Bruxelles, 1968, *Procès-verbaux sténographiques* 21-2, p. 104.

<sup>58</sup> Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, du 10 octobre 1957. Cette convention autorise le transporteur à limiter sa responsabilité à 1 000 francs par tonneau de jauge du navire pour le règlement de créances du chef de dommages matériels (à 3 000 francs par tonneau de jauge pour le règlement de créances du chef d'accidents mortels et de dommages corporels), à moins que l'événement donnant lieu à la demande n'ait été causé par la « faute personnelle » (*fault or privity*) du propriétaire du navire. Cette convention complète mais ne remplace pas la Convention de Bruxelles.

limiter arbitrairement le montant des indemnités dans certains cas<sup>59</sup>.

58. La décision qu'a prise la Conférence diplomatique de 1968 de rejeter les propositions visant à fixer une limite globale à la responsabilité du transporteur était en harmonie avec le système établi par d'autres grandes conventions en matière de transport qui prévoient toutes des limitations beaucoup plus élevées « par kilogramme » et cela sans fixer de limite globale. On notera également que ces propositions visaient à fixer une limite globale dans le cas où la base de calcul est « par colis ou unité », ce qui n'écartait pas les ambiguïtés signalées précédemment à propos de ces termes.

#### 5. Résumé des propositions relatives à la formulation d'une règle complète de limitation de responsabilité

59. On trouvera ci-après, sous forme de projet, le texte des différentes propositions qu'il pourrait être nécessaire d'adopter pour établir une règle de limitation de responsabilité qui soit équilibrée. Les mots facultatifs sont mis entre parenthèses. Les variantes ci-après sont proposées pour l'alinéa *a* :

*a*) Variante I : « A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur ou ses préposés, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de... par (colis ou autre) unité de chargement ou... par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. »

Variante II : « A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur

<sup>59</sup> A la Conférence diplomatique de 1968, sir Kenneth Diplock, chef de la délégation britannique et membre du Comité de rédaction de l'article 2, *a*, du Protocole, a présenté les observations suivantes concernant la limitation globale de la responsabilité du transporteur : « Nous avons élaboré un projet qui prévoit... des plafonds... L'idée dont il s'inspirait... était... trop compliquée pour qu'elle puisse séduire la majorité des nations... et lorsque le chiffre retenu a été le plus élevé de ceux qui avaient été envisagés, soit 200 000 francs, il est devenu évident pour tous ceux d'entre nous qui ont voté contre cette proposition que ce choix entraînerait des injustices, ce qui pourrait amener de nombreuses nations à refuser d'adhérer à la Convention. Un simple calcul arithmétique montre qu'à 30 francs par kilogramme, la somme de 200 000 francs correspond à 6,6 tonnes. Or, de nombreux conteneurs transportent déjà 20 tonnes, et certains plus de 30 tonnes. Il s'ensuit que le montant de l'indemnité accordée au propriétaire de marchandises garnissant un conteneur et non expressément désignées comme colis dépendrait de l'importance du conteneur où elles se trouveraient placées. S'il s'agissait d'un conteneur de 6,6 tonnes ou moins, le propriétaire de la marchandise recevrait l'intégralité de l'indemnité à raison de 30 francs par kilogramme; s'il s'agissait d'un conteneur de 21 tonnes, il ne recevrait que le tiers de cette indemnité; et s'il s'agissait d'un conteneur de 33 tonnes, il ne recevrait qu'un cinquième de cette indemnité. Ce système ne semble pas rationnel du point de vue du chargeur, ni même du transporteur. » (Traduction du Secrétariat.) Voir *Procès-verbaux sténographiques*, vol. 21-2, p. 151 et 152.

avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur ou ses préposés, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de... par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.»

b) « Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige. »

c) (« Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énumérée au connaissement comme étant inclus dans cet engin et cet engin lui-même (lorsqu'il est fourni par le chargeur) seront considérés comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité<sup>60</sup>. »)

d) La déclaration mentionnée à l'alinéa a de ce paragraphe, insérée dans le connaissement, constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

e) Par convention entre le transporteur, le capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maximales que celles mentionnées à l'alinéa a de ce paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximal conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximal correspondant mentionné dans cet alinéa.

f) Ni le transporteur, ni le navire, n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, ou de l'un de ses préposés (dans l'exercice de ses fonctions), qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. Le préposé n'aura pas davantage le droit de bénéficier de cette limitation lorsqu'un tel acte ou une telle omission sera son fait.

g) L'ensemble des montants mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera en aucun cas la limite prévue par la présente convention.

h) Ni le transporteur ou ses préposés ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

#### D. — PRINCIPES SELON LESQUELS LE MONTANT DE LA LIMITATION POURRAIT ÊTRE FIXÉ

60. Tout au long du présent rapport, on s'est abstenu de préciser le montant de la limitation, considérant que cette question serait sans doute abordée ultérieu-

rement. Néanmoins, le Groupe de travail voudra peut-être examiner les principes qui pourraient présider à la fixation du montant de la limitation. Dans la présente section, divers principes sont soumis à l'examen du Groupe de travail.

#### 1. Rétablissement du montant de la limitation dans sa valeur de 1924

61. La Convention de Bruxelles a fixé en 1924 le montant de la limitation à « 100 livres sterling » par colis ou unité. Comme on l'a indiqué plus haut<sup>61</sup>, la valeur réelle de ce montant a été sensiblement réduite par l'inflation au cours des 49 années qui se sont écoulées depuis, si bien que la valeur actuelle de « 100 livres sterling » ne représente plus qu'une fraction de ce qu'elle était en 1924<sup>62</sup>. Il est généralement admis que le montant de la limitation fixé à « 10 000 francs Poincaré » par « colis ou unité » dans le Protocole de Bruxelles, ne rétablit pas la valeur que « 100 livres sterling »<sup>63</sup> avaient à l'origine. Le Groupe de travail pourrait donc se poser la question de savoir si le rétablissement de la valeur que 100 livres sterling avaient en 1924 serait un principe à retenir pour la fixation de nouveaux montants de limitation.

#### 2. Comparaison avec d'autres conventions en matière de transport

62. Il semble que les montants de limitation adoptés dans d'autres conventions importantes en matière de transport fournissent d'utiles éléments de comparaison. Cette comparaison montre que le montant de limitation « par kilogramme » du Protocole de Bruxelles est beaucoup plus faible que les montants de limitation « par kilogramme » d'autres conventions en matière de transport, ainsi qu'il ressort du tableau suivant :

Convention	Montant de la limitation (en francs par kilogramme)	Pourcentage par rapport au montant du Protocole de Bruxelles
Protocole de Bruxelles . . . . .	30	100
Convention de Varsovie <sup>64</sup> . . . . .	250	833
Convention CIM <sup>65</sup> . . . . .	496	1 650
Projet de révision de la Convention CIM <sup>66</sup> . . . . .	238	825
Convention CMR <sup>67</sup> . . . . .	123	414

<sup>61</sup> Voir plus haut le paragraphe 5.

<sup>62</sup> Voir plus haut la note 7.

<sup>63</sup> A la Conférence diplomatique de 1968, le Président du Groupe de travail sur la limitation de responsabilité a admis que le chiffre de 10 000 francs : « ... représente une réduction de valeur de 20 à 25 p. 100 par rapport aux 100 livres sterling-or adoptées en 1924, tout en constituant cependant une amélioration appréciable par rapport au niveau auquel la limite est tombée dans les différents pays ». Conférence diplomatique de droit maritime, *op. cit.*, 1967, p. 716.

<sup>64</sup> Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXXXVII, p. 11, art. 22. Les règles fondamentales de toutes les conventions mentionnées ici font l'objet de certaines réserves et exceptions.

(Suite des notes page suivante.)

<sup>60</sup> Cette disposition est mise entre parenthèses car elle serait inutile si la règle de limitation fondée sur le poids — correspondant à la variante II de l'alinéa a — était adoptée.

## APPENDICE I

Montants de la limitation « par colis ou unité »  
dans certains pays

Pays	Montant de la limitation	Équivalence en livres sterling au taux officiel	Équivalence en dollars des États-Unis (en chiffres arrondis)
Allemagne, République fédérale d <sup>a</sup>	1 250 deutsche Mark	149	388
Australie <sup>a</sup>	400 dollars australiens	47	122
Belgique	17 500 francs belges	150	370
Canada	500 dollars canadiens	192	500
Danemark	1 800 couronnes danoises	99	257
Espagne	5 000 pesetas	31	80
États-Unis	500 dollars	192	500
Finlande <sup>b</sup>	600 nouveaux marks finlandais	56	146
France	2 000 francs	150	390
Grèce	8 000 drachmes	102	264
Irlande	100 livres	101	261
Italie	200 000 lires	131	340
Japon	100 000 yens	123	320
Norvège	1 800 couronnes norvégiennes	104	270
Pays-Bas	1 250 florins	148	385
Portugal	12 500 escudos	138	359
Royaume-Uni <sup>c</sup>	100 livres	100	260
Suède	1 800 couronnes suédoises	145	378
Suisse	2 000 francs suisses	203	528
URSS <sup>d</sup>	250 roubles	115	300

Source des taux de change : Fonds monétaire international, *International Financial Statistics*, mai 1972, p. 6.

<sup>a</sup> Le Secrétaire général a été informé qu'en 1957 les principaux armateurs, assureurs et chargeurs d'Australie ont conclu un accord aux termes duquel le montant de la limitation a été porté de 100 à 200 livres australiennes (actuellement 400 dollars australiens).

<sup>b</sup> Pour les demandeurs domiciliés dans un État étranger, le montant de la limitation est de 18 000 anciens marks finlandais or (1 800 nouveaux marks finlandais), s'il existe un accord de réciprocité entre la Finlande et l'État étranger en question prévoyant que cette limite plus élevée s'appliquera entre les navires des États respectifs.

<sup>c</sup> Les chargeurs, armateurs et assureurs britanniques ont conclu en 1950 un accord portant le montant de la limitation à 200 livres (*British Maritime Law Association Agreement of 1950* — connu familièrement sous le nom de « *Gold Clause Agreement* »). Cet accord régit tous les différends survenant entre les parties qui y ont adhéré, à condition que ces différends soient jugés au Royaume-Uni.

<sup>d</sup> Crédit suisse, *Bulletin*, avril/mai 1972, p. 31.

(Suite des notes de la page précédente.)

<sup>65</sup> Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM), signée à Berne, le 25 octobre 1952, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 241, art. 31, p. 426. Le montant réel indiqué à l'article 31 est de « 100 francs par kilogramme », mais le franc est défini à l'article 56 comme étant le « franc-or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900 ». Cette unité monétaire, quelquefois appelée le « franc Germinal », a une valeur cinq fois supérieure environ à celle du franc Poincaré. Pour faciliter la comparaison, le montant de la limitation de 100 francs « Germinal » dans la Convention CIM a été converti en francs Poincaré dans le tableau ci-dessus. Voir également le Protocole du 25 février 1961 et le Protocole A du 29 avril 1964, art. 31.

<sup>66</sup> Les projets d'amendements à la Convention CIM ont été adoptés le 7 février 1970 à la septième Conférence pour la révision

## APPENDICE II

## Textes du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 et des articles 2 et 3 du Protocole de Bruxelles

## A. — CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES EN MATIÈRE DE CONNAISSEMENTS, SIGNÉE À BRUXELLES, LE 20 AOÛT 1924

## Article 4

5. Le transporteur comme le navire ne seront tenus responsables en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises, ou les concernant, pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur, et le chargeur, une somme maximale différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fautive de leur nature ou de leur valeur.

## B. — PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES EN MATIÈRE DE CONNAISSEMENTS, SIGNÉE À BRUXELLES, LE 25 AOÛT 1924

Article 2. — L'article 4, paragraphe 5, sera supprimé et remplacé par le texte suivant :

a) A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10 000 francs par colis ou unité ou 30 francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées. La valeur de la marchandise est déterminée

de la Convention CIM, qui s'est tenue à Berne. Voir Office central de transports internationaux par chemins de fer, Berne, « Rapport de gestion », 1970, p. 6. L'un de ces amendements réduit le montant de la limitation de 100 à 50 francs « Germinal ». Les amendements rédigés en 1970 ne sont pas encore entrés en vigueur.

<sup>67</sup> Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), signée à Genève, le 19 mai 1956, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, art. 23, p. 210. L'article 23 fixe le montant de la limitation à « 25 francs par kilogramme » mais, de même que l'article 56 de la Convention CIM (voir note 3 ci-dessus), définit le franc comme étant le « franc-or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900 ». De même que pour la Convention CIM, le montant de limitation à 25 francs « Germinal » de la Convention CMR a été converti en francs Poincaré dans le tableau ci-dessus pour faciliter la comparaison.

d'après le cours en Bourse, ou, à défaut, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

d) Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a de ce paragraphe, insérée dans le connaissement, constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maximales que celles mentionnées à l'alinéa a de ce paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximal conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximal correspondant mentionné dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

Article 3. — Entre les articles 4 et 5 de la Convention, est inséré un article 4 *bis* libellé comme suit :

1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

3. L'ensemble des montants mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente convention.

4. Toutefois, le préposé ne pourra pas se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

## Deuxième partie : transbordement

### A. — INTRODUCTION : TYPES DE CONNAISSEMENTS

1. Comme on l'a indiqué dans l'introduction générale au présent rapport, l'utilisation des clauses de « transbordement » dans les connaissements figure

parmi les matières retenues pour examen par la Commission.

2. Il y a « transbordement » lorsque, au cours du transport de marchandises en vertu d'un contrat de transport, le transporteur qui a contracté avec le chargeur (ici dénommé le « transporteur contractant ») transfère les marchandises à un autre transporteur (ici dénommé le « transporteur subséquent »). Le transbordement peut intervenir sous des formes variables; il importe de distinguer deux types de dispositions concernant le transbordement.

3. Le premier type (souvent appelé « connaissement direct ») prévoit un « port de déchargement », qui est l'endroit expressément convenu pour effectuer le transbordement. Par exemple, un expéditeur de Bombay qui envoie des marchandises à Tokyo peut passer, avec un transporteur contractant, un contrat prévoyant le transport des marchandises sur son navire jusqu'à Sydney, et le transbordement des marchandises, à Sydney, à la charge d'un transporteur subséquent qui assurera le voyage de Sydney à Tokyo. Dans ce cas, le recto du connaissement porterait les mentions suivantes : « Navire : *S.S. Alicia*; Port de chargement : *Bombay*; Port de déchargement : *Sydney*; Destination finale : *Tokyo* ».

4. Parmi les dispositions imprimées au verso du connaissement on peut trouver un texte semblable à celui-ci :

« Qu'il en soit expressément convenu ou autrement, le transporteur aura la faculté de transporter les marchandises à leur port de destination par le navire désigné ou par un ou plusieurs autres navires appartenant soit au transporteur, soit à d'autres ou par d'autres moyens de transport, se rendant directement ou indirectement à ce port et de transporter tout ou partie des marchandises au-delà de leur port de destination et de les transborder, de les mettre à terre et de les emmagasiner, soit à terre, soit à flot et de les réembarquer et de les acheminer aux frais du transporteur, mais aux risques du marchand. Lorsque la destination finale à laquelle le transporteur pourra s'être engagé à délivrer les marchandises sera autre que le port de déchargement du navire, le transporteur n'agira que comme transitaire seulement.

« La responsabilité du transporteur sera limitée à la partie du transport exécutée par lui-même sur des navires sous sa direction et aucune réclamation ne sera reconnue par le transporteur pour dommage ou perte survenant durant toute autre partie du transport même s'il a encaissé le fret pour la totalité du transport<sup>68</sup>. »

5. La caractéristique importante du connaissement ci-dessus réside dans le fait que le contrat de transport a expressément prévu que la responsabilité du transport

<sup>68</sup> Connaissement direct CONLINE, conditions approuvées par la Conférence maritime internationale de la Baltique. CNUCED, rapport du secrétariat sur les connaissements (TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1), annexe III, partie B, sect. 6.

passerait du transporteur contractant à un transporteur subséquent en cours de route (par exemple à Sydney). On remarquera qu'en égard à ce transfert de responsabilité le connaissement prévoit que le transporteur contractant n'agit que comme transitaire pour le compte du propriétaire des marchandises lorsqu'il prend des dispositions pour la suite du voyage. Selon une autorité en la matière, il semble, en pareil cas, « que le port de déchargement aux fins de transbordement doit être considéré un port de déchargement éventuel au regard du contrat; à partir de là on peut considérer que le contrat de transport couvert par le connaissement prend fin, et les Règles de La Haye cessent de s'appliquer au transporteur partie au contrat <sup>69</sup>. »

6. Le second type de connaissement ne mentionne pas de port de déchargement en cours de route. Par exemple, pour une expédition de marchandises de Bombay à Tokyo, les mentions au recto du connaissement seraient les suivantes : « Navire : *S.S. Alicia*; Port de chargement : *Bombay*; Port de déchargement : *Tokyo* ».

7. Cependant, les conditions de transport énoncées au verso du connaissement contiennent habituellement une clause qui autorise le transporteur à transborder les marchandises. Ainsi, le connaissement CONLINE prévoit dans sa section 6 :

« *Qu'il en soit expressément convenu ou autrement, le transporteur aura la faculté de transporter les marchandises à leur port de destination par le navire désigné ou par un ou plusieurs autres navires appartenant soit au transporteur, soit à d'autres ou par d'autres moyens de transport, se rendant directement ou indirectement à ce port et de transporter tout ou partie des marchandises au-delà de leur port de destination et de les transborder, de les mettre à terre et de les emmagasiner soit à terre, soit à flot et de les réembarquer et de les acheminer aux frais du transporteur, mais aux risques du marchand* <sup>70</sup>. »

8. De nombreux connaissements contiennent également des dispositions, habituellement dans la clause autorisant le transbordement, prévoyant que le transporteur contractant et chaque transporteur successif n'est responsable que de la perte ou des dommages causés aux marchandises lorsque ces marchandises sont en sa possession. Le libellé de ces clauses varie. Le connaissement CONLINE adopte la rédaction suivante :

« ... La responsabilité du transporteur sera limitée à la partie du transport exécutée par lui-même sur des navires sous sa direction et aucune réclamation ne sera reconnue par le transporteur pour dommage ou perte survenant durant toute autre partie du trans-

port même s'il a encaissé le fret pour la totalité du transport » (section 6).

9. Les clauses prévoyant que la marchandise est réputée remise lorsqu'elle quitte le navire appartenant au transporteur contractant reflètent un même souci. Voici un exemple d'une telle clause :

« Toute responsabilité incombant au transporteur à quelque titre que ce soit cessera, les marchandises seront réputées remises conformément au présent connaissement et le présent contrat de transport sera réputé pleinement exécuté de la part du transporteur ou du transporteur subséquent lors de la remise effective ou présumée des marchandises transportées au port de déchargement ou en un autre lieu s'il y a eu substitution, transbordement ou transports successifs <sup>71</sup>. »

10. D'autre part, selon l'un au moins des connaissements types, le transporteur contractant répond expressément du transport subséquent dans les termes suivants :

« Les marchandises ou une partie des marchandises peuvent être transportées par le navire désigné ou par d'autres navires, qu'ils appartiennent à la Compagnie ou à d'autres transporteurs, et, si de l'avis du transporteur, de son capitaine ou agent les circonstances rendent le transbordement souhaitable ou avantageux, peuvent être transbordées à n'importe quel port ou ports, n'importe quel lieu ou lieux, et peuvent, au cours du transbordement, être placées ou emmagasinées sur des embarcations ou à terre, et peuvent être chargées de nouveau ou expédiées ou retournées par voie terrestre ou aérienne au choix et aux frais du transporteur, toutes ces opérations faisant partie du voyage prévu au contrat et toutes les dispositions du présent connaissement demeurant applicables <sup>72</sup>. »

#### B. — LE DROIT ET LA PRATIQUE EN MATIÈRE DE CLAUSES DE TRANSBORDEMENT

11. Il n'existe à l'heure actuelle aucune réglementation internationale visant directement le transbordement en cas de transport maritime. En l'absence de dispositions particulières dans la Convention de Bruxelles de 1924, on pourrait dans certains cas invoquer l'obligation générale de l'article 3 2) selon laquelle le transporteur « procédera de façon appropriée et soigneuse... au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées », renforcée par les dispositions de l'article 3 8) qui annulent toutes dispositions contractuelles tendant à restreindre la responsabilité du transporteur telle qu'elle est définie

<sup>69</sup> Carver, *Carriage by Sea* (12<sup>e</sup> édition, 1971), p. 276 et 277.

<sup>70</sup> Ici comme ailleurs, c'est nous qui soulignons, sauf indication contraire. Les clauses de transbordement types sont récapitulées au paragraphe 9 de la réponse de l'Australie au questionnaire. La clause complète du connaissement CONLINE est reproduite au paragraphe 4 *supra*. Voir CNUCED, rapport du secrétariat sur les connaissements, *op. cit.*, *supra*, note 68.

<sup>71</sup> Gronfors, *On-Carriage in Swedish Maritime Law, in Six Lectures on the Hague Rules* (Gronfors, éd., 1967), p. 52.

<sup>72</sup> *Transatlantic, Australian Homeward B/L 3, d* (nous soulignons). Voir Gronfors, *ibid.*, p. 52. Dans sa réponse au questionnaire, la Tchécoslovaquie marque un intérêt particulier pour la position adoptée dans ce connaissement type. Les propositions figurant dans la partie G, ci-dessous, reflètent cette position.

dans la Convention. Cependant, il ne semble pas que l'on ait recours à ces dispositions de façon systématique pour réglementer les transbordements auxquels les transporteurs procèdent en vertu de clauses de transbordement types inscrites dans les connaissements.

12. En conséquence, on considère généralement que les clauses de transbordement s'appliquent et limitent valablement la responsabilité du transporteur à la partie du voyage pendant laquelle les marchandises sont sur son navire, jusqu'au transbordement des marchandises pour remise à un transporteur subséquent<sup>73</sup>.

13. Selon la pratique en vigueur, quand il y a un transbordement, le transporteur subséquent émet un connaissement ou remet au transporteur contractant un récépissé sans réserves des marchandises<sup>74</sup>. Le plus souvent, le transporteur subséquent émet son propre connaissement. Un certain nombre de clauses de transbordement type, comme on en trouve dans les connaissements types ALAMAR et P et I, prévoient expressément que le connaissement du transporteur contractant cessera d'être valable au moment du transbordement et sera remplacé par celui du transporteur subséquent pour la partie du transport restant à effectuer. Cependant, on ne peut dire de façon certaine si les dispositions du connaissement émis par le transporteur subséquent, qui diffèrent du connaissement initial et qui peuvent être préjudiciables au propriétaire de la marchandise, l'emportent sur les dispositions du connaissement initial. Parmi ces dispositions, on peut citer les clauses attributives de juridiction et celles qui fixent le montant maximum de la responsabilité pécuniaire. Un point essentiel sur lequel il semble ne pas y avoir de pratique uniforme est celui de savoir si la Convention demeure applicable à l'ensemble du voyage ou si l'application de la Convention dépend de la loi applicable à chaque connaissement émis au cours du transport<sup>75</sup>.

14. La question de la responsabilité pendant le transbordement par allèges, ou par un autre moyen, du navire d'un transporteur au navire de l'autre et pendant l'entreposage à terre ou à bord d'un navire en attendant que le transporteur subséquent prenne les marchandises à bord de son navire, ne semble pas avoir été réglée en pratique<sup>76</sup>. En cette matière, certains

connaissements prévoient simplement que la responsabilité du transporteur sera limitée à la partie du transport effectuée sur ses navires (connaissements CONLINE). Sous le régime établi par la Convention actuelle, on pourrait prétendre que selon l'article 1, e, le transporteur n'est responsable que jusqu'au moment où les marchandises sont déchargées de son navire et, selon l'article 7, il jouit d'une entière liberté contractuelle pour la période antérieure au chargement et postérieure au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer. D'autres connaissements, comme le connaissement type P et I, sont plus explicites et prévoient que pendant la durée du transbordement le propriétaire de la marchandise supportera les risques de pertes et de dommages, et qu'en outre il supportera le coût de l'entreposage au cours du transbordement<sup>77</sup>.

#### C. — PROBLÈMES SOULEVÉS PAR LE DROIT ET LA PRATIQUE ACTUELS

15. Les clauses de transbordement répondent aux intérêts du transporteur : 1) en lui laissant la plus grande latitude dans le choix des itinéraires de ses navires; et 2) en limitant au strict minimum la période pendant laquelle il est responsable des pertes et des dommages causés aux marchandises.

16. En revanche, les connaissements sont à tel point conçus en fonction des intérêts du transporteur, qu'ils créent des difficultés pour le propriétaire de la marchandise<sup>78</sup>.

17. Selon la pratique actuelle, lorsque le connaissement contient une clause de transbordement type, le propriétaire de la marchandise n'a de recours que contre le transporteur qui avait les marchandises en sa possession lorsque le dommage ou la perte sont survenus. Or il arrive souvent que le propriétaire de la marchandise ne sache pas où la perte ou le dommage sont survenus. Dans ce cas, a-t-on dit, il doit pouvoir agir simultanément contre tous les transporteurs ayant participé au transport. Sinon, il lui faudra agir séparément contre chaque transporteur jusqu'à ce que la responsabilité soit établie<sup>79</sup>.

18. Le propriétaire de la marchandise est également dans l'incertitude lorsqu'il s'agit de pertes ou de dommages dont on peut prétendre qu'ils sont survenus au cours du transbordement des marchandises d'un transporteur à un autre. Selon les clauses actuellement utilisées, le propriétaire de la marchandise peut être obligé d'intenter son action contre les propriétaires des allèges, les autorités portuaires, et l'entreposeur au port de transbordement. Le port de transbordement

<sup>73</sup> Dans *Charter Parties* (17<sup>e</sup> édition), p. 418, Scrutton déclare que la faculté de transborder ne tombe pas sous le coup de l'interdiction posée par l'article 3 8) des Règles de La Haye dans la mesure où le transbordement est une mesure raisonnable et n'est pas incompatible avec l'exigence d'un « transport approprié ». Scrutton cite l'affaire britannique *Marcellino Gonzalez y Compania c. James Nourse Limited* (1936) 1 K. B. 565 à l'appui de cette affirmation. Il semblerait que la question de la validité de la clause de transbordement est étroitement liée à l'inconvénient le plus fréquent du transbordement, qui est le manque à gagner subi par le propriétaire de la marchandise du fait du retard.

<sup>74</sup> Tetley, *Marine Cargo Claims* (1965), p. 255.

<sup>75</sup> Knauth, *Ocean Bills of Lading*, p. 229 et 230.

<sup>76</sup> Voir Powers, *A Practical Guide to Bills of Lading* (1966), p. 87. Cependant, dans l'affaire de référence aux États-Unis, « *The Lighter Sydney* », 114 F. 2d. 72, le tribunal, se fondant sur le *Harter Act*, a déclaré : « un connaissement direct avait été établi et remis au chargeur, et les transporteurs principaux ne pouvaient ensuite passer un contrat excluant leur responsabilité au cours du transbordement ».

<sup>77</sup> Voir l'annexe III du rapport du secrétariat de la CNUCED sur les connaissements.

<sup>78</sup> Voir les réponses au questionnaire de l'Australie, de l'Autriche, du Chili, du Danemark, de l'Irak, de la République fédérale allemande, de la République khmère, de la Suède, de la Tchécoslovaquie et de la Turquie.

<sup>79</sup> Tetley, *op. cit.*, *supra*, p. 255 à 257.

peut être très éloigné de l'établissement du propriétaire des marchandises, lequel n'aura eu, le plus souvent, aucun rapport avec les responsables du transbordement et peut même ne pas les connaître.

19. Ainsi qu'on l'a noté, la question de savoir si les dispositions d'un connaissement émis par un transporteur subséquent l'emportent sur le connaissement initial n'est pas clairement tranchée. Le propriétaire de la marchandise ne sait pas de façon certaine quelle loi viendra régir le transport subséquent. Le connaissement pour le transport subséquent peut être émis dans un État qui n'est pas partie à la Convention. Dans ce cas, les dispositions du connaissement initial stipulant que le contrat de transport prend fin avec le transbordement peuvent avoir pour conséquence de soustraire le « nouveau » contrat de transport à l'application de la Convention.

#### D. — DISPOSITIONS DES CONVENTIONS RÉGISSANT LE TRANSPORT PAR AIR, PAR ROUTE ET PAR CHEMIN DE FER

20. Si l'on envisage d'élaborer des dispositions tendant à résoudre les problèmes du transbordement, certaines questions fondamentales doivent retenir l'attention :

a) Jusqu'à quel point le transporteur contractant doit-il être responsable en vertu du contrat de transport ?

b) Le transporteur subséquent (plus particulièrement, le transporteur final ou « celui qui effectue la remise ») doit-il être responsable de la perte ou du dommage survenu avant que la marchandise ne lui ait été transbordée ? Ou ne doit-il être responsable que de la perte ou du dommage survenu au cours de la partie du transport qu'il assure ?

c) La responsabilité du transporteur subséquent doit-elle être régie par les dispositions du contrat de transport initial et par la Convention ?

21. On trouve des solutions à ces problèmes (et autres problèmes connexes) dans les Conventions internationales régissant les transports par air, par chemin de fer et par route. Dans ces conventions, plusieurs questions sont traitées dans un seul article ou dans plusieurs articles complémentaires qui forment un tout. On exposera donc ci-dessous les dispositions de chaque convention concernant le groupe de problèmes considéré. On étudiera ensuite chaque problème séparément.

##### 1. Transport aérien : Convention de Varsovie

22. L'article premier, alinéa 3, de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, 1929 (Convention de Varsovie)<sup>80</sup> prévoit que :

« Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'appli-

cation de cette convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les Parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats... »

23. L'article 30 de cette convention traite du droit de recours en ce qui concerne les voyageurs, les bagages ou les marchandises « dans les cas de transport régis par la définition du troisième alinéa de l'article premier... » (précité). L'article 30 1) prévoit ensuite que dans ces deux cas :

« ... chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette convention, et est censé être une des Parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle ».

24. En ce qui concerne la responsabilité à l'égard des marchandises (par opposition à la responsabilité à l'égard des voyageurs), l'article 30 3) prévoit une règle de responsabilité plus large en stipulant que<sup>81</sup> :

« S'il s'agit de... marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire. »

##### 2. Transport par route : Convention CMR

25. La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR)<sup>82</sup> contient notamment les dispositions suivantes :

Article 34 : « Si un transport régi par un contrat unique est exécuté par des transporteurs routiers successifs, chacun de ceux-ci assume la responsabilité de l'exécution du transport total, le second transporteur et chacun des transporteurs suivants devenant, de par leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture, parties au contrat, aux conditions de la lettre de voiture. »

Article 36 : « A moins qu'il ne s'agisse d'une demande reconventionnelle ou d'une exception formulée dans une instance relative à une demande fondée sur le même contrat de transport, l'action en responsabilité pour perte, avarie ou retard ne peut être dirigée que contre le premier transporteur, le dernier transporteur ou le transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait ayant causé la perte, l'avarie ou le retard ; l'action peut être dirigée à la fois contre plusieurs de ces transporteurs. »

<sup>80</sup> Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXXXVII, p. 12.

<sup>81</sup> L'article 30 3) applique les mêmes règles aux marchandises et aux bagages des voyageurs. Toute référence aux bagages a été omise dans la citation de l'article 30 3).

<sup>82</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, n° 5742.

### 3. Transport par chemin de fer : Convention CIM

26. La Convention internationale concernant le transport par chemin de fer des marchandises (CIM), 1952 (Convention CIM)<sup>83</sup> comporte notamment les dispositions suivantes :

« Article 26. Responsabilité collective des chemins de fer

« 1. Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise, avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

« 2. Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et assume les obligations qui en résultent sans préjudice des dispositions de l'article 43, paragraphe 3, concernant le chemin de fer destinataire. »

« Article 43. Chemins de fer contre lesquels l'action judiciaire peut être exercée. Compétence

« [Les paragraphes 1 et 2 traitent de l'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport et de l'action judiciaire relative au remboursement.]

« 3. Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées exclusivement contre le chemin de fer expéditeur, le chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action... »

### E. — RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR CONTRACTANT

27. On aura remarqué que les conventions régissant les transports par air, route et chemin de fer attribuent au premier transporteur (c'est-à-dire au transporteur contractant) la responsabilité du transport jusqu'au point de destination, même si d'autres transporteurs effectuent une partie de ce transport<sup>84</sup>. Aux termes de la convention de Varsovie [art. 1<sup>er</sup>, 3)], même si les parties passent un contrat de transport aérien « sous la forme d'... une série de contrats », le contrat est censé constituer un transport unique « lorsqu'il a été envisagé par les Parties comme une seule opération ». Selon l'article 30 3) concernant le transport de marchandises, l'expéditeur a recours contre le premier transporteur pour perte ou dommage subi au cours d'un transport effectué par des transporteurs successifs.

28. Conformément à la Convention CMR (art. 34) « si un transport régi par un contrat unique est exécuté par des transporteurs routiers successifs, chacun de ceux-ci assume la responsabilité de l'exécution du transport total... » Et conformément à l'article 36, le premier

transporteur n'est pas seulement responsable envers l'expéditeur (comme dans la Convention de Varsovie), mais également envers le destinataire<sup>85</sup>.

29. De même, aux termes de l'article 26 de la Convention CIM (Transport par chemins de fer) : « Le chemin de fer qui a accepté le transport de la marchandise, avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison. »

30. Que le premier transporteur (ou transporteur « contractant ») soit juridiquement responsable envers le chargeur de la perte ou dommage causés par un transporteur subséquent, ne signifie pas, naturellement, que le transporteur contractant doit supporter ce dommage. Le transporteur subséquent qui a causé la perte est juridiquement tenu d'indemniser le transporteur contractant et, si le recours exercé à l'encontre du transporteur contractant fait l'objet d'une action judiciaire, il est normal que le transporteur contractant invite le transporteur subséquent à assumer la défense au cours de cette action<sup>86</sup>.

31. La question n'est donc pas de savoir qui doit supporter le dommage. Il s'agit d'établir le mécanisme le plus efficace pour que ce soit la partie qui a causé la perte qui ait à rembourser le chargeur. Dans de nombreux cas, il est difficile pour le chargeur de déterminer lequel des transporteurs successifs est responsable du dommage<sup>87</sup>. Les transporteurs peuvent même ne pas être d'accord entre eux sur ce point, mais ils sont normalement mieux placés que le chargeur pour régler la question. Il ressort des conventions régissant les transports par air, route et chemin de fer qu'il est préférable que la question soit résolue par les transporteurs entre eux plutôt que d'obliger le chargeur à choisir entre : 1) intenter des actions simultanées contre plusieurs défendeurs<sup>88</sup>; et 2) courir le risque qu'une première action échoue parce qu'elle a été intentée contre

<sup>85</sup> Cette disposition n'est pertinente que dans la mesure où le destinataire ne choisit pas de s'en tenir exclusivement à la responsabilité que la Convention attribue aussi au « dernier transporteur » et au « transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait ayant causé la perte, l'avarie ou le retard ».

<sup>86</sup> Dans sa réponse au questionnaire, l'Union internationale d'assurances maritimes note que l'existence dans le connaissance d'une clause de transbordement n'affecte pas le tarif de l'assurance des marchandises et n'est d'ailleurs généralement pas connue de l'assureur des marchandises. Elle note aussi qu'une telle clause peut avoir une influence sur la possibilité d'un recours de l'assureur maritime contre le transporteur. Cependant, comme l'assureur n'agit en recouvrement contre le transporteur qu'en cas de négligence évidente, les recouvrements ne représentent qu'une très faible proportion des indemnités versées, et une clause de transbordement ne modifie guère le coût de l'assurance des marchandises. A comparer avec la réponse de la Suède, qui indique que la pratique du transbordement affecte le coût de l'assurance.

<sup>87</sup> Les réponses de la République khmère et de la Tchécoslovaquie examinent les problèmes pratiques qui se posent lorsqu'on veut obtenir réparation d'un transporteur subséquent.

<sup>88</sup> Les aléas de la procédure sont tels, dans certains systèmes juridiques tout au moins, qu'il peut arriver que l'action intentée contre le transporteur A échoue parce que c'est le transporteur B qui est jugé responsable, et que l'action intentée contre le transporteur B (ordinairement devant un autre tribunal) échoue également, parce que la responsabilité est alors attribuée au transporteur A.

<sup>83</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 241, n° 3442.

<sup>84</sup> Sauf exceptions mineures, ces conventions ne régissent pas les transports combinés. C'est ainsi que la Convention de Varsovie traite de transporteurs par air successifs.

un transporteur qui n'est pas en cause — et cela à une date peut-être tardive, alors que la preuve est devenue difficile à faire ou que le délai de prescription est expiré.

E. — RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR SUBSÉQUENT;  
TRANSPORTEUR QUI EFFECTUE LA LIVRAISON

32. Il y a lieu de noter que les conventions régissant les transports par air, route et chemin de fer rendent aussi « le dernier transporteur » responsable envers le chargeur de la perte ou dommage (causés aux marchandises), même si cette perte ou ce dommage peuvent ne pas s'être produits au cours de la partie du transport qu'il a effectuée<sup>89</sup>.

33. Les considérations déterminantes sont analogues en l'occurrence à celles qui s'appliquent à la responsabilité du premier transporteur ou transporteur « contractant ». Dans les deux cas, il s'agit d'établir le mécanisme le plus efficace pour reporter le dommage à la charge du transporteur fautif. Le dernier transporteur, c'est-à-dire le transporteur qui effectue la livraison, occupe dans la chaîne de responsabilité une place particulièrement importante. Les dommages causés aux marchandises ne sont habituellement décelés qu'au moment où les marchandises arrivent à destination et sont examinées par le destinataire. Lorsqu'il y a transbordement, le port de livraison est le plus souvent une escale régulière pour le dernier transporteur mais non pas pour le premier transporteur (contractant). Il doit donc être plus facile au destinataire de faire une réclamation auprès du transporteur qui effectue la livraison (et au besoin, d'intenter une action contre lui) qu'auprès du premier transporteur ou de l'un des transporteurs successifs.

34. Les trois conventions sur les transports stipulent également que leurs dispositions restent applicables jusqu'au moment de la livraison au destinataire. Ces conventions stipulent aussi que les transporteurs successifs deviennent parties au contrat de transport aux conditions conclues entre l'expéditeur et le transporteur contractant. C'est ainsi que, conformément à l'article 30 1) de la Convention de Varsovie (reproduit au paragraphe 23 ci-dessus), « chaque transporteur acceptant... des marchandises... est censé être une des Parties contractantes du contrat de transport... » Aux termes de l'article 34 de la Convention CMR [transport par route] (reproduit au paragraphe 25 ci-dessus), les transporteurs successifs deviennent « de par leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture, parties au contrat, aux conditions de la lettre de voiture ». Une disposition analogue est prévue à l'article 26 2) de la Convention CIM [transport par chemins de fer] (reproduit au paragraphe 26 ci-dessus).

<sup>89</sup> Conformément à l'article 30 3) de la Convention de Varsovie, le dernier transporteur est responsable envers « le destinataire qui a le droit à la délivrance ». Cette restriction n'apparaît pas à l'article 36 de la Convention CMR (transport par route), ni à l'article 43 3) de la Convention CIM (transport par chemins de fer).

G. — VARIANTES DE PROJETS DE DISPOSITION

1. Définition du « port de déchargement »

35. Il y a plusieurs manières de traiter des problèmes de transbordement dans le cadre de la Convention de Bruxelles de 1924. Certes, les règles élaborées par le Groupe de travail à sa troisième session pour régler la durée de la responsabilité du transporteur pourraient résoudre certains des problèmes que posent les clauses de transbordement<sup>90</sup>. Le texte révisé de l'alinéa e de l'article premier sur le « transport de marchandises », est le suivant :

« i) « Transport de marchandises » couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement. »

L'alinéa ii, tel que l'a rédigé le Groupe de travail, définit le moment de la livraison d'une manière qui peut être incompatible avec l'application d'une clause de transbordement.

36. Cependant, le Groupe de travail n'a pas examiné à sa troisième session l'effet à donner aux clauses de transbordement, et il y a lieu de penser que la révision de l'alinéa e de l'article premier n'implique aucune décision à cet égard. Quoi qu'il en soit, le problème du transbordement semble suffisamment important et complexe pour faire l'objet de dispositions distinctes<sup>91</sup>.

37. Il y a lieu de noter que, conformément à la définition précitée formulée par le Groupe de travail, le « transport de marchandises » dure tant que les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport « et au port de déchargement ». Les clauses de transbordement soulèveraient la question de savoir si la remise des marchandises à un transporteur subséquent fait du port où cette remise s'effectue un « port de déchargement ». Il serait donc souhaitable de compléter la révision de l'article premier, alinéa e, par une disposition sur ce point.

*Projet de définition de « port de déchargement »  
au sens de l'article premier, e*

*Variante A*

Le « port de déchargement » est le port de destination finale prévu par le contrat de transport.

<sup>90</sup> Rapport de la troisième session (A/CN.9/63), par. 14; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.*

<sup>91</sup> Les pays suivants ont suggéré, dans une réponse au questionnaire, de modifier la Convention de Bruxelles en vue de limiter l'effet des clauses de transbordement : Australie, Autriche, Chili, Danemark, Irak, Norvège, République fédérale d'Allemagne, République khmère, Suède, Tchécoslovaquie et Turquie. L'URSS a suggéré, dans sa réponse, des dispositions qui pourraient être adoptées si le Groupe de travail jugeait nécessaire de réglementer cette question dans un projet de convention. Ces dispositions sont en substance les suivantes : 1) le transbordement doit être souhaitable et nécessaire dans les circonstances; 2) le transporteur doit notifier le transbordement au chargeur; 3) au cours du transbordement, le transporteur doit prendre le soin voulu des marchandises; 4) le transporteur doit faire preuve de la diligence voulue en vue de livrer les marchandises au port de destination aussi rapidement que possible.

*Variante B*

Le « port de déchargement » est le port prévu par le contrat de transport comme étant le lieu où prennent fin les obligations contractuelles du transporteur.

38. La variante A a pour but d'harmoniser cet aspect de la Convention avec la position adoptée dans d'autres conventions de transport. Étendre l'application du contrat de transport jusqu'au « port de destination finale prévu par le contrat de transport » prolongerait la durée de la responsabilité du transporteur contractant (ainsi que l'application de la Convention) même si le contrat de transport prévoit que, à partir d'un port intermédiaire déterminé, le transport sera assuré par un deuxième transporteur. (Voir la description du connaissance direct aux paragraphes 3 à 5 ci-dessus.) Ainsi qu'il a été indiqué dans la section E (par. 27 à 31), tel est le résultat auquel aboutissent les autres conventions de transport <sup>92</sup>.

39. La variante B mettrait fin à la responsabilité du transporteur contractant dans un port intermédiaire « prévu par le contrat de transport comme étant le lieu où prennent fin les obligations contractuelles du transporteur ». Cependant, étant donné que le port intermédiaire doit être « prévu par le contrat », la variante B ne donnerait pas effet à une clause générale prévoyant que la responsabilité du transporteur prend fin lorsque celui-ci remet, au moment que lui-même choisit, les marchandises à un deuxième transporteur <sup>93</sup>.

40. La variante C ci-après occupe une position intermédiaire entre les variantes A et B. La variante C tient compte de la réponse de la Chambre internationale de la marine marchande qui estime qu'il ne faut pas

par voie de réglementation porter atteinte aux dispositions contractuelles des connaissances directs « étant donné que le chargeur connaît parfaitement les transporteurs qui transporteront ses marchandises ». La Chambre fait une distinction entre les connaissances dans lesquels « un deuxième transporteur est désigné » et les connaissances où « seul le premier transporteur est désigné ». Elle estime que, dans ce dernier cas, on pourrait envisager de préciser la responsabilité du transporteur. La deuxième phrase de la variante C répondrait à cette suggestion.

*Variante C*

Le « port de déchargement » est le port de destination finale prévu par le contrat de transport. Cependant, un port intermédiaire déterminé sera réputé être le port de déchargement si le contrat de transport prévoit qu'à ce port les marchandises seront remises à un transporteur dénommé.

## 2. Projets de disposition sur la responsabilité du premier transporteur et des transporteurs subséquents

41. Une définition de l'expression « port de déchargement » ne réglerait pas tous les problèmes que pose le transbordement. Il peut donc être souhaitable d'envisager un projet de disposition qui traite directement de la responsabilité du premier transporteur et des transporteurs subséquents.

*Variante D*

Si le contrat de transport est exécuté par plusieurs transporteurs, le premier transporteur (et le dernier transporteur) est [sont] responsable[s] envers le propriétaire de la marchandise de l'exécution du contrat de transport. Tout transporteur [intermédiaire] [subséquent] est responsable de la partie du contrat de transport qu'il effectue.

42. Ce projet de disposition reprend en substance les règles de responsabilité des articles 36 de la Convention CMR [transport par route] (reproduites au paragraphe 25) et 43 3) de la Convention CIM [transport par chemins de fer] (reproduites au paragraphe 26). Les considérations dont s'inspirent ces conventions ont été analysées dans les sections E (par. 27 à 31) et F (par. 32 à 34) du présent rapport. La disposition selon laquelle le premier transporteur (transporteur contractant) « est responsable envers le propriétaire de la marchandise de l'exécution du contrat de transport » vise à mettre en application la suggestion, faite dans des réponses au questionnaire, selon laquelle le transporteur contractant devrait être responsable du fait de tout transporteur dont il utilise les services pour l'exécution du transport <sup>94</sup>.

43. L'harmonisation avec les autres conventions de transport exigerait le maintien dans la première phrase des mots « [et le dernier transporteur] » et, dans la deuxième phrase, le choix du mot « [intermédiaire] » de préférence à « [subséquent] ». Si, en revanche,

<sup>92</sup> Dans leur réponse, l'Autriche, le Chili, l'Irak, la République fédérale d'Allemagne, la République khmère et la Tchécoslovaquie ont suggéré que le transporteur contractant soit responsable jusqu'au moment où les marchandises atteignent le port de destination.

<sup>93</sup> Dans sa réponse au questionnaire, la Norvège expose un projet de réglementation établi en consultation avec d'autres pays nordiques et dont certaines dispositions font application du principe que le transporteur contractant est responsable de l'exécution de l'ensemble du transport, à partir du port de départ jusqu'au port de destination tels qu'ils sont prévus au contrat. Il est à noter qu'en conséquence le transporteur contractant est responsable du fait de tout transporteur dont il utilise les services pour l'exécution du transport. Parmi les autres principes que consacre le projet de réglementation, la Norvège cite le suivant : le transporteur contractant ne peut s'exonérer lui-même de sa responsabilité en cas de perte ou de dommage qui se produit lorsque les marchandises sont sous la garde d'un autre transporteur, à moins que les parties en soient expressément convenues ou qu'il ressorte du contrat que l'intention des parties était que le transport serait exécuté, dans sa totalité ou pour une certaine partie, par un autre transporteur. Voir également la réponse de la Suède.

La position adoptée dans la variante B semble analogue à ce dernier principe. Cependant, le libellé de cette variante ne prévoit pas expressément le cas où les parties ont contracté avec l'« intention » que l'ensemble ou une partie du transport serait exécuté par un autre transporteur. En l'absence du texte du projet de réglementation que la Norvège expose dans sa réponse, il a été difficile de trouver un libellé qui exprime cette idée avec la clarté voulue.

<sup>94</sup> Voir les réponses résumées ci-dessus dans les notes 25 et 26.

le dernier transporteur ne se voyait pas attribuer la même responsabilité que le transporteur contractant, les mots « [et le dernier transporteur] » devraient être supprimés dans la première phrase; dans la deuxième phrase, le mot « [subséquent] » devrait être retenu au lieu du mot « [intermédiaire] ».

### Troisième partie : déroutement

#### A. — INTRODUCTION

1. La troisième partie du présent rapport traite, conformément à la demande du Groupe de travail, des problèmes auxquels donne naissance la formulation actuelle dans la Convention de Bruxelles de 1924 de la règle sur le déroutement<sup>95</sup>. Le paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention dispose que :

« 4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant. »

2. On a critiqué cette disposition en faisant observer qu'elle ne définit pas le déroutement comme il conviendrait et n'indique ni les conditions dans lesquelles le déroutement est justifié ni les conséquences d'un déroutement injustifié. Nombre de gouvernements qui ont répondu au questionnaire sur les connaissances ont proposé des solutions pour remédier aux insuffisances du texte actuel. D'autres ont indiqué que certaines parties du paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention ne les satisfaisaient pas. On trouvera exposées ci-après les différentes solutions de la question du déroutement et les différentes modifications des règles actuelles qui ont été proposées.

#### B. — LA DISPOSITION RELATIVE AU DÉROUITEMENT DANS L'ÉCONOMIE DE LA CONVENTION ET EN RELATION AVEC LES CLAUSES USUELLES DU CONTRAT DE TRANSPORT

3. Il existe entre la disposition sur le déroutement et les autres règles de la Convention des rapports complexes. Avant d'exposer les modifications proposées au paragraphe 4 de l'article 4, il peut être utile d'indiquer brièvement le contexte juridique et commercial dans lequel s'applique le paragraphe 4 de l'article 4.

4. Cette disposition ne joue évidemment que lorsque le propriétaire de la cargaison prétend avoir subi une perte ou un dommage parce que le transporteur n'a pas observé les clauses du contrat de transport ou les dispositions de la Convention. Par exemple, un retard

du navire peut être cause de ce que les marchandises sont arrivées en mauvais état ou de ce que le destinataire a souffert un manque à gagner parce qu'il n'a pas reçu les marchandises au moment où il aurait pu en tirer profit ou où il aurait dû s'acquitter de ses obligations contractuelles. Dans ce cas, le destinataire peut fonder son action sur l'inexécution par le transporteur de son obligation, au regard du paragraphe 2 de l'article 3, de procéder « de façon appropriée et soigneuse... au transport [et] aux soins... des marchandises... ». Le destinataire pourrait également invoquer l'inobservation par le transporteur d'une clause expresse ou (plus vraisemblablement) tacite du contrat relative à la date de la délivrance. Pour sa défense, le transporteur pourrait faire valoir que le retard a été provoqué par un « déroutement raisonnable » et qu'en vertu du paragraphe 4 de l'article 4 aucun déroutement raisonnable « ne sera considéré comme une *infraction à la présente convention* ou *contrat de transport*, et le transporteur *ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant* ».

5. Dans d'autres cas, le déroutement peut provoquer une perte ou un dommage parce que le navire s'échoue ou essuie une violente tempête.

6. Il peut également arriver que les marchandises ne soient pas acheminées jusqu'au lieu de destination indiqué dans le contrat de transport et soient déchargées dans un port intermédiaire. Il est nécessaire de trouver un nouveau moyen de transport et le retard qui en résulte peut provoquer une avarie ou une détérioration des marchandises; le destinataire peut également être obligé de payer des frais supplémentaires pour l'entreposage au port d'escale ou pour le transport jusqu'à la destination convenue. Là encore, le transporteur peut soutenir que la délivrance dans un port autre que celui qui a été convenu constitue un « déroutement raisonnable » au sens du paragraphe 4 de l'article 4 et qu'il n'est « responsable d'aucune perte ou dommage en résultant ».

7. Lorsqu'on essaie d'appliquer la notion de déroutement, on se heurte à une difficulté fondamentale : le contrat de transport ne précise généralement ni l'itinéraire que suivra le navire ni la date de son arrivée. Pour savoir quelles sont les obligations du transporteur en ce qui concerne l'itinéraire, il faut souvent se baser sur la pratique habituelle du navire ou de la ligne — et lorsqu'il s'agit de transports de ligne les usages quant à l'itinéraire peuvent être extrêmement souples.

8. En examinant les propositions relatives aux dispositions de l'article 4 (4) sur le déroutement, il sera également utile d'avoir présentes à l'esprit certaines des décisions prises par le Groupe de travail à sa quatrième session (25 septembre-6 octobre 1972). A cette session, le Groupe de travail a décidé qu'il convenait de réviser la Convention de Bruxelles de 1924 pour énoncer une règle affirmative de responsabilité fondée sur la faute et une règle unifiée concernant la charge de la preuve. Ces deux principes ont été incorporés dans le paragraphe 1 du projet établi par le Groupe de

<sup>95</sup> Voir l'introduction générale au présent rapport, par. 2.

rédaction, que la majorité des membres du Groupe de travail a approuvé quant au fond <sup>96</sup> :

« 1. Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage des marchandises transportées si l'événement qui a causé la perte ou le dommage a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article [ ], à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou agents ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences. »

9. Le Groupe de rédaction a également conclu que, si on énonçait une règle unifiée concernant la responsabilité et la charge de la preuve, il ne serait pas nécessaire de conserver les 14 alinéas [c à p] du « catalogue des exonérations », où l'on a essayé de prévoir toutes les circonstances dans lesquelles le transporteur n'est pas responsable. Toutefois, le Groupe de rédaction a recommandé que la question du « sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer » [art. 4, par. 2, alin. 1] soit examinée à la session de février 1973, en même temps que celle du « déroutement » (art. 4, par. 4) à laquelle elle est en partie liée <sup>97</sup>.

### C. — ÉTAT ACTUEL DU DROIT ET DE LA PRATIQUE EN MATIÈRE DE DÉROUITEMENT

10. Les sources du droit actuel en matière de déroutement sont la jurisprudence des tribunaux nationaux, le paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention et, dans le cas de certains pays, la législation nationale qui tantôt modifie l'article 4 4) de la Convention et tantôt adopte à l'égard de la question un point de vue tout à fait différent. En pratique, on insère dans les connaissements des clauses qui restreignent ou écartent complètement l'application des règles sur le déroutement, en définissant aussi largement que possible l'itinéraire contractuel. Ces clauses sont examinées ci-après sous la définition du déroutement.

#### 1. Définition du déroutement

11. On définit généralement le déroutement comme étant une modification de l'itinéraire normal qui n'est pas prévue par le contrat de transport et qui n'est pas conforme aux usages commerciaux. Selon l'un des meilleurs ouvrages publiés sur la question, « en l'absence de stipulations expresses en sens contraire, le propriétaire d'un navire, qu'il s'agisse d'un navire de ligne ou d'un navire chargé d'assurer le transport de divers ou d'un navire affrété pour un voyage particulier, s'engage implicitement à faire suivre à ce navire l'itinéraire habituel et raisonnable et à éviter toute modification injustifiable dudit itinéraire et tout retard déraisonnable. On présume que l'itinéraire doit être

l'itinéraire géographique le plus direct; mais le transporteur est admis à faire la preuve qu'un autre itinéraire constitue l'itinéraire habituel et raisonnable pour un navire donné à l'époque considérée, sous réserve qu'il ne soit pas incompatible avec les clauses expresses du contrat. Un itinéraire peut être considéré comme étant habituel et raisonnable même s'il n'est emprunté que par des navires d'une seule ligne et même s'il n'a été adopté que récemment <sup>98</sup>. »

12. Les connaissements contiennent généralement une clause dite de « définition du voyage » ou de « déroutement », dont l'objet est de définir le voyage d'une manière assez large pour que l'on puisse considérer, si le navire s'écarte de la route directe ou usuelle, que cette modification est autorisée par le contrat et ne constitue donc pas un déroutement. On trouve un exemple de « clause de définition du voyage » à la section 5 du connaissement CONLINE, qui stipule :

« Le contrat concerne le service des lignes régulières et le voyage entrepris aux termes de ce contrat comprendra les escales usuelles ou habituelles ou annoncées, qu'elles soient nommées ou non dans le présent contrat ainsi qu'aux ports inclus ou non dans l'itinéraire ou l'ordre de rotation annoncés, usuels, ordinaires ou géographiques, même si en s'y rendant le navire navigue au-delà du port de déchargement ou dans une direction opposée ou s'écarte de la route directe ou habituelle. Le navire pourra faire escale à n'importe quel port pour l'exécution du voyage en cours ou d'un voyage précédent ou ultérieur. Le navire pourra supprimer l'escale à n'importe quel port ou à plusieurs ports, qu'ils soient annoncés ou non, et pourra faire escale plusieurs fois dans le même port; il pourra, avec ou sans la marchandise à bord, et avant de se diriger vers le port de déchargement, ou après, régler ses compas, passer en cale sèche sur slip, sur gril de carénage ou dans les chantiers de réparation, changer de poste, subir une démantèlement ou un contrôle magnétique ou toutes mesures similaires, prendre du combustible ou des approvisionnements, débarquer des passagers clandestins, séjourner au port, naviguer sans pilote, remorquer ou se faire remorquer, sauver ou tenter de sauver des vies humaines ou des biens et tout ce qui précède est compris dans le voyage, objet de ce contrat <sup>99</sup>. »

13. Le modèle de connaissement P et I contient des dispositions analogues dans sa clause de « voyage », qui stipule en outre :

« Tous les parcours, ports, lieux, navigations et autres ainsi visés seront réputés être inclus dans le

<sup>96</sup> Rapport de la quatrième session [A/CN.9/74; reproduit dans le présent volume, ci-dessus (deuxième partie, IV, 1)], par. 28 et 36.

<sup>97</sup> *Ibid.*, alin. 6 du paragraphe 28. Voir également par. 23 à 25 et 30. En ce qui concerne l'approbation de cette recommandation par le Groupe de travail, voir par. 36.

<sup>98</sup> Scrutton, *Charter parties and Bills of Lading*, 17<sup>e</sup> édition (1964), p. 259. Voir Gilmore and Black, *The Law of Admiralty* (1957), p. 156; Katsigeras, *Le déroutement en droit maritime comparé* (1970), p. 8 à 11. Katsigeras fait une distinction entre les usages maritimes et les usages commerciaux, les deux catégories d'usages servant de critères pour déterminer quel est l'itinéraire habituel et raisonnable.

<sup>99</sup> Voir le rapport du secrétariat de la CNUCED sur les connaissements, annexe III.

voyage convenu et prévu et tout changement apporté en application des facultés reconnues par la présente clause ne sera pas considéré en droit comme un déroutement. Les facultés reconnues par la présente clause ne seront ni considérées comme restreintes par une stipulation quelconque du présent connaissement, manuscrite ou imprimée, ou par une circonstance quelconque accompagnant ou précédant le chargement des marchandises, ou par la nature des marchandises, ni interprétées en examinant si un changement apporté en vertu desdites facultés ferait ou non échec à l'objet du présent connaissement, nonobstant toute coutume ou règle juridique et nonobstant l'état d'innavigabilité ou le mauvais état du navire au début ou à un moment quelconque du voyage <sup>100</sup>. »

14. Il semble que, en raison de la définition du voyage que donnent les « clauses de déroutement » précitées, il ne soit guère possible de dire qu'un navire a été « dérivé », mais les tribunaux estiment que ces clauses doivent être interprétées d'une manière restrictive et compatible avec le paragraphe 2 de l'article 3, qui oblige le transporteur à prendre soin des marchandises, et avec le paragraphe 8 de l'article 3, qui stipule que toute clause dans un contrat de transport exonérant ce transporteur de responsabilité pour perte ou dommage ou atténuant cette responsabilité sera nulle et non avenue. Généralement, les clauses de déroutement sont jugées valides lorsqu'elles sont raisonnables, compte tenu des circonstances et de l'intérêt des parties <sup>101</sup>.

15. On a également recours à la notion de déroutement dans des cas où la cargaison a été déchargée dans un port autre que le port de destination. Cependant, les connaissements contiennent généralement une clause autorisant le déchargement des marchandises dans un port autre que le port de destination. Par exemple, les alinéas *c* et *d* de la section 16 du connaissement de lignes régulières CONLINE stipulent :

« *c*) Au cas où il apparaîtrait que des épidémies, la quarantaine, la glace, troubles affectant la main-d'œuvre, des obstructions au travail, des grèves, des lock-out, que ce soit à bord ou à terre, des difficultés de chargement ou de déchargement, empêcheraient le navire de quitter le port de chargement ou d'atteindre, ou entrer dans le port de déchargement, ou d'y décharger dans des conditions habituelles et d'en repartir, le tout en toute sécurité et sans retard, le capitaine pourra décharger la cargaison au port de chargement ou dans tout autre port sûr et pratique.

« *d*) Le déchargement, aux termes de la présente clause, de toute marchandise pour laquelle il a été émis un connaissement, sera considéré comme la bonne exécution du contrat. Si, par suite de l'exercice d'un droit quelconque autorisé par la présente clause, des dépenses supplémentaires sont encourues, elles

seront payées par le marchand en plus du fret, avec le fret de retour s'il y a lieu, ainsi qu'une indemnité raisonnable pour tous services supplémentaires rendus à la marchandise. »

16. Les tribunaux considèrent généralement que de telles clauses sont valides. Dans une affaire importante, où un navire ne pouvant atteindre le port de destination convenu en raison d'une grève a déchargé les marchandises dans un autre port, conformément à une clause du connaissement, le tribunal anglais a jugé qu'il y avait non pas « déroutement » mais uniquement « modification du voyage » <sup>102</sup>. Il a estimé que, dans des cas de ce genre, la considération essentielle était que la raison de la modification du voyage ayant été expressément prévue au contrat, la modification elle-même ne constituait pas un manquement du transporteur à ses obligations contractuelles <sup>103</sup>.

## 2. Déroutement pour sauver des vies ou des biens en mer

17. Le paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles dispose qu'« aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer... ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant ».

18. L'exonération de responsabilité du transporteur lorsque le navire est dérivé pour sauver des vies en mer n'a donné lieu à aucune controverse. L'exonération de responsabilité lorsque le navire est dérivé pour sauver des biens sans qu'il y ait en même temps sauvetage de vies humaines a été l'objet de critiques, car le déroutement procure alors au transporteur un bénéfice important tout en causant fréquemment une perte ou un dommage au propriétaire de la cargaison <sup>104</sup>.

## 3. Déroutement raisonnable

19. Le paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 dispose que « aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant ».

20. C'est aux tribunaux qu'il appartient de définir, dans chaque cas d'espèce, si le déroutement est raisonnable ou non. Le déroutement raisonnable n'a jamais été défini expressément, mais dans le précédent *Stag Line c. Foscolo Mango and Co.*, les tribunaux anglais ont énoncé les critères généraux suivants :

« Il peut arriver et il arrive en fait fréquemment qu'un déroutement soit dû à des circonstances fortuites que les parties initiales au contrat n'avaient

<sup>100</sup> *Ibid.*

<sup>101</sup> Voir Gilmore and Black, *The Law of Admiralty* (1957), p. 157 et 158.

<sup>102</sup> *Benton c. Palmyra* (1955) 2.L.I.L Rep. 722 confirmé par la Chambre des lords (1956), 2.L.I.L Rep. 329. Voir Dor, *op. cit.*, p. 45.

<sup>103</sup> Katsigeras, *op. cit.*, p. 56.

<sup>104</sup> Voir Katsigeras, *op. cit.*, p. 24 et 25.

pas prévues et qu'il puisse être considéré comme raisonnable, bien qu'il ait été décidé uniquement dans l'intérêt du navire, ou uniquement dans l'intérêt de la cargaison ou même bien qu'il ne réponde directement à aucune de ces considérations; il peut arriver par exemple que l'on ait besoin de toute urgence d'un passager ou d'un membre de l'équipage après le départ du navire pour une affaire de la plus haute importance, ou bien une personne qui se trouve à bord peut être recherchée par la justice et il existe des raisons pressantes de la faire comparaître immédiatement. Le véritable critère semble être qu'il doit s'agir d'une modification du voyage qu'une personne avisée, ayant alors pouvoir de décision, aurait pu ordonner en tenant compte de toutes les circonstances pertinentes du moment, y compris les clauses du contrat et les intérêts de toutes les parties, mais sans être tenue d'accorder une importance décisive aux intérêts d'aucune en particulier <sup>105</sup>. »

21. Dans l'affaire en question, *Stag Line c. Foscolo Mango and Co.*, des marchandises étaient transportées de Swansea à Constantinople et le connaissement prévoyait « la faculté de relâcher à un port quelconque, dans un ordre quelconque, pour prendre du charbon ou à d'autres fins, toute escale étant réputée incluse dans le voyage convenu ». Au départ de Swansea, le navire a pris à bord des mécaniciens chargés de vérifier des machines nouvellement installées. Le navire a été dérivé sur Saint-Ives pour débarquer les mécaniciens, une fois les vérifications terminées. Il a été jugé que la clause n'autorisait pas ce déroutement. Les mots « à d'autres fins » devaient être interprétés dans leur contexte et les fins auxquelles le navire pouvait faire relâche dans un port devaient avoir un rapport avec le voyage convenu. Les fins auxquelles les mécaniciens avaient été pris à bord étaient indépendantes du voyage convenu. Le tribunal s'est fondé sur les considérations suivantes :

« Les fins visées sont des fins de nature commerciale pour lesquelles les parties ont prévu que le navire devrait pouvoir faire relâche au cours du voyage envisagé. Par exemple, dans un contrat conclu avec un chargeur pour des marchandises ne représentant qu'une partie de la cargaison, cette clause pourrait impliquer le droit de relâcher à un ou plusieurs ports sur l'itinéraire géographique pour décharger les marchandises d'autres chargeurs. Elle impliquerait probablement le droit de relâcher pour compléter la cargaison. Mais nous ne pouvons considérer qu'elle implique le droit invoqué dans la présente affaire de débarquer des préposés des armateurs ou d'autres personnes se trouvant à bord au départ pour régler des machines et qu'on a débarqués dans leur intérêt et dans celui de leurs employeurs parce qu'ils ne pouvaient être transbordés sur un navire faisant route en sens inverse <sup>106</sup>. »

22. Il existe de nombreux jugements dans lesquels le tribunal a décidé que, eu égard aux circonstances, le

déroutement par le transporteur était ou non raisonnable. Quelques exemples suffiront à donner une idée de la diversité des cas de déroutement au sujet desquels les tribunaux ont eu à se prononcer. Les déroutements pour charger du combustible ont donné lieu à une jurisprudence abondante. Dans de tels cas, si un navire ne s'écarte pas de l'itinéraire habituel du voyage, on considère généralement que le déroutement est raisonnable. Cependant, dans le cas d'un navire qui s'était écarté de 4 milles de l'itinéraire convenu et habituel pour faire le plein des soutes, parce que les armateurs voulaient qu'il reste la quantité maximum de combustible à la fin du voyage pour que le navire puisse l'utiliser au cours du voyage suivant, on a estimé que le déroutement n'était pas raisonnable <sup>107</sup>. Le déroutement en cas de grève ou de quarantaine au port de destination et en cas de déclaration de guerre nécessitant un changement d'itinéraire a été jugé raisonnable <sup>108</sup>. Cependant, dans un cas où la cargaison a été déchargée à Porto Rico au lieu de l'être à La Havane parce qu'on craignait qu'elle ne soit confisquée, le déroutement n'a pas été jugé raisonnable, malgré l'inclusion dans le connaissement de clauses qui autorisaient notamment le transporteur à décharger les marchandises dans un lieu sûr pour empêcher une saisie ou un arrêt; le tribunal a conclu que la situation politique était bien connue à l'époque où les connaissements ont été signés <sup>109</sup>.

23. On estime généralement qu'en cas de nécessité le déroutement est raisonnable; il peut s'agir de tempêtes, de la présence d'icebergs, d'autres dangers de la navigation ou d'accident d'un membre de l'équipage <sup>110</sup>. Il a été jugé que « lorsqu'il est flagrant qu'un navire n'est pas en état de navigabilité et qu'il est obligé de retourner au port pour des réparations, il s'agit d'un déroutement <sup>111</sup> ». Généralement, il semble qu'un déroutement qui, en lui-même, pourrait être considéré raisonnable, ne l'est pas lorsqu'il a été rendu nécessaire par la faute du transporteur <sup>112</sup>.

24. Les règles applicables pour qualifier un déroutement de raisonnable ou de déraisonnable sont affectées dans certains pays par la législation nationale, qui peut : 1) tenter de définir le déroutement autorisé, ou 2) envisager d'une autre manière la question de savoir quels déroutements sont autorisés.

25. Le paragraphe 4 de l'article 4 de la *United States Carriage of Goods by Sea Act* reprend le paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 et ajoute ce qui suit :

« Étant entendu toutefois que si le déroutement a pour but de charger ou de décharger des marchandises

<sup>107</sup> The Macedon (1955) LLL L Rep. 459.

<sup>108</sup> Voir Katsigeras, *op. cit.*, p. 40 et 41, Tetley, *op. cit.*, p. 206. (Des transporteurs ont été tenus responsables de dommages causés par un retard dû au déroutement.) Scrutton, *op. cit.*, p. 266.

<sup>109</sup> The Ruth Ann, AMC 1962, p. 117.

<sup>110</sup> Scrutton, *op. cit.*, p. 267; Katsigeras, *op. cit.*, p. 41.

<sup>111</sup> Tetley, *op. cit.*, p. 206, citations de jugements.

<sup>112</sup> Katsigeras, *op. cit.*, p. 30 qui cite un arrêt de la Cour suprême des États-Unis et un arrêt de la Chambre des lords.

<sup>105</sup> *Stag Line c. Foscolo Mango and Co.* (1932) AC 328.

<sup>106</sup> *Id.*, 341.

ou des passagers, il sera considéré, sauf preuve contraire, comme déraisonnable <sup>113</sup>. »

26. Un auteur qui fait autorité note que « le sens de la règle... semble être qu'il ne faut pas permettre au transporteur de dérouter le navire sans autre motif que celui de réaliser un profit supplémentaire; il ne devrait donc pas suffire à celui qui prétend que, contrairement à la présomption ainsi posée, le déroutement était raisonnable, de fournir la preuve qu'il l'était du point de vue du transporteur... Cette réserve ne signifie naturellement pas que tout déroutement à des fins autres que celles qui y sont mentionnées est « raisonnable »; elle permet simplement d'établir plus facilement que le déroutement n'est pas raisonnable dans les deux cas prévus <sup>114</sup>. »

27. En France, la loi de 1966 qui reprend, en général les règles de la Convention de Bruxelles de 1924 ne mentionne pas le déroutement, mais parmi les exonérations de responsabilité qu'elle énumère figure l'acte ou la tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin <sup>115</sup>. Si la loi française elle-même ne mentionne pas le déroutement, ses effets sont cependant les mêmes que ceux du paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention. Le capitaine du navire doit suivre l'itinéraire normal pour se rendre au lieu de destination, mais les règles générales contenues dans la loi autorisent certains déroutements justifiés <sup>116</sup>.

#### 4. Charge de la preuve

28. Il semble que, en vertu du paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention, la charge de la preuve en matière de déroutement raisonnable n'incombe entièrement ni au transporteur ni au chargeur. On a fait observer que, dans la mesure où il existe une règle régissant la charge de la preuve en matière de déroutement, c'est *sans doute* la suivante : i) le transporteur peut établir qu'on a respecté au cours du voyage l'itinéraire et le calendrier habituels et que la perte s'est produite alors que le navire suivait cet itinéraire; ii) le propriétaire de la cargaison doit prouver qu'il y a eu déroutement et iii) le transporteur doit prouver que le déroutement était raisonnable <sup>117</sup>. Dans l'optique qui est celle de la législation française, décrite au paragraphe 27, le transporteur devra prouver qu'il n'a pas commis de faute en dérivant le navire, ce qui revient pratiquement à devoir prouver que le déroutement était raisonnable <sup>118</sup>.

<sup>113</sup> 46 USCA sections 1300-1315. On retrouve la même disposition dans les législations libérienne et philippine; voir Katsigeras, *op. cit.*, p. 47.

<sup>114</sup> Gilmore and Black, *op. cit.*, p. 158 et 159.

<sup>115</sup> Loi n° 66420 du 18 juin 1966, art. 29, i. Le *Codice della Navigazione* et les législations libanaise, syrienne, indonésienne et surinamaïenne sont analogues. Voir Katsigeras, *op. cit.*, p. 48.

<sup>116</sup> Rodière, *Traité général de droit maritime*, p. 230 et 231. Katsigeras, *op. cit.*, p. 48 et 49.

<sup>117</sup> Voir Tetley, *op. cit.*, p. 209.

<sup>118</sup> Katsigeras, *op. cit.*, p. 49.

#### 5. Effets juridiques du déroutement

29. Il existe actuellement deux façons tout à fait différentes de concevoir les effets juridiques du déroutement.

30. D'une part, le paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 vise à exonérer le transporteur de la responsabilité que la Convention met normalement à sa charge en cas de pertes ou dommages subis par les marchandises s'il a dévié de son itinéraire pour sauver des vies ou des biens ou s'il a effectué un déroutement raisonnable.

31. D'autre part, dans les pays de *common law*, le déroutement injustifié <sup>119</sup> constitue une contravention essentielle au contrat de transport, qui empêche le transporteur de bénéficier des exonérations de responsabilité prévues dans certaines clauses du connaissement ainsi que de certaines dispositions de la Convention. En droit anglais, le transporteur est considéré comme ayant la même responsabilité qu'un *transporteur public*, mais cette responsabilité est restreinte par les règles limitatives du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 <sup>120</sup>. Aux États-Unis, un déroutement injustifié fait du transporteur l'assureur des marchandises; en outre, comme il perd la protection des clauses du connaissement et des règles de la Convention, il ne pourra pas se prévaloir du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention pour bénéficier d'un plafond de responsabilité <sup>121</sup>.

#### D. — AUTRES SOLUTIONS POSSIBLES EN MATIÈRE DE DÉROUTEMENT

1. *Maintien de la règle actuelle de la Convention relative au déroutement avec introduction d'une disposition précisant la notion de déroutement raisonnable*

a) *Règle de fond*

32. Aux termes du nouveau texte proposé pour le paragraphe 4 de l'article 4, la règle actuelle de la Conven-

<sup>119</sup> Aux États-Unis et probablement en Angleterre (Scrutton, *op. cit.*, p. 260), la notion de déroutement est étendue à certains actes injustifiés commis par le transporteur, même s'il n'a pas modifié son itinéraire. Un expert américain a expliqué que l'on avait ainsi élargi la notion de déroutement « en partant du principe que certaines fautes commises par le transporteur sont si graves qu'elles équivalent à un abandon complet de la ligne de conduite fixée par le contrat, si bien que la protection offerte par le connaissement ne joue plus, comme dans le cas du déroutement proprement dit ». Gilmore and Black, *op. cit.*, p. 161. Les exemples suivants illustrent ce type de dérogation au contrat : transports en pontée (lorsque le transport en cale est exigé), surcharge du navire, retard injustifié. Il faudrait, semble-t-il, traiter des conséquences de ces graves manquements intentionnels au contrat de transport dans une règle générale sur les conséquences des actes intentionnels. A cet égard, il conviendrait d'examiner le paragraphe e de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968 qui ôte au transporteur le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité « s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ».

<sup>120</sup> Chorley and Giles, *Shipping Law* (1970), p. 187.

<sup>121</sup> Gilmore and Black, *op. cit.*, p. 156 et 160.

tion en matière de déroutement serait maintenue, mais une disposition analogue à celle qui figure dans le *United States Carriage of Goods Act* (par. 4 de la section 4) y serait introduite pour préciser la notion de déroutement raisonnable <sup>122</sup>.

33. Le texte proposé serait ainsi conçu :

*Projet A*

Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant, étant entendu toutefois que, si le déroutement a pour but de charger ou de décharger des marchandises ou des passagers, il sera, sauf preuve contraire, réputé déraisonnable.

La réserve dont cette disposition est assortie vise à empêcher le transporteur d'effectuer un déroutement à seule fin de réaliser un bénéfice plus important.

b) *Règle concernant la charge de la preuve*

34. On a proposé d'introduire une règle expresse sur la charge de la preuve dans la disposition relative au déroutement <sup>123</sup>. La pratique générale en ce qui concerne la charge de la preuve a été examinée au paragraphe 28 ci-dessus. Une règle expresse qui serait compatible avec la pratique actuelle pourrait être formulée comme suit :

*Projet B*

Il appartiendra au transporteur de prouver que le déroutement était raisonnable.

Cette proposition doit être examinée compte tenu de la règle que le Groupe de travail a adoptée au sujet de la charge de la preuve et qui est reproduite au paragraphe 8 ci-dessus.

*2. Introduction dans la Convention d'une définition du déroutement*

35. On a envisagé la possibilité d'introduire une définition du « déroutement » dans la Convention <sup>124</sup>. Il est apparu que du point de vue pratique, un aspect capital de la question du déroutement est de savoir qui est responsable du retard. Un retard peut toutefois résulter de circonstances autres que le déroutement, et il pourrait donc être nécessaire d'envisager la formu-

lation d'une règle générale qui sanctionne l'exécution du contrat de transport quant à la date de livraison. La question essentielle de la responsabilité en cas de retard ne fait pas partie des points soumis à l'examen du Groupe de travail et n'a pas encore été étudiée. C'est toutefois une question que l'on a suggéré d'examiner à l'avenir. Il semblerait indiqué d'envisager de définir le « déroutement » dans le cadre d'un éventuel examen de la question fondamentale de la responsabilité en cas de retard <sup>125</sup>.

3. *Suppression de la disposition de la Convention spécialement consacrée au déroutement et introduction d'une disposition établissant une règle générale sur le sauvetage de vies et de biens en mer.*

a) *Suppression de la disposition spécialement consacrée au déroutement*

36. On pourrait supprimer la disposition concernant le déroutement établie au paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924. Ainsi, s'il ne peut justifier le déroutement, le transporteur serait responsable des pertes ou dommages qui en résultent en vertu des règles générales de responsabilité du transporteur. Ainsi, selon la règle de base sur la responsabilité adoptée par le Groupe de travail à sa quatrième session et reproduite au paragraphe 3 ci-dessus, le transporteur est responsable de toute perte ou dommage subi par les marchandises « à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou agents ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences ». Dans sa réponse au questionnaire, le Gouvernement norvégien propose également cette solution <sup>126</sup>.

b) *Introduction dans la Convention d'une disposition établissant une règle générale sur le sauvetage de vies et de biens en mer*

37. Comme il a été dit au paragraphe 9 ci-dessus, le Groupe de rédaction, à la quatrième session du Groupe de travail, a recommandé que la question du « sauve-

<sup>125</sup> Voir au paragraphe 3 ci-dessus un exemple des rapports existant entre le retard et le déroutement.

<sup>126</sup> Dans sa réponse, le Gouvernement norvégien fait observer que « l'on peut se demander si, dans le trafic des lignes régulières, la notion de déroutement telle qu'elle est comprise au paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention est vraiment utile, étant donné les conséquences qui découlent déjà de la règle générale concernant les obligations du transporteur, notamment l'obligation prévue au paragraphe 2 de l'article 3 de transporter les marchandises dans des conditions appropriées. D'après le Gouvernement norvégien, le critère du déroutement raisonnable et le critère du transport approprié sont, à toutes fins pratiques, identiques, puisque d'après ces deux critères il doit être tenu dûment compte de l'intérêt du propriétaire de la cargaison à ce que les marchandises soient transportées au lieu de leur destination dans de bonnes conditions de sécurité et de rapidité et que le transporteur est tenu responsable de l'inexécution de cette obligation. Il s'ensuit que la disposition dont la portée est la plus restreinte, celle relative au déroutement, est superflue, et pourrait être supprimée. Par ailleurs, vu l'importance des problèmes en cause, il faudrait peut-être expliciter davantage et souligner, dans les nouvelles règles relatives au transport maritime des marchandises, le devoir qu'a le transporteur de transporter les marchandises dans de bonnes conditions ».

<sup>122</sup> Voir les réponses au questionnaire de la Turquie, de l'Autriche et du Danemark. Dans sa réponse, le Gouvernement danois déclare : « La législation danoise en la matière, qui est fondée sur l'article 4, par. 4, de la Convention de Bruxelles de 1924, n'a pas soulevé de difficultés dans la pratique et, dans l'ensemble, elle doit être jugée satisfaisante. Il ne semble donc pas nécessaire de modifier la Convention à cet égard, et le Gouvernement danois craint que, en cherchant à définir les limites dans lesquelles le navire est autorisé à s'écarter de son itinéraire normal, on ne s'expose à de sérieuses difficultés. »

<sup>123</sup> Voir la réponse de l'URSS au questionnaire et le rapport du secrétariat de la CNUCED sur les connaissements, par. 260.

<sup>124</sup> Cette possibilité est envisagée par la Tchécoslovaquie dans sa réponse au questionnaire.

tage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer » soit examinée à la session de février 1973 en même temps que celle du « déroutement » qui est visée au paragraphe 4 de l'article 4, lequel porte aussi, en partie, sur la question du sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.

38. L'adoption de la proposition visant à supprimer le paragraphe 4 de l'article 4, au cas où l'on éliminerait également l'alinéa 1 du « Catalogue des exonérations » figurant au paragraphe 2 de l'article 4 de la Convention, aurait pour conséquence l'absence dans la Convention de toute règle concernant le sauvetage de vies ou de biens en mer.

39. Le maintien de la règle relative au sauvetage de vies en mer a reçu un large appui. Par contre, on a critiqué l'octroi au transporteur d'une immunité absolue qui le dégagerait de toute responsabilité en cas de pertes subies par la cargaison du navire à la suite du sauvetage de biens, en se fondant sur le fait que le propriétaire du navire pourrait ainsi se consacrer au sauvetage de biens dans son propre intérêt et au détriment de la cargaison qu'il transporte. Dans sa réponse au questionnaire, le Gouvernement suédois a suggéré que le transporteur n'entreprene de sauver des biens en mer que si l'entreprise est raisonnable.

40. Un projet de texte, qui supposerait la suppression du paragraphe 4 de l'article 4, pourrait être ainsi conçu :

*Projet C*

Le transporteur ne sera pas responsable des pertes ou dommages résultant de mesures prises pour sauver des vies et [de mesures raisonnables prises pour sauver] des biens en mer.

*Projet D*

Le transporteur ne sera pas responsable des pertes ou dommages résultant de mesures raisonnables prises pour sauver des vies ou des biens en mer.

## Quatrième partie : délai de prescription

### A. — INTRODUCTION

1. Comme il a été noté dans l'introduction générale au présent rapport, la question de la « prorogation du délai de prescription » a été inscrite au programme de travail concernant la réglementation internationale des transports maritimes mis au point à la quatrième session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)<sup>127</sup>. Dans la résolution qu'elle a adoptée, la CNUDCI a posé en outre des objectifs généraux parmi lesquels « l'élimination des incertitudes et des ambiguïtés actuelles et la réalisation d'une répartition équilibrée des risques

entre le propriétaire de la marchandise et le transporteur... ». C'est dans cette optique que la présente étude aborde la question du délai dans lequel le propriétaire de la marchandise peut tenter une action contre le transporteur.

2. La Convention de Bruxelles de 1924, au paragraphe 6 de son article 3, énonce des règles portant sur deux questions distinctes : 1) la notification au transporteur des pertes ou dommages; 2) le délai dans lequel l'action contre le transporteur doit être intentée. Le second point, qui fait l'objet de la présente étude, est traité au quatrième alinéa du paragraphe 6 de l'article 3. Ledit paragraphe se lit comme suit :

« 6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissance.

« Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

« Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

« En tout cas, le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. »

3. La disposition précitée de la Convention de 1924 doit se lire dans le contexte des paragraphes 2 et 3 de l'article premier du Protocole de Bruxelles de 1968, dont la teneur est reproduite ci-après :

« 2. A l'article 3, paragraphe 6, le quatrième alinéa est remplacé par la disposition suivante :

« Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 bis, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

« 3. A l'article 3, il y a lieu d'ajouter après le paragraphe 6 un paragraphe 6 bis libellé comme suit :

« Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire

<sup>127</sup> Voir l'introduction générale au présent rapport, par. 2; CNUDCI, rapport sur la quatrième session (1971), par. 19; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. II : 1971, première partie, II, A.

a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.»

On constate que le Protocole de 1968 modifierait les règles de la Convention de 1924 sur deux points : 1) en autorisant expressément les parties à proroger le délai de prescription; 2) en garantissant un délai minimum pour les actions en indemnité. Ces deux points seront examinés plus loin.

## B. — TYPES DE RÉCLAMATIONS SOUMISES À PRESCRIPTION

### 1. Problèmes d'interprétation concernant la portée des règles de prescription

4. Les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924 relatives à la prescription soulèvent de sérieux problèmes d'interprétation en ce qui concerne les types de réclamation auxquels elles sont applicables. Le Protocole de Bruxelles de 1968 a atténué ces problèmes sans les résoudre entièrement. Le Groupe de travail voudra peut-être voir s'il est possible de délimiter plus clairement le champ d'application des dispositions relatives à la prescription.

5. La Convention de Bruxelles de 1924 prévoit que le transporteur et le navire seront déchargés de « toute responsabilité pour pertes ou dommages... » à moins qu'une action ne soit intentée dans un délai déterminé (voir le quatrième alinéa du paragraphe 6 de l'article 3, cité plus haut au paragraphe 2). Le Protocole de Bruxelles de 1968 remplacerait l'expression précitée par : « toute responsabilité *quelconque relativement aux marchandises* » [voir art. 1 2) du Protocole cité plus haut au paragraphe 3]. La comparaison des deux textes révèle que, dans le Protocole, le mot « *quelconque* » a été ajouté et que les mots « pour pertes ou dommages » ont été remplacés par l'expression « *relativement aux marchandises* ». Du fait de ces modifications, la portée des règles de prescription énoncées dans la Convention primitive se trouve quelque peu étendue.

6. Dans la Convention de Bruxelles de 1924, les mots « pour pertes ou dommages » pourraient être interprétés comme limitant l'application des règles de prescription aux réclamations fondées sur des pertes ou dommages matériels, à l'exclusion de celles qui seraient fondées sur le préjudice pécuniaire résultant d'un retard dans la livraison (lorsque les *marchandises* n'ont subi ni pertes ni dommages)<sup>128</sup>. Les arguments en faveur de l'interprétation étroite de la règle de la prescription sont renforcés par le fait que, dans la Convention de Bruxelles, celle-ci constitue un alinéa du paragraphe 6 de l'article 3, lequel traite de l'« avis des pertes ou dommages » qui doit être donné au trans-

porteur « avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance » (les dispositions du paragraphe 6 de l'article 3 sont reproduites plus haut, au paragraphe 2). D'autres dispositions du même paragraphe font référence au caractère « apparent » des pertes ou dommages ou au fait que l'état des marchandises a été « contradictoirement constaté ». Ces références à des « pertes ou dommages » matériels dans les trois premiers alinéas du paragraphe 6 renforcent l'idée que le quatrième alinéa, relatif à la prescription, concerne les pertes ou dommages *matériels*.

7. En revanche, cette interprétation étroite des « pertes ou dommages » n'apparaît pas au paragraphe 2 de l'article 4 qui énumère les cas dans lesquels la responsabilité du transporteur ne peut être invoquée<sup>129</sup>. L'expression « pertes ou dommages » est également prise dans son sens large au paragraphe 8 de l'article 3, qui stipule la nullité des contrats exonérant le transporteur « de responsabilité pour pertes ou dommages concernant des marchandises ».

8. En faveur d'une interprétation large des règles de prescription, on peut également invoquer des considérations de principe. Le fait que les réclamations fondées sur un dommage matériel seraient régies par les règles de prescription de la Convention alors que des réclamations du même ordre s'appuyant sur le contrat de transport (comme les réclamations fondées sur un retard) seraient régies par les règles variables des droits nationaux ne contribuerait guère au règlement rapide des réclamations, ni à la certitude des relations juridiques, ni à l'unification du droit.

9. Comme on l'a noté, les termes utilisés dans le Protocole de 1968 — « déchargés de toute responsabilité *quelconque relativement aux marchandises* » — étend peut-être la portée des règles de prescription. Toutefois, les derniers mots « *relativement aux marchandises* » pourraient être interprétés comme maintenant l'idée du dommage matériel subi par les *marchandises* (par opposition au préjudice pécuniaire subi par le *propriétaire*).

10. Aux termes de l'article 46 1) de la Convention concernant le transport par chemin de fer (CIM), le délai de prescription de base s'applique à « l'action née du contrat de transport ». Aux termes de l'article 32 1) de la Convention concernant le transport par route (CMR) le même délai s'applique aux « actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente convention ». En outre, les deux instruments font expressément mention du délai applicable dans le cas « de perte partielle, d'avaries ou de *retard* ».

### 2. Précisions possibles concernant la portée des règles de prescription

11. Le Groupe de travail tiendra peut-être à conserver, autant qu'il se peut, le libellé du paragraphe 6 de l'article 3 de la Convention de 1924, modifié par le

<sup>128</sup> Voir : Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1, par. 224-229; Manca, *International Maritime Law*, vol. II, p. 216; Scrutton, *Charter parties*, p. 416-417; voir également : *Commercio Transito Internazionale c. Lykes Bros.*, 157 A.M.C. 1188 (la règle de prescription s'applique aux réclamations fondées sur un retard); en sens contraire : *United Merchants and Manufact. c. U.S. Lines*, 126 N.Y.S. 2d 560.

<sup>129</sup> Voir Scrutton, p. 416-417, citant *Adamastos Shipping Co. c. Anglo-Saxon Petroleum Co.* (1959), A.C.

Protocole de 1968. Par exemple, le fait que l'exonération de responsabilité concerne « le transporteur et le navire » n'est pas sans importance lorsqu'on envisage les actions qui sont intentées *in rem* contre le navire.

12. Il est proposé ci-après deux variantes, qui reprennent pour l'essentiel le texte du Protocole de Bruxelles de 1968, modifié par l'insertion de formules inspirées de la Convention concernant le transport par route (CMR) :

*Variante A*

Le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité en ce qui concerne le transport de marchandises [conformément à la présente convention] à moins qu'une action...

*Variante B*

Le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité découlant du contrat de transport à moins qu'une action...

3. *Applicabilité du délai de prescription à l'arbitrage*

13. La jurisprudence de nombreux tribunaux ne permet pas de déterminer clairement si le mot « action » employé au quatrième alinéa du paragraphe 6 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles vise exclusivement l'action judiciaire ou s'étend également à l'arbitrage<sup>130</sup>. Le demandeur doit être en mesure de savoir si une clause compromissoire (insérée dans le connaissement ou intégrée à celui-ci par référence) est soumise au délai de prescription de la Convention de Bruxelles.

14. Le Groupe de travail voudra peut-être déterminer si le projet d'article doit spécifier que le mot « action » s'entend également de l'arbitrage<sup>131</sup>. On pourrait insérer une référence à l'arbitrage dans la variante A ci-dessus, qui serait alors conçue comme suit :

*Projet de disposition concernant la portée des règles de prescription*<sup>132</sup>

a) Le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité en ce qui concerne le transport de marchandises à moins qu'une action ne soit intentée ou une procédure arbitrale ne soit ouverte dans un délai d'[un an] à compter du moment où le délai de prescription commence à courir.

<sup>130</sup> Bien qu'à l'époque actuelle l'arbitrage tende à être assimilé à une procédure judiciaire. Voir à ce propos le mémorandum sur la procédure arbitrale préparé par le Secrétariat (document A/CN.4/35 du 21 novembre 1950), par. 85, reproduit en anglais dans *Yearbook of the International Law Commission*, 1950, vol. II, p. 174.

<sup>131</sup> Nombre de réponses au questionnaire sont favorables à l'idée de placer l'arbitrage sur le même pied que la procédure judiciaire en ce qui concerne l'extinction de l'action. C'est ce qui découle des réponses des gouvernements suivants : Argentine, Australie, Norvège, Suède et Tchécoslovaquie. Le Gouvernement tchécoslovaque propose dans sa réponse une disposition conçue dans les termes suivants : « ... à moins qu'une action ne soit intentée ou qu'une procédure arbitrale ne soit ouverte conformément aux règles relatives à l'arbitrage, dans l'année de la délivrance des marchandises ou... ». Par contre, le Gouvernement irakien fait observer que le mot « action » peut être défini de façon à exclure l'arbitrage.

<sup>132</sup> Cette disposition et les propositions touchant à d'autres aspects du délai de prescription sont regroupées dans le projet de dispositions sur le délai de prescription, sect. G, par. 68.

4. *Réclamations fondées sur la responsabilité quasi délictuelle (tort) ou délictuelle*

15. Ni la Convention de Bruxelles de 1924 ni le Protocole de 1968 ne contiennent de dispositions expresses régissant la prescription d'actions fondées sur la responsabilité quasi délictuelle ou délictuelle. Comme on l'a déjà noté, la formulation du Protocole de 1968 a élargi la portée des règles de prescription à « toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises ». Cependant, on pourrait s'appuyer sur les derniers mots du membre de phrase précité, « relativement aux marchandises », pour limiter la portée de cette disposition.

16. Le Protocole de 1968, à son article 3, prévoyait l'insertion entre les articles 4 et 5 de la Convention d'un nouvel article 4 *bis* libellé comme suit :

« Les exonérations et limitations prévues par la présente convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle. »

17. Les Conventions relatives aux transports par chemin de fer (CIM) et par route (CMR) contiennent des dispositions expresses régissant la prescription d'actions fondées sur le dol. Les deux Conventions fixent un délai de prescription de base d'un an, mais prévoient que ce délai sera porté à trois ans<sup>133</sup> :

a) CIM, article 46 1), c : dans le cas « d'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol ».

b) CMR, article 32 1) : « dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol ».

18. La question de savoir comment traiter les actions fondées sur le dol peut être abordée : 1) soit du point de vue de la portée des règles de prescription, 2) soit du point de vue de la durée du délai.

19. Du premier point de vue — la portée des règles — comme nous l'avons noté, les Conventions CIM (transports par chemin de fer) et CMR (transports par route) placent toutes deux les actions fondées sur le dol sous l'empire des règles de prescription. Certaines raisons de principe militent en faveur de cette solution. Dans la pratique, il est souvent difficile de prédire si le tribunal statuera que le fait sur lequel est fondée l'action peut être qualifiée de « dol » ou au moins de « faute considérée... comme équivalente au dol ». La prévisibilité et l'uniformité du droit risqueraient d'être compromises si ce type d'action se trouvait régi par les règles variables des droits nationaux.

<sup>133</sup> Voir l'article 25 de la Convention de Varsovie de 1929 relative au transport aérien international (exclusion générale des dispositions de la Convention qui « excluent ou limitent » la responsabilité du transporteur). Voir également les articles 2, e, et 3 4) du Protocole de Bruxelles de 1968 (cas dans lesquels la limitation de responsabilité est inapplicable) qui ont été analysés dans la première partie du rapport (limitation de responsabilité par unité), sect. C 3), par. 51.

20. On éviterait les contestations autour de la frontière ténue qui délimite le dol (et la tentation d'é luder l'obstacle de la prescription en invoquant le dol sur la base d'éléments de preuves douteux ou non fondés<sup>134</sup>) si le même délai de prescription était applicable à toutes les actions. Pour savoir si cette solution risque de porter préjudice aux demandeurs, il faut s'interroger sur la durée du délai de base<sup>135</sup>, ce qui sera fait ci-après, au paragraphe 46 de la section D.

### C. — POINT DE DÉPART DU DÉLAI DE PRESCRIPTION

21. En vertu de la Convention de 1924 comme du Protocole de 1968, le délai de prescription commence à courir « à compter de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées<sup>136</sup> ». Pour éviter des litiges et l'extinction de droits, il faut définir clairement le jour à partir duquel le délai de prescription commence à courir; on peut se demander si la règle actuelle répond à ces objectifs. Il ressort des réponses au questionnaire que l'on devrait envisager de fixer avec davantage de précision les points de départ du délai de prescription<sup>137</sup>.

#### 1. La pratique

22. Pour définir comme il convient le point de départ du délai de prescription, il serait bon de tenir compte de ce qui se produit dans la pratique lorsque le propriétaire de la cargaison demande que ses marchandises lui soient délivrées à la date fixée d'un commun accord ou implicitement dans le contrat de transport ou aux environs de cette date.

23. Le plus souvent, la totalité de la cargaison arrive en temps voulu et aucune marchandise n'est endommagée. Les situations qui donnent lieu à des réclamations peuvent être les suivantes : a) la totalité des marchandises couvertes par le connaissement est arrivée, mais une partie ou la totalité de celles-ci sont endommagées; b) une partie ou la totalité de ces marchandises manquent; lorsqu'une partie seulement

<sup>134</sup> Dans la pratique, le passage du temps rend la vérification de la preuve de plus en plus difficile. On pourrait penser qu'avec le temps il est moins facile de prouver une réclamation non fondée; toutefois, il y a peut-être une part de vérité dans le dicton pessimiste des milieux judiciaires : « La mémoire d'un menteur est toujours fraîche ».

<sup>135</sup> On ne peut se prononcer sur le caractère satisfaisant du délai de prescription de base sans savoir s'il est possible ou non d'en suspendre le cours par une réclamation écrite. Voir plus bas, sect. D 2), par. 51-53.

<sup>136</sup> L'emploi du mot « délivrance » plutôt que du mot « déchargement » paraît intentionnel, car ce dernier terme est employé dans d'autres dispositions de la Convention, par exemple aux articles 2, 3 2), 6 et 7. Tetley, *Marine Cargo Claims*, 1968. *Milkowsky Brothers contre Kapman's Bevrachtingsbedrijf*, 1969, A.M.C. 111.

<sup>137</sup> Voir par exemple les réponses de l'Australie (par. 59), de l'Irak, de la Norvège, de la République fédérale d'Allemagne, de la Tchécoslovaquie et de la Turquie. Mais voir également les réponses de la Suède et de l'Autriche.

manque, il se peut qu'une partie ou la totalité des marchandises délivrées soient endommagées.

24. Le cas *a* ne présente pas, d'ordinaire, de difficultés sérieuses en ce qui concerne le point de départ du délai de prescription étant donné que ce délai commencerait manifestement à courir à partir de la date de « délivrance » des marchandises. Cette question sera examinée de manière plus approfondie aux paragraphes 26 et suivants ci-dessous.

25. Le cas *b* pose les problèmes les plus graves, lorsque la totalité ou une partie des marchandises couvertes par un connaissement sont délivrées avec un certain retard ou les marchandises sont perdues<sup>138</sup>, étant donné qu'un laps de temps considérable (des mois, ou parfois une année ou davantage<sup>139</sup>) peut s'écouler avant que le transporteur ne donne au propriétaire de la cargaison des renseignements précis quant au lieu où se trouvent les marchandises manquantes ou le moment auquel il se propose de les délivrer, ou avant que le transporteur ne puisse lui faire savoir de façon certaine que les marchandises ont été perdues<sup>140</sup>. Les questions qui se posent dans ce contexte à propos du cours du délai de prescription sont examinées plus bas, aux paragraphes 32 et suivants.

#### 2. Analyse des termes « délivrance des marchandises » et « date à laquelle elles eussent dû être délivrées »

##### a) « Délivrance des marchandises »

26. L'interprétation et l'application de cette phrase ne semblent pas avoir causé de problèmes sérieux<sup>141</sup>. Pour préparer un texte révisé, il faudra tenir compte, si l'on veut que le délai de prescription continue de commencer à courir à partir de la date de la « délivrance » des marchandises, de la définition que le Groupe de travail a donnée de ce terme à sa troisième session,

<sup>138</sup> Les marchandises peuvent être perdues ou leur délivrance retardée en raison de la perte ou d'une avarie du navire, d'une annulation du voyage ou d'une déviation de l'itinéraire prévu dans le contrat. Des pertes ou des retards peuvent également résulter souvent d'un transbordement, de la délivrance à une personne autre que le destinataire, d'un chargement excessif ou d'un vol.

<sup>139</sup> Voir les paragraphes 27 à 43 de la section C « Causes et modes de règlement des réclamations relatives à la cargaison » du rapport de la CNUCED sur les connaissements, publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.II.D.2; voir également la note dans la circulaire de décembre 1962 de la Conférence maritime internationale et baltique, p. 10021.

<sup>140</sup> Lorsque plusieurs envois sont couverts par le même connaissement, le propriétaire de la cargaison peut être informé à des dates différentes du sort de la marchandise ou du fait que ses réclamations ont été acceptées ou rejetées.

<sup>141</sup> Voir par exemple les affaires citées dans Tetley, *op. cit.*, 198, et dans Manca, *International Maritime Law*, vol. II, 238. Voir également *Western Gear Corporation contre States Marine Lines Inc.*, 362, Fed. Rep., deuxième série (1966), 331 : « Dans tous les cas où le transporteur délivre effectivement des marchandises dans l'accomplissement des obligations qu'il a assumées en vertu du contrat de transport, le délai imparti pour l'action commence à courir à partir de la date de la délivrance plutôt qu'à partir de la date à laquelle les marchandises eussent dû être délivrées ».

à l'alinéa i de l'article I, e<sup>142</sup>. Il a été proposé de réviser comme suit le texte de l'article I, e :

- « i) « Transport de marchandises » couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement.
- « ii) Aux fins de l'alinéa i, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les a prises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison :
  - « a. En remettant les marchandises au destinataire; ou
  - « b. Dans les cas où le destinataire ne prend pas livraison des marchandises, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou à la législation ou aux usages applicables au port de déchargement; ou
  - « c. En remettant les marchandises à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.
- « iii) Dans les dispositions des alinéas i et ii, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend en outre des préposés, des agents ou des autres personnes agissant sur les instructions du transporteur et du destinataire respectivement. »

27. Dans le projet de disposition relative au point de départ du délai de prescription qui figure plus bas, au paragraphe 39<sup>143</sup>, on mentionne expressément les dispositions relatives à la date de la délivrance par le transporteur qui sont énoncées aux sous-alinéas a à c de l'alinéa ii de la nouvelle version précitée de l'article I, e.

28. Il y a lieu de noter que cette définition englobe non seulement a, la livraison effectuée « en remettant les marchandises au destinataire », mais également, aux termes des alinéas b et c, par certains autres actes dont il se peut que le destinataire n'ait pas connaissance. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si l'on doit considérer qu'un destinataire avisé se tiendrait informé du sort des marchandises ou si une livraison effectuée dans les conditions prévues aux alinéas b et c ne devrait avoir pour effet de faire courir le délai de prescription que lorsque le destinataire a connaissance de ces circonstances ou lorsqu'il en a été informé.

b) « Date à laquelle elles eussent dû être délivrées »

29. L'interprétation et l'application de cette clause ont causé plusieurs problèmes, et il semble que deux grandes questions devraient être éclaircies :

1) Quelle catégorie de réclamations est régie par cette clause?

2) A quel moment le délai de prescription commence-t-il à courir en ce qui concerne ces réclamations?

30. Pour ce qui est de la première question, des auteurs ont écrit que le délai de prescription commence à courir à compter de la date à laquelle les marchandises « eussent dû être délivrées » lorsque leur propriétaire intente une action en raison de « la perte des marchandises »<sup>144</sup>, « en cas de perte totale des marchandises »<sup>145</sup>, ou de « non-délivrance » des marchandises<sup>146</sup>. Ces opinions de caractère général confirment ce qui paraît découler implicitement des termes mêmes de cette clause, à savoir que cette disposition doit être appliquée lorsque les marchandises *n'ont pas été délivrées*, mais elles ne permettent pas de résoudre tous les problèmes qui se posent en pratique. Dans la plupart des juridictions, la jurisprudence semble raisonnablement claire : la clause s'applique aux actions intentées pour la perte *totale* des marchandises; on ne peut cependant pas dire aussi clairement si et dans quelle mesure cette clause peut s'appliquer aussi aux actions intentées en raison de la perte d'une partie seulement des marchandises couvertes par un connaissement.

31. La jurisprudence ne permet pas non plus de répondre clairement à la deuxième question : à quel moment le délai de prescription commence-t-il à courir lorsque les marchandises ont été perdues ou n'ont pas été délivrées? La jurisprudence en la matière n'est pas uniforme, et elle pourrait étayer plusieurs thèses : le délai de prescription commence à courir : 1) à la date de la déclaration ou de l'avis par lequel le transporteur fait savoir que les marchandises ne seront pas délivrées; 2) à la date de la délivrance de la majeure partie des marchandises; 3) à la date prévue pour l'arrivée des marchandises<sup>147</sup>.

32. Outre que, sur le plan du droit, la situation est incertaine, le propriétaire peut également se heurter à un grand nombre de difficultés lorsqu'il présente des réclamations pour des marchandises non délivrées. Comme on l'a noté (voir plus haut, par. 25), le propriétaire ne peut pas toujours présumer que les marchandises manquantes sont en fait irrémédiablement perdues, ou qu'elles ne seront pas livrées. Il se peut au

<sup>144</sup> Chorley and Giles, *Shipping Law*, 176.

<sup>145</sup> Manca, *op. cit.*, 238.

<sup>146</sup> Tetley, *op. cit.*, 199.

<sup>147</sup> Tetley, *op. cit.*, 199. Il semble que l'on pourrait conclure de la tendance générale qui se dégage de la jurisprudence que le délai de prescription commence à courir soit à partir de la date à laquelle le transporteur a déclaré qu'il ne peut délivrer les marchandises ou « à partir de la date à laquelle a eu lieu la délivrance de la majeure partie des marchandises », *op. cit.*, p. 200. Il est très difficile de déterminer le point de départ du délai de prescription en cas de non-délivrance des marchandises; un éminent auteur a pu dire en effet : « pour le demandeur, la meilleure solution est d'agir dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle le navire ou les marchandises auraient dû arriver, et non dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle il a été informé que la délivrance est impossible », Tetley, *op. cit.*, p. 200. Ce conseil est donné en dépit du fait que, dans plusieurs juridictions, le délai de prescription commence en fait à courir à compter de la date de la notification par laquelle le destinataire a été informé que la délivrance est impossible, Tetley, *op. cit.*, p. 200, note 10.

<sup>142</sup> A/CN.9/63, par. 14 et 15. Dans leurs réponses, les Gouvernements de l'Argentine, de la République fédérale d'Allemagne, de la Tchécoslovaquie et de l'URSS ont appelé l'attention sur le projet de disposition figurant à l'article I, e.

<sup>143</sup> Cette proposition de même que d'autres projets de dispositions sont regroupés dans les projets de dispositions relatives au délai de prescription qui figurent au paragraphe 68.

contraire qu'il doive, après la date prévue pour la livraison, attendre que le transporteur l'informe du sort des marchandises. Pendant cette période, il peut avoir des raisons d'espérer que les marchandises lui seront finalement livrées, mais il ne peut pas être certain qu'elles le seront ni du moment où elles le seront.

33. Pendant cette période d'incertitude, le propriétaire des marchandises se trouve devant un dilemme. Il peut ne pas savoir si le délai de prescription concernant les marchandises qu'il attend encore a déjà commencé de courir<sup>148</sup>, ou si le délai commencera à courir à partir de la date à laquelle il reçoit une notification quant au sort des marchandises ou de la date à laquelle sa réclamation est rejetée, ou encore de la date à laquelle les marchandises sont délivrées en fin de compte. Ces incertitudes exposent le propriétaire des marchandises à deux risques principaux. Tout d'abord, il peut malgré lui épuiser une partie substantielle (ou la totalité) du délai de prescription en demeurant inactif tandis qu'il attend de savoir ce que sont devenues ses marchandises. Deuxièmement, il peut se lancer dans des dépenses qui se révéleront superflues en intentant une action prématurément à seule fin d'éviter que le délai de prescription n'expire, alors qu'il ne lui aurait peut-être pas fallu agir à cette fin si la situation juridique avait été claire.

34. L'expression « la date à laquelle elles eussent dû être délivrées » ne fait donc pas de distinction entre les différentes situations qui peuvent se présenter en pratique. Ces situations peuvent être :

- a) Une délivrance partielle des marchandises alors que le reliquat des marchandises couvertes par le même connaissement est encore attendu;
- b) Une délivrance partielle des marchandises alors que l'on sait que le reliquat des marchandises couvertes par le même connaissement ne sera jamais délivré;
- c) Un retard dans la délivrance de la totalité des marchandises couvertes par le même connaissement alors que l'on attend encore la délivrance;
- d) La non-délivrance alors que l'on sait qu'aucune des marchandises ne sera délivrée.

35. La « date à laquelle elles eussent dû être délivrées » est particulièrement difficile à déterminer dans le contexte des transports maritimes étant donné qu'il est fréquent que les contrats de transport ne spécifient pas la date à laquelle le transporteur est tenu de délivrer les marchandises.

### 3. Point de départ du délai de prescription dans les autres conventions relatives aux transports

36. Certains de ces problèmes relatifs au point de départ du délai de prescription ont été envisagés dans d'autres conventions relatives aux transports.

<sup>148</sup> Comme cela peut être le cas, par exemple, si les faits montrent que les marchandises attendues ne peuvent pas être délivrées, étant donné que le délai de prescription peut alors commencer à courir à partir de la date hypothétique ou fictive qui peut être considérée, dans une juridiction donnée, comme « la date à laquelle elles [les marchandises] eussent dû être délivrées » si les événements avaient suivi leur cours normal et si la livraison avait été possible.

Particulièrement utile à cet égard est la distinction, mentionnée au paragraphe 23 ci-dessus, entre : 1) la perte totale des marchandises et 2) la perte partielle, des dommages ou des retards. Cette distinction est faite à l'article 46 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM)<sup>149</sup> et à l'article 32 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)<sup>150</sup>.

37. L'article 32 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) stipule notamment :

« 1. ...La prescription court :

« a) Dans le cas de perte partielle, d'avarie ou de retard, à partir du jour où la marchandise a été livrée;

« b) Dans le cas de perte totale, à partir du trentième jour après l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, à partir du soixantième jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur;

« c) Dans tous les autres cas, à partir de l'expiration d'un délai de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport.

« Le jour indiqué ci-dessus comme point de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai. »

38. L'article 46 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM) stipule notamment ce qui suit :

« 2. La prescription court :

« a) Pour les actions en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison : du jour où la livraison a eu lieu;

« b) Pour les actions en indemnité pour perte totale : du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

« ...

« h) Dans tous les autres cas : du jour où le droit peut être exercé.

« Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai. »

<sup>149</sup> Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM), faite à Berne le 25 octobre 1952. Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 241.

<sup>150</sup> Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), faite à Genève le 19 mai 1956. Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399. Voir la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929. Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXXXVII. A son article 29, la Convention de Varsovie de 1929 stipule que le délai de prescription commence à courir « à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport ». Eu égard à la rapidité relative des transports aériens, cette disposition générale pose probablement moins de problèmes graves dans la pratique que dans le cas des transports maritimes ou (dans une moindre mesure) des transports ferroviaires ou routiers.

4. *Projet de disposition proposé pour le point de départ du délai de prescription*

39. Le Groupe de travail voudra peut-être rédiger un projet de disposition concernant le point de départ du délai de prescription qui, comme les Conventions relatives aux transports par chemin de fer (CIM) et par route (CMR), fasse une distinction entre : 1) la perte partielle, l'avarie ou le retard dans la délivrance et 2) la perte totale des marchandises couvertes par le contrat de transport. Une telle disposition pourrait être rédigée comme suit :

« *Projet de disposition relative au point de départ du délai de prescription*<sup>151</sup> »

« b) Le délai de prescription commence à courir :

« i) Pour les actions en indemnité pour [perte] [non-délivrance] d'une partie des marchandises couvertes par le contrat de transport, pour avarie ou pour retard dans la délivrance : à partir de la date à laquelle le transporteur a délivré la dernière de ces marchandises. La date de cette délivrance est déterminée conformément aux dispositions des sous-alinéas a à c de l'alinéa ii de l'article [ ]<sup>152</sup>.

« ii) Pour les actions en indemnité pour [perte] [non-délivrance] de la totalité des marchandises couvertes par le contrat de transport : à partir [de la date fixée pour la délivrance ou, s'il n'a pas été fixé de date,] du [quatre-vingt-dixième] jour suivant la date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises<sup>153</sup>.

« Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai. »

40. Le paragraphe 1 de l'article 32 de la Convention relative aux transports par route (CMR) [citée plus haut, au paragraphe 37], et la disposition correspondante du paragraphe 2 de l'article 46 de la Convention relative aux transports par chemin de fer (CIM) font une distinction entre « la perte partielle » et la « perte totale » des marchandises. Dans le projet ci-dessus, on a également employé ces termes, mais on a suggéré, par l'emploi de crochets, que l'expression « non-délivrance » pourrait être utilisée à la place du mot « perte ». L'un et l'autre sembleraient satisfaisants, mais l'expression « non-délivrance » peut refléter avec davantage de précision la situation qui existe tant en fait qu'en droit.

41. Les Conventions relatives aux transports par route (CMR) et par chemin de fer (CIM) font une opposition entre la « perte partielle » et la « perte

totale ». L'expression « perte partielle » vise sans doute à englober les cas de perte totale de certains des colis ou unités couverts par le contrat de transport. Cependant, comme certains doutes peuvent subsister sur ce point, le projet ci-dessus se réfère expressément à la perte (ou non-délivrance) « d'une partie des marchandises couvertes par le contrat de transport ».

42. Pour la perte partielle, ainsi que pour les avaries ou les retards dans la livraison, la Convention relative aux transports par route (CMR) stipule que le délai de prescription commence à courir « à partir du jour où la marchandise a été livrée ». Cette disposition peut susciter des incertitudes lorsque différentes parties d'une même expédition arrivent à ces dates différentes, par exemple en raison d'un transbordement ou de la livraison d'une partie des marchandises à une personne autre que le destinataire véritable. Pour éliminer ces incertitudes et pour éviter la nécessité éventuelle d'avoir à tenter des actions partielles, le projet stipule que le délai de prescription commence à courir « à partir de la date à laquelle le transporteur a délivré la dernière de ces marchandises ».

43. Il convient de noter que l'expression « pour les actions en indemnité », employée aux sous-alinéas i et ii du projet, est reprise des alinéas a et b de l'article 46 2) de la Convention relative aux transports par chemin de fer (CIM).

44. En cas de perte totale, la Convention relative aux transports par chemin de fer (CIM) stipule que le délai de prescription commence à courir à partir « du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison ». La Convention relative aux transports par route (CMR) mentionne le « trentième jour après l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, à partir du soixantième jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur ». Il se peut que les contrats de transport maritime ne comportent ni « délai de livraison » (CIM) ni « délai convenu » (CMR). Par conséquent, il semblerait souhaitable (comme dans le cas de la Convention CMR) de fixer un autre point de départ pour le délai de prescription. C'est pourquoi le projet stipule à son alinéa ii que, lorsqu'il n'a pas été fixé de date pour la délivrance, le délai de prescription commence à courir à partir du « [quatre-vingt-dixième jour] suivant la date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises ». L'expression « prendre en charge » est tirée des règles de l'article I, e, relatives au point de départ de la durée de responsabilité du transporteur, tel que l'a rédigé le Groupe de travail. Rapport sur la troisième session (A/CN.9/63 \*), par. 14.

45. La Convention relative aux transports par route (CMR) prévoit qu'en cas de perte totale, le délai de prescription ne commence à courir que 60 jours après la date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises. Ce délai de 60 jours à compter de la date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises tient compte de la période pendant laquelle

<sup>151</sup> Ce projet, ainsi que les propositions relatives à d'autres aspects du délai de prescription, sont regroupés dans les projets de dispositions relatives au délai de prescription figurant plus bas, au paragraphe 68 de la section G.

<sup>152</sup> Voir la proposition concernant la version révisée de l'article I e. Rapport sur la troisième session (A/CN.9/63), par. 15; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV*.

<sup>153</sup> L'expression « prendre en charge » figure dans la version révisée de l'alinéa ii de l'article I. *Ibid.*

\* *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV*.

le destinataire attend la livraison, de sorte que le délai de prescription en cas de non-délivrance ne serait, le plus souvent, pas plus court que le délai de prescription en cas d'avaries à des marchandises qui sont effectivement livrées. Dans le contexte des transports maritimes, les délais de livraison et, plus particulièrement, le temps d'incertitude en cas de délivrance à une personne autre que le destinataire peuvent être plus longs que dans le contexte des transports par route ou par chemin de fer. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner la question de savoir si le délai de 90 jours prévu dans le projet est suffisant <sup>154</sup>.

#### D. — DURÉE DU DÉLAI DE PRESCRIPTION

46. Pour fixer la durée du délai de prescription, il faut tenir compte de considérations contradictoires <sup>155</sup>. D'une part, le délai doit être suffisant pour permettre l'instruction des réclamations, les négociations et l'ouverture d'une procédure judiciaire. D'autre part, le délai ne doit pas être d'une durée telle que les preuves puissent disparaître ou s'estomper avec le temps car on détruirait alors la sécurité nécessaire aux transactions commerciales <sup>156</sup>.

47. L'article 3 6), alinéa 4, de la Convention de Bruxelles exige que le demandeur intente son action pour pertes ou dommages contre le transporteur ou le navire dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. L'article 1 2) du Protocole de Bruxelles ne modifie pas ce délai d'un an; cependant, une disposition prévoit la possibilité pour les parties au différend de prolonger le délai d'un commun accord après la naissance de la cause de l'action.

48. Certains faits montrent qu'un délai de prescription d'un an n'a pas donné toute satisfaction dans la pratique. Des organisations regroupant des transporteurs, des chargeurs et des assureurs ont estimé qu'un délai de prescription d'un an peut, dans certains cas, se révéler d'une durée insuffisante pour permettre l'instruction des demandes, la négociation entre

les parties et d'autres mesures nécessaires avant de pouvoir intenter une action contre le transporteur. En conséquence, un accord de nature privée a été négocié entre les principaux transporteurs, chargeurs et assureurs opérant dans le domaine du commerce maritime international; cet accord [généralement connu sous le nom « d'accord de la clause-or » (« *Gold Clause Agreement* »)], prévoit l'application d'un délai de deux ans <sup>157</sup>.

49. De nombreuses réponses au questionnaire comportaient des suggestions et des propositions concernant la durée du délai de prescription. Dans leurs réponses, les Gouvernements australien et suédois estiment que l'on devrait envisager de porter le délai de prescription à deux ans pour l'aligner sur l'article 29 de la Convention de Varsovie. Dans sa réponse, le Gouvernement autrichien note que, l'action devant le plus souvent être intentée dans un pays étranger, voire sur un autre continent, une durée de deux ans serait plus appropriée. En revanche, les réponses adressées par l'Argentine, l'Irak, la Norvège, la République fédérale d'Allemagne et la Tchécoslovaquie indiquent que le délai d'un an est en général satisfaisant.

##### 1. La durée du délai de prescription dans les autres conventions relatives aux transports

50. La Convention de Varsovie sur le transport aérien international (1929) pose, à son article 29, un délai de prescription de base de deux ans. Les Conventions concernant les transports par route (CMR) et par chemin de fer (CIM) prévoient un délai de base d'un an. Cependant, comme on l'a vu (par. 17 ci-dessus), l'une et l'autre portent le délai à trois ans en cas de dol.

##### 2. Suspension du délai de prescription jusqu'au moment où la réclamation est rejetée

51. Les Conventions sur les transports par route (CMR) et sur les transports par chemin de fer (CIM) contiennent l'une et l'autre une disposition supplémentaire qui, dans la pratique, peut être d'une grande importance pour remédier aux difficultés soulevées par la brièveté du délai de prescription de base. L'article 32 2) de la Convention sur les transports par route (CMR) dispose :

« Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge

<sup>154</sup> La question de savoir si ce délai, comme le délai de prescription de base, sont suffisants pourra dépendre de la décision que prendra le Groupe de travail sur le point de savoir si la présentation d'une réclamation écrite a pour effet de suspendre le cours du délai de prescription jusqu'au moment où le transporteur rejette la réclamation. Voir plus bas, section D-2, par. 51 à 53.

<sup>155</sup> Rapport du Groupe de travail sur les délais et la prescription dans le domaine de la vente internationale des objets mobiliers corporels sur sa troisième session; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, I, B, 3; par. 1 du commentaire relatif à l'article 8.

<sup>156</sup> Chorley and Giles, *op. cit.*, p. 175 et 176, « De façon générale, le droit anglais permet d'agir en dommages-intérêts à tout moment dans un délai de six ans, mais la pratique commerciale exige une durée plus brève car le commerçant doit savoir, de façon certaine, quelles actions peuvent être intentées contre lui. En conséquence, pour de nombreux contrats commerciaux, les actions doivent être intentées dans un délai beaucoup plus court, et le contrat d'affrètement ne fait pas exception. Il est clair qu'un armateur souhaitera faire ses propres recherches avant que les preuves essentielles soient perdues, et ceci exige que les actions intentées contre lui le soient rapidement. »

<sup>157</sup> *British Maritime Law Association Agreement, 1950 (Gold Clause Agreement)*, Londres, Liverpool, Glasgow, 1<sup>er</sup> août 1950. « Notes explicatives » datées du 31 décembre 1954. Repris dans Tetley, *op. cit.*, p. 313. Les dispositions pertinentes figurent aux paragraphes 4 et 5 de l'accord, et les notes sur la clause 4 dans les notes explicatives.

de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription. »

L'article 46 3) de la Convention sur les transports par chemin de fer (CIM) reprend, pour l'essentiel, les mêmes dispositions.

52. Il semblerait que les dispositions ci-dessus aient le mérite considérable d'éviter une action en justice hâtive (ou la déchéance des droits) lorsque le transporteur a besoin d'un certain temps pour instruire une réclamation et y donner réponse<sup>158</sup>. L'exigence d'une réclamation par écrit semble être une mesure usuelle et raisonnable, en matière de règlement des pertes survenues à l'occasion du transport [voir l'article 3 6) de la Convention de Bruxelles de 1924]. Et il semble raisonnable qu'un délai de prescription court ne puisse pas être abrégé ou épuisé parce que le transporteur tarde à rejeter la réclamation. En conséquence, le Groupe de travail voudra peut-être examiner le projet de disposition suivant, qui suit de près l'article 32 2) de la Convention sur les transports par route (CMR) et l'article 46 3) de la Convention sur les transports par chemin de fer (CIM).

« *Projet de dispositions suspendant le délai jusqu'à une décision sur la réclamation*

« d) Une réclamation écrite suspend le cours de la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse est à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas le cours de la prescription. »

53. Le projet ci-dessus ne reprend pas la disposition, figurant dans les autres conventions relatives aux transports, selon laquelle le délai demeure suspendu jusqu'à ce que le transporteur « restitue les pièces » qui étaient jointes à la réclamation. Les documents figurant parmi « les pièces » qui doivent être produites à l'occasion d'une réclamation sont définis par l'article 41 de la Convention sur les transports par chemin de fer (CIM). Au contraire, aucune définition de ce type ne figure dans la Convention de Bruxelles de 1924 ou dans le Protocole de 1968. De ce fait, des contestations peuvent s'élever lorsqu'il s'agit de déterminer si les lettres faisant valoir la réclamation ou l'appuyant, ainsi que les divers documents produits à l'appui de la récla-

mation, constituent des « pièces » jointes à la réclamation qui doivent être restituées par le transporteur pour que le cours du délai reprenne. Par exemple, il pourrait naître un litige sur le point de savoir si une lettre qui n'a pas été restituée était une « pièce » jointe à la réclamation, ce qui ferait que le délai de prescription n'aurait jamais expiré. De telles difficultés pourraient nuire à la prévisibilité et à la stabilité des relations juridiques que les règles sur la prescription tendent à assurer.

E. — MODIFICATION DU DÉLAI PAR VOIE D'ACCORD

1. *Raccourcissement du délai par voie d'accord*

54. Le délai de prescription stipulé dans la Convention de Bruxelles ne peut pas être raccourci par voie d'accord entre les parties. Dans la plupart des juridictions, un tel accord serait contraire aux dispositions du paragraphe 8 de l'article 3, qui ne reconnaissent aucune validité aux accords ayant pour effet de diminuer la responsabilité du transporteur de manières autres que celles qui sont prévues par la Convention<sup>159</sup>.

2. *Prolongation du délai*

55. Il n'est pas rare que les parties à un différend relatif à la perte d'une cargaison ou à l'avarie de marchandises conviennent d'un délai de prescription plus long pour l'introduction d'une action. Une prolongation du délai de prescription peut empêcher qu'une action ne soit intentée à la hâte, immédiatement avant l'expiration du délai, alors que les parties négocient encore en vue d'aboutir à un règlement à l'amiable. La partie requérante peut soit demander à l'autre de renoncer à invoquer la prescription, soit rechercher une prorogation de la période prévue par la Convention, dans les cas où un supplément de renseignements est nécessaire avant que les négociations puissent être conclues. L'« accord de la clause-or » dont il est fait mention plus haut, au paragraphe 48, montre bien qu'il faut, dans la pratique, prévoir la possibilité d'une prolongation du délai de prescription par voie d'accord.

<sup>158</sup> Voir *Buxton c. Rederi*, 1939 A.M.C. 815; *The Zarembo*, 1942 A.M.C. 544; *Comm. Rouen*, 19.6.1951, 19 Rev. Scapel, 41; *Coventry Sheppard c. Larrinaga S.S. Co*, 73 Ll.L.Rep 256; *Comm. Anvers*, 7.8.1931, 1931 J.P.A. 420; *BGH 18.12.1958*, 29 BGHZ, 120; *Trib. Rotterdam*, 24.6.1949, 1950 N.J., 538. Toutefois, la situation est différente lorsqu'il s'agit d'un délai de prescription plus court concernant des revendications se rapportant au fret, à des droits de magasinage, à des contributions aux avaries communes et à d'autres questions qui ont été laissées hors du champ d'application de la Convention de Bruxelles de 1924. Par conséquent, une clause stipulant qu'une action concernant le fret est sujette à un délai de prescription de six mois sera considérée comme valable. Voir *Piazza c. West Coast Line*, 1951 A.M.C., 168; *Goulandris c. Goldman*, 1957 Ll.L.Rep. 207; *Cour d'appel Trieste*, 5.4.1952, 1953 D.M.F. 464. Voir aussi S. Dor, *op. cit.*, 78.

Dans sa réponse, le Gouvernement suédois indique que des accords tendant à raccourcir le délai ne devraient pas être admis et qu'il serait souhaitable que cela soit clairement indiqué au paragraphe 8 de l'article 3 de la Convention.

<sup>159</sup> Dans sa réponse, le Gouvernement tchécoslovaque examine ce point et signale la pratique actuelle sous le régime des Conventions CMR et CIM. Il suggère que le délai de prescription devrait cesser de courir pendant une durée de, par exemple, trois à six mois à compter du moment de la réclamation, à moins qu'il soit donné réponse à cette réclamation avant l'expiration de cette période. En revanche, dans sa réponse, le Gouvernement autrichien déclare que les détails concernant la suspension ou l'interruption du délai devraient relever du droit interne, à moins que l'on tente de résoudre ces questions de manière simplifiée dans la Convention elle-même.

56. On a émis des doutes quant à la validité des accords visant à prolonger le délai de prescription<sup>160</sup>. Toutefois, il semble que le Protocole de Bruxelles ait dissipé ces doutes. Aux termes du paragraphe 2 de l'article premier, le paragraphe 6 *bis* révisé se terminerai par la phrase suivante :

« ...Ce délai [c'est-à-dire : une année] peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action. »

Cette disposition permet la prolongation du délai si l'accord à cet effet est conclu « postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action ». Il n'est pas fixé de limite quant à la durée de la prolongation, si bien que les parties au différend sont libres de prolonger le délai à leur discrétion<sup>161</sup>.

57. Selon certaines réponses, la disposition précitée du Protocole de Bruxelles complète utilement la Convention de Bruxelles et devrait être conservée<sup>162</sup>. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si cette disposition doit être conservée dans une convention future.

### 3. Libellé éventuel d'une disposition sur la prolongation du délai

58. Selon le Protocole de Bruxelles de 1968, le délai peut être prolongé « par un accord conclu entre les parties ». Dans certaines langues et dans certains systèmes juridiques, on peut faire valoir que le mot « accord » suppose une opération contractuelle bilatérale et ne reconnaît aucun effet à une déclaration unilatérale ou à une renonciation du transporteur qui aboutirait à une prolongation du délai. Pour éviter une application aussi limitée qui n'est certainement pas envisagée, le projet de convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels, tel qu'il a été approuvé par la CNUDCI à sa cinquième session, précise au paragraphe 2 de l'article 21 que la prolongation du délai se fait « par une déclaration écrite »<sup>163</sup>.

59. Le Protocole de Bruxelles n'exige pas que la déclaration ou l'accord visant à prolonger le délai soit écrit. Les raisons pour lesquelles le projet de convention sur la prescription exige que la déclaration ou l'accord ait la forme écrite sont expliquées comme suit dans le commentaire relatif au projet de convention<sup>164</sup>.

« La prolongation du délai de prescription peut avoir d'importantes conséquences sur les droits des parties. On risquerait, en acceptant la déclaration orale, de voir une partie s'appuyer sur des circonstances imprécises ou sur un faux témoignage. Aussi, seule une déclaration écrite peut-elle prolonger le délai. »

60. Une disposition fondée sur le Protocole mais modifiée de façon à être conforme au projet de convention sur la prescription pourrait se lire comme suit :

#### *Projet de dispositions concernant la prolongation du délai de prescription*

##### *Variante A*

« c) Le délai de prescription peut être prolongé par le transporteur postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action par une *déclaration* ou par un accord [écrit]. »

61. Il n'est peut-être pas nécessaire de conserver les mots « ou par un accord » puisque la prolongation prévue dans un « accord » serait également une « déclaration ». Toutefois, il peut être souhaitable de conserver ces mots pour plus de clarté et pour assurer la continuité avec la disposition précédente.

62. Si le Groupe de travail décide qu'un écrit n'est pas nécessaire, le projet pourrait suivre de près la disposition du Protocole, et se lire comme suit :

##### *Variante B*

« c) Le délai de prescription peut être prolongé par une *déclaration du transporteur* ou par voie d'accord entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action<sup>165</sup>. »

le commentaire relatif à l'article 21, par. 2, dans le commentaire relatif au projet de convention, A/CN.9/73; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, 1, B, 3. On peut présumer qu'une « déclaration » peut être faite dans le cadre d'un accord, et l'article 21 du projet de convention sur la prescription indique l'intention de donner le même effet à une « déclaration » ou à un « accord ».

<sup>164</sup> A/CN.9/73, commentaire relatif à l'article 21, par. 2.

<sup>165</sup> Si le Groupe de travail préfère le libellé de la variante B mais décide qu'un écrit est nécessaire, il faudra probablement, pour des raisons de syntaxe (qui ont également amené à rédiger de la sorte la variante A), ajouter une phrase supplémentaire à la variante B. Cette phrase pourrait se lire comme suit : « La déclaration ou l'accord doivent être faits par écrit. » Si un écrit est jugé nécessaire, on pourra tenir compte, lors de la mise au point définitive de la convention, de l'article premier, par. 3, g, du projet de convention sur la prescription qui comprend la définition suivante : « le terme « écrit » doit s'entendre également des communications adressées par télégramme ou télex ».

<sup>160</sup> Astle, *Shipowners' Cargo Liabilities and Immunities*, 184 : « Si les parties intéressées sont les propriétaires réels de la cargaison et le transporteur, on peut se demander si l'accord est valable eu égard aux dispositions de l'article V vu que l'abandon de son droit par le transporteur n'a pas été consacré dans le connaissance. » Manca, *op. cit.*, vol. 2, 264 : « Dans certains droits, une telle stipulation [c'est-à-dire l'accord portant prolongation du délai] est nulle et non avenue dans la mesure où elle entraîne une renonciation à faire valoir une prescription encore en cours — ce qui est interdit car on ne peut renoncer qu'à une prescription déjà arrivée à terme (voir par exemple l'article 2937, par. 2, du Code civil italien, qui stipule que la renonciation à invoquer la prescription n'est autorisée que lorsque le délai est arrivé à expiration. »

<sup>161</sup> Manca, *op. cit.*, vol. 2, 264.

<sup>162</sup> L'Australie, la Tchécoslovaquie, l'Irak, la Norvège et la Suède, dans leurs réponses, ont exprimé le souhait que cette disposition soit conservée. Le Gouvernement tchécoslovaque a suggéré dans sa réponse que les parties au contrat devraient avoir le droit de convenir d'une prolongation du délai antérieurement à l'accident qui cause la perte de la marchandise ou les avaries.

<sup>163</sup> CNUDCI, rapport sur la cinquième session (1972) [A/8717], par. 21; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972. Voir également

F. — ACTION RÉCURSOIRE (ACTION EN INDEMNITÉ  
CONTRE UN TIERS)

63. Un transporteur maritime auquel est présentée une réclamation pour pertes ou dommages causés aux marchandises peut être en droit de se retourner contre un tiers pour récupérer tout ou partie de la réclamation du chargeur. Ce droit peut découler d'un contrat passé par le transporteur avec une partie qui participe à l'exécution de son propre contrat ou d'une police d'assurance. L'existence de l'action récursoire et le montant de l'indemnité réclamée peuvent n'être connus qu'après la décision de justice définitive fixant l'indemnité à payer ou après le règlement de la réclamation. Si le chargeur ou le destinataire présente sa réclamation au transporteur vers la fin du délai de prescription, l'action récursoire engagée par le transporteur maritime contre un tiers risque d'être irrecevable, indépendamment du bien-fondé de sa réclamation, parce que le délai d'un an pour l'introduction d'une instance de ce type aura expiré. La question se pose alors de savoir si le transporteur maritime doit bénéficier d'une prolongation du délai de prescription d'un an pour exercer son recours contre des tiers.

64. Contrairement aux autres conventions relatives aux transports<sup>166</sup>, la Convention de Bruxelles ne prévoit pas la question des actions récursoires et laisse la solution de ce problème aux législations nationales<sup>167</sup>.

65. L'article 1 3) du Protocole de Bruxelles de 1968 modifie la Convention de 1924 en prévoyant l'introduction, après le paragraphe 6 de l'article 3, du paragraphe 6 *bis* suivant :

« Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation. »

66. Ainsi, une action en indemnité peut être exercée dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire, à condition toutefois que ce délai ne soit pas inférieur à trois mois.

<sup>166</sup> Voir par exemple la CMR. On trouvera aux articles 34 à 40 de cette convention les dispositions relatives aux rapports entre les transporteurs successifs. Il est stipulé au paragraphe 4 de l'article 39 que « les dispositions de l'article 32 sont applicables aux recours entre transporteurs. La prescription court, toutefois, soit à partir du jour d'une décision de justice définitive fixant l'indemnité à payer en vertu des dispositions de la présente Convention, soit, au cas où il n'y aurait pas eu de telle décision, à partir du jour du paiement effectif. »

<sup>167</sup> Ainsi, l'article 487 du Code de commerce néerlandais prévoit que : « Si, pour sa part, le transporteur est partie à un contrat avec un autre transporteur, les droits du premier contre le second ne seront prescrits qu'à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle il a payé l'indemnité ou a fait l'objet d'une action, à condition que l'un de ces faits se soit produit au cours dudit délai d'un an. » Voir également l'article 32 de la loi française n° 66-420.

67. Il ressort des réponses au questionnaire que la disposition du Protocole de Bruxelles citée ci-dessus complète utilement la Convention de Bruxelles à cet égard et qu'il faudrait la conserver<sup>168</sup>. En conséquence, cette disposition figure dans l'ensemble du projet de dispositions (voir ci-dessous sect. G, par. 68). On peut envisager une légère modification de forme : à savoir, remplacer le terme « délai » dans la première phrase par les mots « délai de prescription ». Les termes modifiés ont été soulignés dans le projet de disposition, devenu alinéa *e* du projet de dispositions qui figure dans la section G ci-dessous.

G. — ENSEMBLE DU PROJET DE DISPOSITIONS  
RELATIVES À LA PRESCRIPTION

68. Divers projets de dispositions relatives aux différents aspects du délai de prescription ont été soumis et examinés dans la présente étude. En vue d'en faciliter l'examen avec une vue d'ensemble, elles ont été regroupées de la façon suivante.

« *Projet de dispositions relatives  
à la prescription*

« *Article 3*

« ...

« 6 *bis. a*) Le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité en ce qui concerne le transport de marchandises à moins qu'une action ne soit intentée ou une procédure arbitrale ne soit ouverte dans un délai [d'un an] [de deux ans] à compter du moment où le délai de prescription commence à courir<sup>169</sup>.

« *b*) Le délai de prescription commence à courir<sup>170</sup> :

« *i*) Pour les actions en indemnité pour [perte] [non-délivrance] d'une partie des marchandises couvertes par le contrat de transport, pour avarie ou pour retard dans la délivrance : à partir de la date à laquelle le transporteur a délivré la dernière de ces marchandises. La date de cette délivrance est déterminée conformément aux dispositions des sous-alinéas *a* à *c* de l'alinéa *ii* de l'article [ ]<sup>171</sup>.

<sup>168</sup> D'après les réponses de l'Australie, de l'Autriche, de l'Irak, de la Norvège, de la République fédérale d'Allemagne, de la Suède et de la Tchécoslovaquie. Dans sa réponse, l'Australie déclare que « bien qu'une période de trois mois ne soit pas longue, ce délai est probablement suffisant, étant donné les circonstances dans lesquelles seront engagées ces actions ». Dans sa réponse, la Tchécoslovaquie, tout en considérant que l'article 1 3) du Protocole de 1968 représente une amélioration, propose que cette disposition soit rédigée de la façon suivante : « ... si elles le sont dans le délai... mois, à partir du jour ... ou dans le délai plus long déterminé par arbitrage ou par la loi du tribunal compétent pour connaître de l'affaire ». Par ailleurs, le Gouvernement turc indique dans sa réponse que le délai prévu pour l'introduction d'actions récursoires devrait être d'un an.

<sup>169</sup> Voir ci-dessus sect. B, par. 4 à 14. Ce texte figure au paragraphe 14.

<sup>170</sup> Voir ci-dessus sect. C, par. 21 à 45. Ce texte figure au paragraphe 39 et est examiné aux paragraphes 39 à 45.

<sup>171</sup> Voir le projet de version révisée de l'article I, *e*. Rapport sur la troisième session (A/CN.9/63), par. 14; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.

« ii) Pour les actions en indemnité pour [perte] [non-délivrance] de la totalité des marchandises couvertes par le contrat de transport : à partir [de la date fixée pour la délivrance ou, s'il n'a pas été fixé de date,] du [quatre-vingt-dixième] jour suivant la date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises <sup>172</sup>.

« Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

« c) Le délai de prescription peut être prolongé par le transporteur postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action par une déclaration ou par un accord [écrit] <sup>173</sup>.

« d) Une réclamation écrite suspend le cours de la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription de la réponse ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse est à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas le cours de la prescription <sup>174</sup>.

« e) Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du *délai de prescription* prévu aux paragraphes précédents, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à [trois mois] à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation <sup>175</sup>. »

### Cinquième partie : définitions figurant à l'article premier de la Convention

#### A. — INTRODUCTION

1. La cinquième partie du présent rapport a été rédigée conformément à la décision prise par la Commission, sur la recommandation du Groupe de travail, d'examiner « les définitions figurant à l'article premier de la Convention » <sup>176</sup>. L'article premier de la Convention internationale pour l'unification de certaines

règles en matière de connaissance <sup>177</sup> contient cinq définitions, dont deux ont déjà été examinées par le Groupe de travail à sa troisième session <sup>178</sup>. Les trois définitions qu'il reste à examiner concernent le « transporteur » [alinéa a], le « contrat de transport » [alinéa b] et le « navire » [alinéa d].

#### B. — DÉFINITION DU « TRANSPORTEUR » <sup>179</sup> : PROBLÈMES ET SOLUTIONS PROPOSÉES

2. L'alinéa a de l'article premier dispose que :

« Transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur. »

3. Le mot « transporteur » désigne donc la personne qui est responsable envers le propriétaire de la marchandise de l'exécution du « contrat de transport » et dont les obligations sont régies par les dispositions de la Convention de Bruxelles <sup>180</sup>. Il peut s'agir selon les circonstances de l'espèce du propriétaire du navire, de l'affréteur ou de quelque autre personne <sup>181</sup>.

4. Il est extrêmement important que le connaissance permette de déterminer facilement qui est le « transporteur » afin que son détenteur — très souvent un acheteur de bonne foi qui prend le connaissance après qu'il a été délivré — sache contre qui il peut exercer un recours en cas de pertes ou de dommages subis par la marchandise. Toute incertitude au sujet de l'identité du « transporteur » risque non seulement de causer une perte au propriétaire de la marchandise

<sup>177</sup> Appelée ci-après Convention de Bruxelles. Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXX, p. 156, n° 2764; reproduite dans le *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, vol. II, ch. II, 1 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.73.V.3.)

<sup>178</sup> Les définitions déjà étudiées sont celles qui se trouvent aux alinéas c) « Marchandises » et e) « Transport de marchandises » de l'article premier. Voir le rapport du Secrétaire général sur la « Responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissances » (A/CN.9/63/Add.1), *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, annexe, et le rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa troisième session (1972), *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.

<sup>179</sup> Il sera peut-être nécessaire d'examiner à nouveau la définition du « transporteur » à un stade ultérieur, en tenant compte des recommandations que le Groupe de travail pourra formuler au sujet des problèmes auxquels donne naissance le « transbordement ». La question des rapports existant entre la définition du « transporteur » et le « transbordement » n'est pas traitée ici; voir la deuxième partie du présent rapport consacrée au « transbordement ».

<sup>180</sup> Dans les articles suivants, la Convention de Bruxelles emploie toujours les mots « transporteur » et « chargeur » pour désigner les parties au contrat de transport dont les droits et les obligations sont définis dans la Convention.

<sup>181</sup> Le terme « comprend » donne à penser que la mention du « propriétaire du navire » et de l'« affréteur » n'est pas exhaustive. Un agent maritime ou un commissionnaire de transport peuvent également, dans le cas de certains contrats, être considérés comme « transporteurs ». Voir « Les connaissances : rapport du secrétariat de la CNUCED » (document TD/B/C.4/ISL/6; publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.II.D.2), par. 180 et suivants.

<sup>172</sup> L'expression « prendre en charge » est utilisée dans la version révisée de l'article 1, e, à l'alinéa ii, *ibid.*

<sup>173</sup> Voir ci-dessus sect. E, par. 54 à 62. Ce texte est tiré de la variante A, par. 60.

<sup>174</sup> Voir ci-dessus sect. D 2), par. 51 à 53.

<sup>175</sup> Voir ci-dessus sect. F par. 63 à 67.

<sup>176</sup> CNUDCI, rapport sur la quatrième session (1971), par. 19; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. II : 1971, première partie, II, A. Voir également le rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa troisième session (1972), A/CN.9/63, par. 73; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.

mais également de compromettre l'utilité du connaissance en tant que document commercial formant titre. Dans sa réponse au questionnaire du secrétariat l'Australie a proposé que l'on précise que d'autres personnes que le propriétaire du navire et l'affréteur peuvent être considérées comme « transporteurs » et que la définition du « transporteur » soit ainsi rédigée : « Transporteur » comprend le propriétaire du navire, l'affréteur ou toute autre personne partie à un contrat de transport avec un chargeur » (c'est nous qui soulignons). Dans sa réponse, l'URSS a proposé une nouvelle définition ainsi conçue : « Transporteur » désigne le propriétaire du navire, l'affréteur ou toute autre personne qui, agissant pour son propre compte, conclut avec un chargeur un contrat de transport de marchandises. »

5. Il est facile de savoir qui est le « transporteur » lorsque le navire appartient à la compagnie maritime qui est désignée dans le connaissance. Il arrive toutefois que la compagnie désignée dans le connaissance ait affrété à temps ou au voyage<sup>182</sup> le navire qui transporte les marchandises pour lesquelles a été émis le connaissance et qu'il y ait doute sur le point de savoir si c'est l'affréteur ou le propriétaire du navire qui doit être considéré comme le « transporteur ». En pareil cas, une compagnie maritime qui affrète des navires pour compléter sa propre flotte émet parfois des connaissances sur une formule portant son nom et son adresse même si les marchandises du consignataire sont chargées sur des navires qu'elle a affrétés. Ces connaissances peuvent être signés « au nom du capitaine »<sup>183</sup> et contiennent une clause de « dévolution du navire » ou d'« identité du transporteur » dont on peut citer les exemples suivants :

« a) Lorsque la compagnie ou la ligne qui émet le présent connaissance n'est pas propriétaire du navire long-courrier ou ne l'a pas affrété par une charte-partie « coque nue » (*nonobstant toutes apparences contraires*), le présent connaissance n'a d'effets qu'en tant que contrat dans lequel le propriétaire ou le fréteur « coque nue » a la qualité de mandant et qui est conclu par l'intermédiaire de

ladite compagnie ou ligne en la seule qualité d'agents sans encourir aucune responsabilité à cet égard<sup>184</sup>. » (C'est nous qui soulignons.)

« b) Le contrat dont le présent connaissance constitue la preuve est passé entre le marchand et l'armateur du navire qui y est mentionné (ou son substitut) et il est de ce fait convenu que ledit armateur seul sera responsable de tout dommage ou perte dû à une rupture ou inexécution de toute obligation découlant du contrat, qu'ils se rapportent ou non à l'état de navigabilité du navire. Si, malgré ce qui précède, il est démontré que quelqu'un d'autre est le transporteur et/ou dépositaire des marchandises embarquées sous ce connaissance, toutes limitations ou exonérations de responsabilité prévues par la loi ou ce connaissance pourront être invoquées par cet autre transporteur. Il est, de plus, entendu et convenu que, comme la ligne, la compagnie ou les agents qui ont signé ce connaissance pour et pour le compte du capitaine n'est pas partie à la transaction, lesdits ligne, compagnie ou agents n'auront aucune responsabilité du fait du contrat de transport ni comme transporteur ni comme dépositaire des marchandises<sup>185</sup>. » (C'est nous qui soulignons.)

6. L'acheteur de bonne foi, lorsqu'on lui remet le connaissance, voit qu'il a été émis sous le nom d'une compagnie maritime connue et rien ne lui permet de savoir que cette compagnie n'est pas le « transporteur ». Si, à l'arrivée, la cargaison est incomplète ou endommagée, le détenteur du connaissance avertit la compagnie désignée dans le connaissance. Il découvre à ce stade que cette compagnie rejette toute responsabilité sous prétexte que son rôle est simplement celui d'un agent qui a servi d'intermédiaire pour la conclusion d'un contrat de transport entre le chargeur et le propriétaire du navire. La clause de dévolution du navire et la doctrine traditionnelle selon laquelle le connaissance « au nom du capitaine » lie le propriétaire du navire et non l'affréteur au voyage ou à temps permettent de faire valoir cet argument.

7. Tels sont, exposés brièvement, les faits de plusieurs cas d'espèces dont les tribunaux ont été saisis au cours des dernières années<sup>186</sup>.

8. Le propriétaire de la cargaison qui se trouve dans

<sup>182</sup> L'affrètement au voyage est un contrat d'affrètement d'un navire pour le transport de marchandises au cours d'un seul voyage ou d'un nombre donné de voyages. On peut l'opposer à l'affrètement à temps, qui est un contrat d'affrètement d'un navire pour le transport de marchandises pendant une période de durée déterminée et à l'affrètement « demise » ou coque nue en vertu duquel l'affréteur non seulement utilise le navire mais également prend toutes les décisions le concernant, généralement pour une période de durée déterminée. Le plus souvent, dans le cas de l'affrètement au voyage ou à temps, le capitaine et l'équipage restent les préposés et les agents du propriétaire du navire pour tout ce qui est des opérations de navigation; l'affréteur ne fait qu'utiliser le navire et prendre les décisions commerciales.

<sup>183</sup> Généralement, un connaissance est signé « au nom du capitaine » par un agent du propriétaire du navire. Traditionnellement, le détenteur d'un connaissance signé « au nom du capitaine » a un droit réel sur le navire et (sauf dans le cas de l'affrètement coque nue) un droit personnel contre l'employeur du capitaine. Voir A. W. Knauth, *The American Law of Ocean Bills of Lading*, Baltimore, 1953, p. 179. Voir également Hugo Tiberg, « Who is the Hague Rule Carrier? », dans *Six Lectures on the Hague Rules*, Kurt Grönfors, ed., Goteborg, 1967, p. 131.

<sup>184</sup> Voir le « Model All-Purpose Liner Bill of Lading » d'après le modèle de connaissance P et I qui se trouve dans Singh et Colinvaux, *Shipowners* (vol. 13 de *British Shipping Laws*), Londres, Stevens and Sons, 1967, p. 317.

<sup>185</sup> Voir la clause 17 du modèle de connaissance utilisé par la Conférence maritime internationale et baltique, connu sous le nom de « connaissance OnLine » dans « Les connaissances : rapport du secrétariat de la CNUCED », *op. cit.*, annexe III, p. 71 et suivantes, et dans Andrée Chao, « Réflexions sur la « Identity of Carrier Clause », *Le droit maritime français*, 1967, p. 12 et suivantes.

<sup>186</sup> Voir, par exemple, *Stockholms Sjöförsäkrings Aktiebolag c. Stockholms Rederiaktiebolag Svea (le Lulu)*, ND 1960. 349 SCS; *NJA 1960 742*; *Christiania Sjöförsäkrings selskab c. Det Bergenske Dampskibsselskab*, en tant qu'affréteur à temps du navire *Lysaker (le Lysaker)*, ND 1955. 85 SCN; Appel Bruxelles 1<sup>er</sup> mars 1963, J. P. A. 63329; Com. Anvers 18 déc. 1962, J. P. A. 63, 367; voir également Chao, « Réflexions sur la « Identity of Carrier Clause », *op. cit.*, et Tiberg, « Who is the Hague Rules Carrier? » *op. cit.*

cette situation peut choisir entre plusieurs voies de recours : a) il peut engager une procédure à la fois contre le propriétaire du navire et contre l'affréteur, ce qui, dans certains cas, l'obligera à exercer des actions distinctes dans des pays différents; ou b) il peut exercer un recours *soit* contre le propriétaire du navire, *soit* contre l'affréteur et supporter les frais d'une procédure longue et coûteuse, sans que la question préliminaire de savoir contre lequel des défenseurs il convient d'exercer l'action soit résolue; or la décision prise à cet égard risque de faire rejeter sa demande après l'expiration du délai de prescription d'un an<sup>187</sup>, ce qui l'empêchera d'exercer un recours contre le défendeur véritable. Il peut même arriver, s'il engage une procédure dans deux pays différents, que les tribunaux de l'un rejettent sa demande parce que ce n'est pas contre l'affréteur que la procédure doit être engagée et les tribunaux de l'autre parce qu'ils estiment que ce n'est pas le navire qui doit être sanctionné<sup>188</sup>.

9. Si ces problèmes se posent, c'est parce que les compagnies maritimes utilisent des connaissements dans lesquels elles se dégagent de toute responsabilité au cas où le navire serait affrété, sans indiquer : 1) si le navire est ou non affrété; et, dans l'affirmative, 2) le nom et l'adresse du propriétaire du navire<sup>189</sup>. Le Groupe de travail jugera peut-être utile d'examiner s'il conviendrait de modifier la Convention de Bruxelles, de manière à rendre obligatoire la mention de ces deux indications dans le connaissement.

10. Les autres conventions relatives aux transports exigent que le nom du transporteur<sup>190</sup> figure dans les documents de transport. Par exemple, l'article 8 de la Convention de Varsovie<sup>191</sup> dispose que :

« La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes :

« ...

« e) Le nom et l'adresse du premier transporteur. »

L'article 9 dispose que :

«... Si celle-ci [la lettre de transport aérien] ne contient pas toutes les mentions indiquées par

l'article 8 [y compris « le nom et l'adresse du premier transporteur »]... le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité. »

Le paragraphe 6 de l'article 6 de la Convention CIM<sup>192</sup> dispose que :

« La lettre de voiture doit obligatoirement comporter les mentions suivantes :

« ...

« b) La désignation du chemin de fer expéditeur;

« c) La désignation du chemin de fer destinataire et celle de la gare destinataire... »

Le paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention CMR<sup>193</sup> stipule que :

« 1. La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes :

« ...

« c) Le nom et l'adresse du transporteur... »

11. On pourrait ajouter, immédiatement après le texte actuel du paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles, une nouvelle disposition prévoyant que le connaissement doit indiquer : a) si le navire est affrété et, dans l'affirmative, b) le nom et l'adresse du propriétaire du navire. Le texte actuel du paragraphe 3 de l'article 3 dispose :

« 3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant, entre autres choses :

« a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

« b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur<sup>194</sup>;

« c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises. »

12. On pourrait ajouter immédiatement après le paragraphe 3 de l'article 3 une disposition ainsi conçue :

« 3 3 bis. Le connaissement [ou tout autre document similaire formant titre] doit indiquer le

<sup>187</sup> Voir l'article III 6) de la Convention de Bruxelles, qui est examiné dans la quatrième partie du présent rapport.

<sup>188</sup> C'est ce qui s'est passé dans l'affaire le *Lulu*, citée à la note 186.

<sup>189</sup> Dans certains cas, les tribunaux ont refusé d'admettre la validité de clauses de dévolution du navire dans lesquelles le propriétaire du navire n'était pas désigné comme il convenait et ils ont déclaré l'affréteur responsable en tant que « transporteur » au sens de la Convention de Bruxelles. Cette solution n'est cependant pas satisfaisante à l'échelle internationale. Les décisions rendues étant fondées sur les circonstances de l'espèce, la jurisprudence varie et l'emploi persistant de tels connaissements est une cause d'incertitude et de procès inutiles.

<sup>190</sup> Comme ces conventions ne définissent pas le « transporteur », l'on ne sait pas si ce terme y désigne le *propriétaire* ou — comme c'est le cas dans la Convention de Bruxelles — si le mot « transporteur » peut comprendre, outre le propriétaire, une autre personne partie à un contrat de transport avec un chargeur.

<sup>191</sup> Convention pour l'unification de certaines règles en matière de transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929.

<sup>192</sup> Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, faite à Berne le 25 octobre 1952.

<sup>193</sup> Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, faite à Genève le 19 mai 1956.

<sup>194</sup> Pour la modification qu'on a proposé d'apporter à l'alinéa b) du paragraphe 3 de l'article 3, voir la première partie : « Limite de la responsabilité par unité », par. 40.

nom et l'adresse du transporteur. Si le navire est affrété, le connaissement [ou tout autre document similaire formant titre] doit l'indiquer et indiquer le nom et l'adresse du propriétaire du navire. Si le connaissement [ou tout autre document similaire formant titre] ne contient pas tous les renseignements requis par le présent paragraphe, celui qui l'aura émis sera responsable des marchandises conformément aux dispositions de la présente convention. »

13. Grâce à ces nouvelles dispositions, le détenteur du connaissement saurait que la compagnie dont le nom figure en tête du connaissement n'est pas nécessairement le « transporteur », et il disposerait de renseignements lui permettant de savoir qui est effectivement le « transporteur ».

14. En prévoyant une sanction à la dernière phrase du paragraphe 3 *bis* de l'article 3, on a entendu imposer à l'affréteur et au propriétaire du navire une responsabilité contractuelle conjointe au cas où le connaissement ne contiendrait pas les indications requises par la nouvelle disposition. Une telle sanction se justifierait par des raisons de simple équité : l'affréteur qui conclut le contrat de transport sait naturellement si le navire est affrété et, lorsque tel est le cas, il connaît le nom du fréteur. Cette règle serait également conforme à la doctrine généralement admise selon laquelle l'agent qui ne révèle pas qu'il a un mandat est conjointement responsable avec lui <sup>195</sup>.

#### C. — DÉFINITION DU « CONTRAT DE TRANSPORT »

15. Le paragraphe *b* de l'article premier dispose que :

« Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement. »

16. Dans son rapport sur les connaissements, le secrétariat de la CNUCED a indiqué que :

« Si l'on décidait d'étendre les Règles de La Haye à la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur avant leur chargement et après leur déchargement, il faudrait modifier le membre de phrase « *formant titre pour le transport des marchandises par mer* » <sup>196</sup>. » (C'est nous qui soulignons.)

17. A sa troisième session, le Groupe de travail

a étendu le champ d'application de la Convention de Bruxelles aux périodes précédant le chargement et suivant le déchargement, en révisant la définition du « Transport de marchandises » à l'article I, *e*, de manière à ce qu'elle se lise comme suit :

« Transport de marchandises » couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement. »

18. Du fait de cette révision, le Groupe de travail jugera peut-être que le membre de phrase « formant titre pour le transport des marchandises par mer » (c'est nous qui soulignons) a une portée suffisamment large pour prévoir toutes les situations dans lesquelles les marchandises sont sous la garde du transporteur avant le chargement et après le déchargement. Dans ces conditions, il pourrait n'être pas nécessaire de réviser la définition du « contrat de transport » figurant à l'alinéa *b* de l'article premier.

19. En revanche, le Groupe de travail voudra peut-être aligner le libellé de l'alinéa *b* de l'article premier sur celui de l'alinéa *e* dudit article. Une première solution consisterait à modifier l'alinéa *b* de l'article premier en supprimant les mots « par mer » et en ajoutant le membre de phrase « tel qu'il est défini dans la présente Convention », de manière que cet alinéa se lise comme suit (les mots à supprimer sont mis entre crochets; les mots à ajouter sont soulignés) :

« Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises [par mer] tel qu'il est défini dans la présente Convention... »

20. Une seconde solution consisterait à modifier l'alinéa *e* révisé de l'article premier en définissant « le transport de marchandises *par mer* », et non plus simplement « le transport de marchandises » <sup>197</sup>.

#### D. — DÉFINITION DU « NAVIRE »

21. Le paragraphe *d* de l'article premier de la Convention de Bruxelles dispose que :

« Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer. »

Dans son rapport sur les connaissements <sup>198</sup>, le secrétariat de la CNUCED a noté que cette définition ne comprend pas les chalands, allèges ou embarcations

<sup>195</sup> Dans leurs réponses, l'Autriche et la Tchécoslovaquie ont proposé que celui qui signe un connaissement sans révéler au propriétaire de la cargaison qu'il est un agent du propriétaire du navire soit tenu pour responsable conformément aux clauses du connaissement.

<sup>196</sup> Voir « Les connaissements : rapport du secrétariat de la CNUCED », *op. cit.*, par. 186.

<sup>197</sup> Dans leurs réponses, la Norvège et la Suède ont proposé d'apporter une modification supplémentaire à l'alinéa *b* de l'article premier en précisant que les dispositions de la Convention restent applicables nonobstant l'absence, l'irrégularité ou la perte du document de transport. Pour sa part, la République fédérale d'Allemagne a indiqué qu'il n'était probablement pas nécessaire d'étendre le champ d'application des Règles de La Haye aux contrats de transport pour lesquels aucun connaissement n'a été établi, car les connaissements sont établis virtuellement pour chaque transport de marchandises par mer.

<sup>198</sup> *Op. cit.*, par. 189.

de même type utilisées pour transporter des marchandises du navire jusqu'au rivage pendant les opérations de chargement et de déchargement. Le secrétariat estimait dans son rapport que :

« Il semble qu'il serait souhaitable [que les Règles] s'appliquent aux opérations de chargement et de déchargement par chalands et allèges lorsque le transporteur est propriétaire de ces embarcations ou les emploie pour l'exécution du transport. La définition donnée à l'alinéa *d* pourrait donc être modifiée, de manière à comprendre ces embarcations. »

22. Cette suggestion a trait non seulement au type de navire auquel la Convention de Bruxelles s'applique, mais également à la question de savoir si celle-ci s'applique pendant les opérations de chargement et de déchargement. Cette question a été examinée de manière approfondie au cours de la troisième session du Groupe de travail<sup>199</sup>, qui a adopté la révision ci-après à l'article I, *e*, afin de préciser la période pendant laquelle la Convention est applicable :

« [Révision de l'article I, *e* : « Transport de marchandises »]

- « i) « Transport de marchandises » couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement.
- « ii) Aux fins de l'alinéa *i*, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les a prises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison :
  - « *a*. En remettant les marchandises au destinataire; ou
  - « *b*. Dans les cas où le destinataire ne prend pas livraison des marchandises, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou à la législation ou aux usages applicables au port de déchargement; ou
  - « *c*. En remettant les marchandises à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.
- « iii) Dans les dispositions des alinéas *i* et *ii*, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend en outre des préposés, des

agents ou des autres personnes agissant sur les instructions du transporteur et du destinataire respectivement<sup>200</sup>. »

23. Le Groupe de travail jugera peut-être que, en étendant le champ d'application de la Convention à la « période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur », on a ainsi éliminé toute incertitude quant à la question de savoir si la Convention s'applique aux opérations de chargement et de déchargement par chaland ou allège que le transporteur effectue conformément au contrat de transport. Dans ces conditions, il ne serait peut-être pas nécessaire de réviser la définition du mot « navire » à l'alinéa *d* de l'article premier.

## Sixième partie : élimination des clauses frappées de nullité dans les connaissements

### A. — INTRODUCTION

1. La sixième partie du présent rapport traite de « l'élimination, dans les connaissements, des clauses frappées de nullité » que la CNUDCI a fait figurer à son programme de travail à sa quatrième session<sup>201</sup>.

2. L'objet essentiel de la Convention de Bruxelles est de poser des règles fondamentales auxquelles les transporteurs maritimes ne peuvent déroger dans le contrat de transport<sup>202</sup>. C'est cet objectif que vise l'article 3 8), qui est ainsi conçu :

« Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou

<sup>200</sup> Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes, rapport sur les travaux de sa troisième session, 31 janvier-11 février 1972, *op. cit.*, par. 14.

<sup>201</sup> Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa quatrième session (1971), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 17 (A/8417)*, par. 19; *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971 première partie, II, A.*

<sup>202</sup> Quelques autres conventions relatives aux transports internationaux comportent des dispositions interdisant les clauses « frappées de nullité »; c'est ainsi que :

*L'article 32 de la Convention de Varsovie (transport aérien) prévoit notamment que :*

« Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence... »

*L'article 41 de la Convention CMR (transports par route) prévoit que :*

« 1. Sous réserve des dispositions de l'article 40, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la présente Convention. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat.

« 2. En particulier, seraient nulles toute clause par laquelle le transporteur se ferait céder le bénéfice de l'assurance de la marchandise ou toute autre clause analogue, ainsi que toute clause déplaçant le fardeau de la preuve. »

<sup>199</sup> Voir le rapport du Groupe de travail, troisième session, 31 janvier-11 février 1972 (A/CN.9/63), par. 11 à 21, *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV*. Voir également : « Responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements » (A/CN.9/63/Add.1); *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, annexe*. La question de savoir si la Convention s'applique pendant les opérations de chargement et de déchargement a été examinée à propos du problème plus important que pose la période pendant laquelle le transporteur maritime est responsable en vertu de la Convention de Bruxelles.

le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité. »

3. Cependant, en l'absence de sanctions ou d'autres mesures efficaces de contrôle, le simple fait d'adopter une réglementation internationale frappant certaines clauses de nullité dans les connaissements ne suffit pas à empêcher les transporteurs d'y inclure ces clauses, et l'on peut constater que les connaissements contiennent souvent des dispositions manifestement frappées de nullité et d'autres dispositions dont la validité est douteuse au regard de la Convention <sup>203</sup>.

4. L'inclusion dans les connaissements de clauses frappées de nullité constitue, pour les propriétaires de la marchandise, une source d'incertitude quant à leurs droits et obligations. Leur élimination « serait une bonne chose pour le commerce, car : a) elles induisent en erreur les chargeurs et peuvent leur faire abandonner des réclamations parfaitement valables; b) elles servent de prétexte pour différer le règlement de réclamations qui pourraient être rapidement réglées; et c) elles sont des occasions de procès inutiles » <sup>204</sup>.

5. Dans leurs réponses au questionnaire, la plupart des gouvernements ont confirmé que l'utilisation par les transporteurs de clauses frappées de nullité porte atteinte aux droits des chargeurs et qu'il convient de prendre des mesures pour dissuader ou empêcher les transporteurs de poursuivre cette pratique. Cependant, tout en reconnaissant le problème, certains gouvernements ont douté qu'il soit possible de prendre des mesures plus efficaces que celle que prévoit l'article 3 8) <sup>205</sup>. Un gouvernement a suggéré que l'article 3 8) offrait « une interprétation trop restrictive » étant donné qu'il concernait « les règles de responsabilité seulement » <sup>206</sup>. Deux gouvernements ont suggéré que la meilleure façon de résoudre le problème des clauses frappées de nullité était de faire adopter des mesures « par des personnes et des organisations représentant les divers intérêts des transporteurs » <sup>207</sup>.

<sup>203</sup> Dor, *Bill of Lading Clauses and the International Convention of 1924* (deuxième édition 1960), p. 41.

<sup>204</sup> « Les connaissements : rapport du secrétariat de la CNUCED », TD/B/C.4/ISL/6/Rev.I (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.11.D.2), par. 295.

<sup>205</sup> Voir par exemple la réponse du Gouvernement australien. Le Gouvernement turc a estimé dans sa réponse que la situation actuelle est satisfaisante en ce qui concerne les clauses frappées de nullité.

<sup>206</sup> Voir la réponse de la Suède, selon laquelle la Convention « devrait comporter une disposition générale sur la nullité dans les connaissements de clauses dérogeant directement ou indirectement aux dispositions de la Convention ».

<sup>207</sup> Voir par exemple la réponse de la Suède. De même, le Gouvernement norvégien a estimé que « les problèmes en cause devaient être sérieusement étudiés par les diverses organisations qui s'occupent de normaliser les documents de transport relatifs au transport maritime de marchandises ».

6. Compte tenu de ces réponses ainsi que des difficultés inhérentes à la question, il pourrait être souhaitable que le Groupe de travail examine au stade actuel l'orientation générale des travaux futurs sur les « clauses frappées de nullité ».

## B. — SOLUTIONS POSSIBLES

7. Il semblerait que l'on puisse envisager plusieurs solutions qui ne s'excluent d'ailleurs pas nécessairement :

a) Formuler les dispositions obligatoires de la Convention de manière aussi claire et explicite que possible,

b) Préciser dans le texte même de la Convention que certains types de clauses sont frappés de nullité;

c) Prévoir des sanctions pénalisant l'utilisation de clauses frappées de nullité;

d) Prévoir l'inclusion obligatoire, dans les connaissements soumis à la Convention, d'une clause rappelant que toute clause contractuelle incompatible avec les dispositions obligatoires de la Convention est frappée de nullité au regard de la Convention.

8. La solution *a* ci-dessus — formuler les dispositions obligatoires de la Convention de manière aussi claire et explicite que possible — peut être utile en vue de réduire le plus possible l'effet des clauses frappées de nullité. Si un connaissement contient une clause qui est manifestement frappée de nullité au regard de la Convention, il ne sera pas facile de s'en servir pour convaincre le propriétaire de la marchandise d'abandonner une réclamation valable ou de transiger en ce qui la concerne — dans la mesure tout au moins où le propriétaire de la marchandise connaît ses droits aux termes de la Convention. (Les solutions possibles de ce dernier problème seront examinées au paragraphe 13 ci-dessous.) L'élimination des ambiguïtés que renferment la Convention de Bruxelles de 1924 et le Protocole de Bruxelles de 1968 est l'un des objectifs mentionnés dans les résolutions de la CNUCED et de la CNUDCI et elle figure parmi ceux que le Groupe de travail s'est lui-même fixés. Le succès dans cette tâche est donc lié à la question des « clauses frappées de nullité ».

9. Ainsi qu'il a été noté au paragraphe 7, *b*, ci-dessus, une solution possible serait de préciser dans le texte de la Convention que certaines clauses sont frappées de nullité <sup>208</sup>. La Convention actuelle a adopté une fois cette solution en visant expressément, à l'article 3 8), les clauses concernant la cession du « bénéfice de l'assurance » (voir par. 2 ci-dessus). L'extension de cette solution pourrait être utile pour mettre en relief la nullité incontestable des violations les plus flagrantes aux dispositions de la Convention;

<sup>208</sup> Voir la suggestion qu'a faite à cet égard le Pr E. R. H. Hardy-Ivamy dans « The carriage of goods by sea », *Current Legal Problems*, Londres, 1960, p. 216 et 217, citée dans le rapport du secrétariat de la CNUCED sur les connaissements, par. 298.

une énumération des clauses frappées de nullité pourrait, avec les conséquences qu'elle implique, également aider à clarifier et à expliciter les principes de la Convention.

10. Le Groupe de travail pourra aussi juger souhaitable d'examiner certaines des difficultés qui se posent lorsqu'il s'agit de condamner certaines clauses déterminées comme « frappées de nullité ». Une difficulté fondamentale vient du fait que de nombreuses clauses sont « frappées de nullité » dans certains cas d'espèce mais sont valables dans d'autres <sup>209</sup>. On ne saurait définir les cas dans lesquels une clause est frappée de nullité qu'en formulant une règle de fond — ce qui est l'une des tâches principales auxquelles le Groupe de travail doit s'atteler pour réviser et éclaircir les règles obligatoires de la Convention <sup>210</sup>. En outre, si l'on décidait de déterminer quelles sont les clauses actuellement utilisées qui sont frappées de nullité, il se pourrait que ces clauses soient rédigées de manière différente alors même que ce sont les mêmes buts qui sont recherchés et que l'on défende la validité de ces nouvelles clauses en se fondant sur le fait qu'elles ne figurent pas parmi celles qui sont expressément visées dans la Convention <sup>211</sup>.

11. La troisième solution possible — prévoir des sanctions pénalisant l'utilisation de clauses frappées de nullité — soulève la question de savoir si les sanctions devraient concerner : i) l'utilisation de clauses expressément interdites; ou ii) l'utilisation de toute clause incompatible avec une disposition de la Convention. Dans le premier cas, il faudrait faire face aux difficultés relatives à l'identification de ces clauses, comme cela a été examiné au paragraphe précédent. Dans le deuxième cas, consistant à prévoir des sanctions pénalisant l'utilisation de toute clause contractuelle qui pourrait être incompatible avec une disposition de la Convention — il y aurait lieu de tenir compte du fait que les effets des dispositions de la Convention pourraient ne pas être parfaitement clairs dans certaines applica-

tions. Une telle règle générale pourrait donc entraîner l'application de sanctions alors qu'aucune interprétation contraire à la Convention n'aurait été envisagée et entraver, dans certains cas, le jeu de solutions contractuelles à des problèmes à l'égard desquels il pourrait y avoir un doute sur le sens précis de la Convention.

12. Il est concevable que ces difficultés pourraient être réduites au minimum en n'appliquant de sanctions que lorsque la stipulation en cause est « clairement » ou « manifestement » contraire à la Convention; cependant, ce critère pourrait s'avérer d'une application difficile. Comme solution de rechange, les difficultés que soulèvent les sanctions pénalisant toute clause « frappée de nullité » pourraient être réduites au minimum dans l'hypothèse où les sanctions applicables seraient relativement légères. L'on pourrait envisager une disposition inspirée de l'article 7 3) de la Convention CMR (transports par route), d'après lequel « le transporteur est responsable de tous frais et dommages » pouvant résulter de l'inclusion d'une clause frappée de nullité (ou « manifestement » frappée de nullité) dans le contrat de transport <sup>212</sup>.

13. La solution suggérée au paragraphe 7, *d*, ci-dessus répond à l'opinion suivant laquelle les clauses frappées de nullité peuvent être une occasion particulière d'abus lorsque le propriétaire de la marchandise n'a pas connaissance des dispositions de la Convention qui frappent ces clauses de nullité. Il semble possible que certains propriétaires de marchandises, en particulier ceux qui ne représentent pas une affaire importante, pourraient s'estimer liés par une clause du contrat de transport paraissant clairement écarter une réclamation de leur part. L'on pourrait, pour informer ces personnes de leurs droits, envisager une disposition selon laquelle les contrats de transport soumis à la Convention doivent indiquer que toute clause contractuelle incompatible avec la Convention ne peut recevoir effet <sup>213</sup>.

14. Cette stipulation obligatoire n'aurait de sens que si une sanction était prévue au cas où elle serait omise dans le contrat de transport. Il semble qu'il y aurait peu d'excuses à une telle omission. En conséquence, il pourrait convenir de suivre l'article 9 de la Convention de Varsovie de 1929 (transport aérien), qui dispose que, si la lettre de transport aérien ne contient pas les mentions indiquées à l'article 8 (y compris « l'indication que le transport est soumis au régime de

<sup>209</sup> Un exemple est donné dans le rapport du secrétariat de la CNUCED, « Les connaissements », au paragraphe 296 et à la note 290. Il y est noté qu'une clause suivant laquelle le fret est acquis « quel que soit le sort du navire ou de la marchandise » est frappée de nullité si le transporteur est légalement responsable de la perte, mais valable dans le cas contraire.

<sup>210</sup> On pourrait dire que la mention, à l'article 3 8), des clauses concernant le « bénéfice de l'assurance » montre qu'il est généralement possible de condamner certaines clauses comme frappées de nullité. Il se peut, cependant, que cette disposition ne constitue pas un cas type. Tout d'abord, la question du « bénéfice de l'assurance » peut être plus nette que beaucoup d'autres. En deuxième lieu, vu le texte actuel de l'article 3 8) de la Convention de 1924, une règle de fond stipulant que le chargeur a le droit de conserver le montant de son assurance pourrait ne pas prévaloir sur une clause contractuelle contraire étant donné qu'une telle clause pourrait ne pas être considérée comme « une clause exonérant le transporteur de responsabilité ». Il s'agit là essentiellement d'un problème concernant la rédaction et la portée de l'article 3 8) que l'on pourrait examiner dans le cadre d'une révision générale de la Convention.

<sup>211</sup> Dans leurs réponses, les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne et de l'URSS ont indiqué qu'il n'était pas réalisable, en pratique, d'identifier les clauses frappées de nullité. Plusieurs autres gouvernements ont douté, d'une façon générale, de la possibilité de prendre des mesures spéciales pour traiter des clauses frappées de nullité.

<sup>212</sup> Une disposition inspirée de la Convention CMR serait attrayante en ce sens que le lien de causalité entre la clause frappée de nullité et le dommage correspondant écarterait l'argument selon lequel les sanctions pourraient ne pas être valables dans certains cas hypothétiques ou improbables. La sanction prévue à l'article 9 de la Convention de Varsovie supprimant la limite de responsabilité n'a pas ce lien de causalité et est peut-être d'une trop grande sévérité dans des situations où l'on peut douter de la nullité d'une clause contractuelle.

<sup>213</sup> Une telle stipulation obligatoire devrait sans doute insister sur la nullité éventuelle de certaines clauses contractuelles d'une façon plus claire que l'article 6 1), *k*, de la Convention CMR (transports par route), qui stipule que la lettre de voiture doit contenir « l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la présente Convention ».

la responsabilité établi par la présente Convention », « le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité ».

15. L'obligation de prévoir dans le contrat de transport une stipulation destinée à informer le proprié-

taire de la marchandise quant à la protection que lui accorde la Convention (par. 13 ci-dessus) ne permettrait vraisemblablement de réduire que dans une certaine mesure l'abus des clauses frappées de nullité. Il serait cependant utile d'examiner cette solution minimale si le Groupe de travail parvient à la conclusion que d'autres mesures ne peuvent être retenues.

**5. Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa cinquième session (New York, 5-16 février 1973) [A/CN.9/76\*]**

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>
INTRODUCTION . . . . .	1-8
I. — LIMITATION DE RESPONSABILITÉ PAR UNITÉ . . . . .	9-29
A. — Introduction . . . . .	9-15
B. — Débats du Groupe de travail . . . . .	16-25
C. — Rapport du Groupe de rédaction . . . . .	26
D. — Examen du rapport du Groupe de rédaction . . . . .	27-29
II. — TRANSBORDEMENT . . . . .	30-44
A. — Introduction . . . . .	30-32
B. — Débats du Groupe de travail . . . . .	33-37
C. — Rapport du Groupe de rédaction . . . . .	38
D. — Examen du rapport du Groupe de rédaction . . . . .	39-44
III. — DÉROUTEMENT . . . . .	45-55
A. — Introduction . . . . .	45-49
B. — Débats du Groupe de travail . . . . .	50-53
C. — Rapport du Groupe de rédaction . . . . .	54
D. — Examen du rapport du Groupe de rédaction . . . . .	55
IV. — DÉLAI DE PRESCRIPTION . . . . .	56-72
A. — Introduction . . . . .	56-57
B. — Débats du Groupe de travail . . . . .	58-64
C. — Rapport du Groupe de rédaction . . . . .	65
D. — Examen du rapport du Groupe de rédaction . . . . .	66-72
V. — TRAVAUX FUTURS . . . . .	73-78

**Introduction**

1. Le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes a été créé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) à sa deuxième session, tenue en mars 1969. A sa quatrième session, la Commission a élargi le Groupe de travail qui se compose désormais des 21 membres suivants de la Commission : Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Chili, Égypte, Espagne, États-Unis d'Amérique, France, Ghana, Hongrie, Inde, Japon, Nigéria, Norvège, Pologne, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-

Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Union des Républiques socialistes soviétiques et Zaïre.

2. A sa troisième session<sup>1</sup>, le Groupe de travail a décidé de consacrer sa cinquième session à l'examen des questions énumérées dans la résolution adoptée par la CNUDCI à sa quatrième session et qu'il n'avait

<sup>1</sup> Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa troisième session, tenue à Genève du 31 janvier au 11 février 1972 (A/CN.9/63) [ci-après dénommé rapport du Groupe de travail sur sa troisième session]; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.*