

3. — Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa huitième session (New York, 10-21 février 1975) [A/CN.9/105]*

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>		<i>Pages</i>
INTRODUCTION GÉNÉRALE	248	Article 10. — Transport confié à un transporteur substitué	265
A. — EXAMEN DES QUESTIONS DONT LE GROUPE DE TRAVAIL N'AVAIT PAS ENCORE TRAITÉ		Article 11. — Connaissance direct	266
1. — Règle générale sur l'exonération de responsabilité du chargeur	250	Troisième partie. — Responsabilité du chargeur	266
2. — Marchandises dangereuses	251	Article 12. — Règle générale	266
3. — Avis de perte, dommage ou retard	253	Article 13. — Marchandises dangereuses	266
4. — Rapports entre le projet de convention et d'autres conventions	255	Quatrième partie. — Documents de transport	267
5. — Avaries communes	256	Section 1. — Connaissements	267
B. — SECONDE LECTURE DE LA VERSION PRÉLIMINAIRE DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME		Article 14. — Obligation de délivrer un connaissance	267
Première partie. — Domaine d'application	258	Article 15. — Contenu du connaissance	267
Article premier. — Contrats visés	258	Article 16. — Connaissance : réserves et force probante	268
Article 2. — Domaine d'application géographique	259	Article 17. — Garanties	269
Article 3. — Définitions	259	Section 2. — Documents autres que les connaissances	270
Deuxième partie. — Responsabilité du transporteur	261	Article 18. — Force probante des documents autres que les connaissances	270
Section 1. — Dispositions générales	261	Cinquième partie. — Droits et actions	270
Article 4. — Durée de la responsabilité du transporteur	261	Article 19. — Avis de perte ou de dommage	270
Article 5. — Règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur	261	Article 20. — Prescription de l'action	271
Section 2. — Limitation de la responsabilité	263	Article 21. — Compétence	272
Article 6. — Calcul de la limite	263	Article 22. — Arbitrage	273
Article 7. — Applicabilité de la limitation de responsabilité : responsabilité extra-contractuelle; préposés et agents	264	Sixième partie. — Dispositions contractuelles dérogeant à la Convention	
Article 8. — Effet du dol	264	Article 23. — Règle générale	273
Section 3. — Marchandises en pontée	265	Article 24. — Avaries communes	273
Article 9. — Marchandises en pontée	265	Septième partie. — Rapports entre la Convention et d'autres conventions maritimes	
Section 4. — Responsabilité du transporteur contractuel et du transporteur substitué	265	Huitième partie. — Mesures d'application	273
		Neuvième partie. — Déclarations et réserves	273
		Dixième partie. — Dispositions finales	273
		C. — DÉCISIONS FINALES DU GROUPE DE TRAVAIL	273

Introduction générale

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) lors de sa deuxième réunion (1969), et sa composition a été élargie par la Commission à sa quatrième session (1971)¹. Il réunit les 21 membres de la Commission dont la liste suit : Allemagne (République fédérale d'), Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Chili, Egypte, Etats-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. Définissant la tâche du Groupe de travail, la Commission a décidé à sa quatrième session :

“Qu'il conviendrait d'examiner les règles et pratiques relatives aux connaissances, et notamment les règles figurant dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissances (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,

¹ 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*).

pour adoption, sous les auspices des Nations Unies²."

3. La Commission a d'autre part énuméré un certain nombre de points devant notamment être examinés. A ses sessions précédentes, le Groupe de travail s'est prononcé sur les questions ci-après : a) la durée de la responsabilité du transporteur; b) la responsabilité en ce qui concerne les marchandises en pontée et les animaux vivants; c) les clauses attributives de juridiction dans les connaissements³; d) les règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur; e) les clauses compromissaires dans les connaissements⁴; f) la limitation de responsabilité par unité; g) le transbordement; h) le déroutement; i) le délai de prescription⁵; j) la responsabilité du transporteur maritime en cas de retard; k) le domaine d'application de la Convention; l) l'élimination des clauses frappées de nullité; m) les marchandises en pontée et les animaux vivants; n) les définitions figurant à l'article premier de la Convention de Bruxelles⁶; o) la teneur et l'effet juridique des documents consta-

tant le contrat de transport; p) la validité et l'effet des lettres de garantie; et q) la définition du contrat de transport et du destinataire⁷.

4. A sa septième session, le Groupe de travail a décidé que ses travaux futurs sur la responsabilité du transporteur maritime seraient conduits dans le dessein d'élaborer une nouvelle convention. Il a par conséquent prié le Secrétaire général de donner aux projets de dispositions approuvés par le Groupe de travail la forme d'une convention, et de lui soumettre ce projet de convention à sa huitième session pour une seconde lecture⁸. Le Groupe de travail a également décidé d'examiner à sa huitième session les questions ci-après : i) la règle générale sur la responsabilité du chargeur; ii) les marchandises dangereuses; iii) l'avis de perte; iv) les avaries communes; et v) les rapports entre la Convention et d'autres conventions en matière de transports maritimes⁹.

5. La huitième session du Groupe de travail a eu lieu à New York du 10 au 21 février 1975.

6. Tous les membres du Groupe de travail étaient représentés à cette session, à l'exception de la République-Unie de Tanzanie et du Zaïre.

7. Un pays membre de la Commission, les Philippines, et un pays non membre de la Commission, le Canada, avaient envoyé des observateurs à la session, à laquelle assistaient aussi des observateurs des organisations internationales, intergouvernementales et non gouvernementales, suivantes : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Comité maritime international (CMI), Chambre de commerce internationale (CCI), Association internationale des armateurs, Union internationale d'assurances transport, Chambre internationale de la navigation, et Office central des transports internationaux par chemin de fer, à Berne (OCTI).

8. A l'unanimité, le Groupe de travail a élu comme suit les membres de son bureau :

Président : M. Mohsen Chafik (Egypte);

Vice-Présidents : M. Stanislaw Suchorzewski (Pologne); M. Nehemias Gueiros (Brésil);

Rapporteur : M. P. V. Swarlu (Inde).

M. Suchorzewski a été élu pour remplir les fonctions de président par intérim au cours des cinq premières séances du Groupe de travail.

9. Le Groupe de travail était saisi des documents ci-après :

1) Ordre du jour provisoire et annotations (A/CN.9/WG.III/L.4/Rev.1)

² Rapport du Groupe de travail, septième session, (A/CN.9/96; reproduit dans le présent volume, deuxième partie, IV, 1). Le Groupe de travail a utilisé comme document de travail le quatrième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/96/Add.1; reproduit dans le présent volume, deuxième partie, IV, 2).

³ Rapport du Groupe de travail, septième session (A/CN.9/96; reproduit dans le présent volume, deuxième partie, IV, 1), par. 107.

⁴ *Ibid.*, par. 108.

² *Ibid.* La Commission a décidé à sa septième session que le Groupe de travail devait "poursuivre ses travaux conformément au mandat qui lui a été confié par la Commission à sa quatrième session, et... les mener à bien rapidement". Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa septième session (13-17 mai 1974), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-neuvième session, Supplément n° 17 (A/9617)*, par. 53. (*Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974*, première partie, II, A).

³ Rapport du Groupe de travail, troisième session, (A/CN.9/63; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, IV). Le Groupe de travail a utilisé comme document de travail le premier rapport du Secrétaire général sur la 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).

⁴ Rapport du Groupe de travail, quatrième session extraordinaire (A/CN.9/74; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 1). Le Groupe de travail a utilisé comme documents de travail le premier rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/63/Add.1; voir note précédente), ainsi que deux autres documents de travail établis par le Secrétariat : "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.9/74, annexe 1; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 2) et "les clauses compromissaires" (A/CN.9/74, annexe II; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 3).

⁵ Rapport du Groupe de travail, cinquième session, (A/CN.9/76; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 5). Le Groupe de travail a utilisé comme document de travail le deuxième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/76/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 4).

⁶ Rapport du Groupe de travail, sixième session, (A/CN.9/88; *Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974*, deuxième partie, III, 1). Le Groupe de travail a utilisé comme documents de travail le troisième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/88/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974*, deuxième partie, III, 2), la cinquième partie du deuxième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/76/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 4), une étude de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) intitulée "Etude sur le transport des animaux vivants" (A/CN.9/WG.III/WP.11; *Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974*, deuxième partie, III, 3) et un document de travail établi par le Secrétariat sur la question des marchandises en pontée (A/CN.9/WG.III/WP.14).

- 2) Responsabilité du chargeur : projet d'article proposé par le Japon (A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.1);
- 3) Responsabilité en cas de dommages causés par un accident nucléaire : projet d'article proposé par la Norvège (A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.7);
- 4) Questions non réglées à la septième session : observations du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.3);
- 5) Note concernant certains textes établis par le Groupe de travail à sa septième session, présentée par l'Office central des transporteurs internationaux par chemins de fer, de Berne (A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.2);
- 6) Observations de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, de Berne (A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.1);
- 7) Version préliminaire d'un projet de convention sur la responsabilité du transporteur maritime : note du Secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.19);
- 8) Observations du Comité maritime international (CMI) (A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.4).

10. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour ci-après :

- i) Ouverture de la session
- ii) Election du bureau
- iii) Adoption de l'ordre du jour
- iv) Examen des questions dont le Groupe de travail n'a pas encore traité
- v) Deuxième lecture de la version préliminaire du projet de convention
- vi) Travaux futurs
- vii) Adoption du rapport.

A. — Examen des questions dont le Groupe de travail n'avait pas encore traité

1. — RÈGLE GÉNÉRALE SUR L'EXONÉRATION DE RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR

a) *Disposition de la Convention de Bruxelles de 1924*

1. L'exonération de responsabilité du chargeur fait l'objet du paragraphe 3 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924, qui est ainsi rédigé :

“Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.”

b) *Débats du Groupe de travail*

2. Il a été entendu que la Convention révisée contiendrait une disposition traitant du même sujet que le paragraphe 3 de l'article 4 de la Convention de 1924.

3. Certains représentants ont estimé que cette disposition devrait commencer par une énumération détaillée des responsabilités et des obligations du chargeur, puis préciser que celui-ci est responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur et qui résultent d'un manquement du chargeur auxdites responsabilités et obligations. Une disposition ainsi rédigée, a-t-on fait valoir, aurait le mérite de corres-

pondre à l'article 5 de la version préliminaire du projet de convention, qui délimite les responsabilités du transporteur. Pourtant, la plupart des représentants se sont opposés à cette énumération des obligations du chargeur. On a fait remarquer que les dispositions actuelles du paragraphe 3 de l'article 4 de la Convention n'avaient pas soulevé de difficultés pratiques. Quelques représentants ont ajouté que l'énumération des obligations du transporteur qui figure aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3 de la Convention n'avait pas été retenue dans le nouveau projet.

4. Plusieurs représentants ont recommandé que l'on conserve quant au fond le paragraphe 3 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924, mais en lui donnant un tour affirmatif. Cependant, la plupart des représentants ont exprimé leur préférence pour le maintien de la forme négative. Selon ces représentants, le paragraphe 3 de l'article 4 de la Convention de 1924 devrait être interprété compte tenu du caractère impératif de la Convention. Cette règle jouait donc un rôle utile, en empêchant le transporteur d'ajouter au connaissance des clauses qui imposeraient au chargeur des responsabilités plus sévères que la responsabilité limitée en cas de faute ou de négligence du chargeur.

5. De l'avis général, le mot “acte”, au paragraphe 3 de l'article 4 de la Convention de 1924, était ambigu et sans utilité pratique; il était donc à supprimer dans le texte révisé. De même, on est convenu que l'article révisé devrait viser les “pertes ou dommages subis par le transporteur, le transporteur substitué ou le navire”, et qu'il devrait être précédé d'un autre titre que “règle générale sur la responsabilité du chargeur”.

6. Le Groupe de travail a examiné, sans l'adopter, la proposition d'un représentant tendant à ce que la règle révisée inspirée du paragraphe 3 de l'article 4 de la Convention de 1924 exonère le chargeur de toute responsabilité lorsque les pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire ne résultent pas directement d'une faute ou d'une négligence du chargeur.

Nouvel article proposé

7. Le Groupe de travail s'est demandé si la convention révisée devait contenir un article relatif aux droits et obligations respectifs du chargeur, du transporteur et du destinataire en ce qui concerne la réception de la marchandise, ainsi qu'aux conséquences juridiques de l'incapacité du transporteur de procéder à la livraison de la marchandise de la manière prescrite.

8. Selon une première formule, le destinataire serait tenu de prendre livraison des marchandises dans un délai raisonnable après avoir été avisé de leur arrivée; si le destinataire ne prenait pas livraison des marchandises, le chargeur, sur avis du transporteur, devrait désigner une autre personne chargée de le faire; au cas où le destinataire ou le chargeur ne se manifesterait pas, le transporteur pourrait vendre les marchandises ou en disposer au nom de la personne

pouvant en réclamer la propriété, afin de récupérer les frais encourus par lui ou d'éviter, soit des frais d'entreposage injustifiés, soit la détérioration des marchandises; le destinataire ou le chargeur, selon le cas, resterait responsable des pertes ou dépenses subies par le transporteur et que le produit de la vente ne suffirait pas à couvrir. Le représentant auteur de cette proposition a précisé qu'elle ne s'appliquerait pas au chargeur qui est aussi un vendeur "FOB".

9. Selon une autre formule, si la marchandise n'est pas réclamée ou s'il y a un différend sur la personne habilitée à en prendre livraison ou sur le paiement du frêt, le capitaine du navire pourrait, sur autorité de justice, vendre les marchandises ou les entreposer aux frais du destinataire; le chargeur resterait responsable du frêt ou des dépenses subies par le transporteur et que le produit de la vente ne suffirait pas à couvrir. Le représentant auteur de cette proposition a précisé que celle-ci avait pour but de sauvegarder les intérêts des chargeurs et des destinataires, tout en empêchant les transporteurs de prendre des mesures arbitraires.

10. Selon une troisième formule, si le destinataire ne prend pas livraison de la marchandise dans un délai raisonnable ou si la marchandise est réclamée par plusieurs personnes, le transporteur pourrait la confier à un tiers au nom du destinataire; le transporteur aurait également le droit de vendre la marchandise s'il s'agit de denrées périssables, ou si les frais d'entreposage sont injustifiés. Le représentant auteur de cette proposition a fait valoir qu'une telle disposition serait moins dure pour les chargeurs et les destinataires que la première formule (voir par. 8 ci-dessus), tout en ayant l'avantage d'éviter l'intervention des tribunaux.

11. De nombreux représentants se sont opposés à l'addition d'un nouvel article inspiré de l'une des formules décrites ci-dessus, en faisant remarquer que les dispositions de l'article 4 (alinéa b du paragraphe 2) de la version préliminaire du projet de convention, complétées par la loi interne applicable au port de déchargement, suffisaient à protéger les intérêts des transporteurs lorsque ceux-ci ne pouvaient effectuer la livraison des marchandises. Plusieurs représentants ont ajouté que chacune des formules proposées présentait des problèmes particuliers, tels que la définition du "délai raisonnable" prévu pour prendre livraison de la marchandise, ou le fait de forcer le chargeur à prendre les mesures nécessaires pour que les marchandises soient réceptionnées au port de déchargement.

12. Il a été entendu que la convention révisée ne contiendrait pas de disposition distincte visant les cas où le transporteur ne peut effectuer la livraison.

13. Le Groupe de rédaction a été chargé d'établir un texte satisfaisant pour la règle fondamentale sur l'exonération de responsabilité du chargeur, compte tenu des débats du Groupe de travail ci-dessus résumés¹⁰.

¹⁰ Le Groupe de travail a créé un Groupe de rédaction chargé d'examiner cette question et tout autre problème qui pourrait lui être renvoyé pendant la huitième session du Groupe de travail. Ce Groupe de rédaction était composé des représentants des pays ci-après : Argentine, Belgique, Chili, Etats-Unis d'Amérique,

RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

[Article 12. — Règle fondamentale sur l'exonération de responsabilité du chargeur]

Après examen, le Groupe de rédaction a recommandé le texte ci-après à l'attention du Groupe de travail :

"Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur, le transporteur substitué ou le navire, à moins que ces pertes ou dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur ou de ses préposés ou agents."

Examen du rapport du Groupe de rédaction

14. Le Groupe de travail a adopté le texte recommandé par le Groupe de rédaction, et a accepté certaines suggestions faites en vue d'harmoniser les versions de ce texte dans les différentes langues.

2. — MARCHANDISES DANGEREUSES

a) Dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924

1. Aux termes du paragraphe 6 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles, consacré aux transports de marchandises dangereuses :

"Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu."

b) Débats du Groupe de travail

2. On a déclaré que le paragraphe 6 de l'article 4 s'était révélé satisfaisant dans la pratique, et qu'il convenait donc d'en conserver le fond quitte à en modifier la forme par souci de clarté.

3. Cependant, on a dit également qu'il pourrait être nécessaire d'apporter des modifications de fond à cet article. C'est ainsi qu'on a suggéré de limiter la faculté apparemment discrétionnaire conférée par le

France, Ghana, Inde, Japon, Nigéria, Norvège, Pologne, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Union des Républiques socialistes soviétiques. Il a élu à sa présidence M. E. Chr. Selvig (Norvège).

texte actuel de débarquer, détruire ou rendre inoffensives les marchandises dangereuses. On a estimé que les mesures prises par le transporteur devaient être proportionnées au danger couru. En sens inverse, on a fait valoir qu'une telle appréciation n'était pas toujours possible devant la menace du danger et que, pour sauvegarder sa réputation, le transporteur agirait en toute hypothèse de manière raisonnable.

4. Puisqu'il fallait conserver la substance des droits conférés au transporteur par le texte actuel de la Convention de Bruxelles, on a proposé de rédiger un texte nouveau contenant des dispositions supplémentaires qui imposeraient au chargeur l'obligation d'informer le transporteur du caractère dangereux des marchandises et d'indiquer, par un marquage approprié, que ces marchandises sont dangereuses. D'autre part, le nouveau texte maintiendrait expressément le droit du transporteur à percevoir le fret nonobstant l'exercice de son droit à disposer des marchandises dangereuses.

5. Compte tenu des obligations supplémentaires qu'imposerait au chargeur la proposition mentionnée au paragraphe 4 ci-dessus, on a estimé que des dispositions en ce sens amélioreraient le texte actuel du paragraphe 6 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles. Certains représentants ont cependant été d'avis qu'il suffisait de prévoir l'obligation de fournir des renseignements quant au caractère dangereux des marchandises, car le marquage de certains types de marchandises pouvait être rendu difficile par des raisons pratiques. La plupart des représentants se sont déclarés hostiles à toute mention du fret dans l'article sur les marchandises dangereuses.

6. Une autre proposition consistait à adapter au transport des marchandises dangereuses la terminologie et le mécanisme utilisés dans la disposition sur le transport des animaux vivants (par. 5 de l'article 5 de la version préliminaire du projet de convention), tout en conservant les droits accordés au transporteur par le texte actuel du paragraphe 6 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles. Toutefois, la plupart des représentants ont estimé que le transport des marchandises dangereuses soulevait des problèmes originaux, que ne résoudrait pas une disposition analogue à celle sur le transport des animaux vivants.

7. On a également laissé entendre que la définition des marchandises dangereuses posée au paragraphe 6 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles n'était pas un modèle de clarté; la question de savoir si des marchandises étaient dangereuses devait donc être tranchée, soit par référence à la loi du pavillon du navire, soit par référence à la loi du port de chargement, soit encore par référence à des accords internationaux. Toutefois, la plupart des représentants ont estimé que, sans être pleinement satisfaisante, la formule du paragraphe 6 de l'article 4 n'avait pas suscité de graves difficultés dans la pratique. Enfin, on a fait observer qu'il arrivait que des marchandises soient considérées comme dangereuses parce que leur transport ou leur déchargement était interdit par les règles en vigueur dans le port de déchargement et que leur

présence à bord entraînerait l'arrêt du navire. On a proposé de prévoir des dispositions pour ces cas.

8. Le Groupe de travail a décidé de renvoyer le paragraphe 6 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles et les propositions formulées au sein du Groupe de travail au Groupe de rédaction, pour que celui-ci les examine en tenant compte des débats résumés ci-dessus et qu'il rédige un texte approprié.

RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

Le Groupe de rédaction a examiné la question des marchandises dangereuses. Il a rédigé sur ce point un projet de disposition dont le texte, tel qu'amendé par le Groupe de travail¹¹, est le suivant :

[Article 13. — *Marchandises dangereuses*]

1. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur, le chargeur devra informer ce dernier de la nature des marchandises et indiquer, si besoin est, le caractère du danger et les précautions à prendre. Le chargeur devra, chaque fois que cela est possible, apposer sur ces marchandises une marque ou étiquette appropriée indiquant qu'elles sont dangereuses.

2. Les marchandises dangereuses peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il ait à verser d'indemnité lorsqu'il les a chargées sans en connaître la nature et le caractère. Lorsque des marchandises dangereuses sont chargées sans que le transporteur en connaisse la nature et le caractère, le chargeur sera responsable de tous dommages et dépenses découlant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement.

3. Néanmoins, si de telles marchandises dangereuses embarquées alors qu'on en connaissait la nature et le caractère deviennent un danger pour le navire ou la cargaison, elles peuvent de la même façon être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il ait à verser d'indemnité, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

Examen du rapport du Groupe de rédaction

9. Le Groupe de travail a examiné le rapport du Groupe de rédaction et l'a adopté, sous réserve des amendements indiqués ci-dessus¹². Les projets de dis-

¹¹ Les amendements apportés par le Groupe de travail sont les suivants :

a) Dans la première phrase du paragraphe 1, les mots "le caractère du danger et les précautions à prendre", après les mots "si besoin est", ont été substitués aux mots "les précautions à prendre".

b) Dans la seconde phrase du paragraphe 2, les mots "Lorsque des marchandises dangereuses sont chargées sans que le transporteur en connaisse la nature et le caractère, le chargeur. . ." ont été substitués aux mots "Le chargeur de ces marchandises. . .".

¹² Voir note 11.

positions recommandés par le Groupe de rédaction ont fait l'objet des observations suivantes :

a) En ce qui concerne le premier paragraphe, on a signalé que l'obligation faite au chargeur de toujours informer le transporteur du caractère du danger pouvait être trop rigoureuse. Dans de nombreux cas, comme dans celui d'expéditions répétées de marchandises présentant le même danger, le transporteur connaissait le caractère du danger ou devait le connaître en exerçant une diligence raisonnable. La plupart des représentants ont estimé qu'il suffisait de faire obligation au chargeur d'informer dans tous les cas le transporteur de la nature des marchandises, et que l'obligation d'indiquer le caractère du danger et les précautions à prendre ne devait valoir que dans les cas où l'on ne peut attendre du transporteur qu'il ait connaissance de ce caractère et de ces précautions.

b) Également à propos du premier paragraphe, on a fait observer que le transporteur connaissait normalement les précautions à prendre au cours du transport pour prévenir le danger. Or la formule actuelle semblait imposer au chargeur l'obligation d'indiquer ces précautions à prendre, alors qu'il n'était pas toujours qualifié pour le faire. Mais on a fait aussi observer que l'expression "si besoin est" introduisait une nuance qui rendait moins rigoureuse cette obligation du chargeur.

c) En ce qui concerne la responsabilité encourue par le chargeur, aux termes de la deuxième phrase du deuxième paragraphe, pour les dommages résultant de l'embarquement de marchandises dangereuses, on a estimé que le texte devait indiquer clairement que le chargeur n'encourait cette responsabilité que lorsque les marchandises dangereuses étaient prises en charge par le transporteur sans qu'il eût connaissance de leur nature et de leur caractère; le texte a été modifié en conséquence.

d) Le Groupe de travail a examiné, sans l'adopter, une proposition concernant la responsabilité du chargeur prévue à la deuxième phrase du deuxième paragraphe. Selon cette proposition, le transporteur n'aurait eu le droit de demander des dommages-intérêts ou le remboursement de ses frais que s'il apportait la preuve qu'il avait pris une décision raisonnable en choisissant de débarquer ou de détruire les marchandises, ou de les rendre inoffensives.

3. — AVIS DE PERTE, DOMMAGE OU RETARD

a) *Dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924*

1. Les dispositions relatives aux avis de perte ou de dommage figurent au paragraphe 6 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles, lequel est ainsi rédigé :

"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 connaissement.

"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.

"En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour inspection de la marchandise et de la vérification du nombre de colis¹³."

b) *Débats du Groupe de travail*

2. Selon certains représentants, le premier alinéa du paragraphe 6 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles serait sans effet juridique réel. Le fait de ne pas donner l'avis qui y est prévu n'entraînerait pas la prescription de l'action; cela étant, il est indifférent que l'avis ait été donné ou non. Ces représentants proposaient d'envisager la suppression de l'alinéa en question.

3. Selon d'autres représentants, les dispositions de cet alinéa pouvaient avoir certains effets pratiques en cas de procédure judiciaire. Les tribunaux accepteraient plus facilement des éléments de preuve fournis par un demandeur ayant déjà donné l'avis requis. On a également fait observer que l'obligation de donner avis au transporteur inciterait les demandeurs à agir sans délai. Enfin, l'avis servirait à informer le transporteur des éléments de preuve qu'il aurait à conserver pour réfuter les réclamations résultant du transport particulier sur lequel portait l'avis.

4. Il a été entendu que le principe de l'avis au transporteur en cas de perte ou de dommage serait conservé, mais que le fait de ne pas donner cet avis n'entraînerait pas prescription des actions contre le transporteur.

5. Au sujet de la période de trois jours prévue au deuxième alinéa du paragraphe 6 de l'article 3 pour donner avis quand les pertes ou dommages ne sont pas apparents, il a été reconnu que ce délai était trop bref. Trois jours ne suffisaient pas pour donner au détenteur d'un droit la possibilité raisonnable de découvrir ce type de perte ou de dommage, de l'attribuer au transport par mer et d'en donner avis. On a proposé de

¹³ Le quatrième alinéa de ce paragraphe traite de la prescription des actions. Ce sujet avait été examiné à la cinquième session du Groupe de travail, et les dispositions adoptées à cet égard constituaient l'article 20 de la version préliminaire du projet de convention (A/CN.9/WG.III/WP.19). La question est maintenant l'objet de l'article 20 du projet de Convention sur le transport de marchandises par mer.

substituer à ces trois jours une formule plus souple, telle que "dans un délai raisonnable". Les représentants hostiles à cette proposition ont fait remarquer que la pratique du commerce international exigeait plus de certitude, c'est-à-dire un délai précis pour donner l'avis requis.

6. On a remarqué par ailleurs que le paragraphe 6 de l'article 3 ne réglait pas certains problèmes qui peuvent se poser pour calculer le délai. Dans de nombreux systèmes juridiques, les jours fériés ou les jours non ouvrables ne sont pas retenus pour ce calcul. La proposition tendant à définir la période en "jours ouvrables" a reçu une certaine faveur.

7. Un représentant a remarqué que, lorsque c'était une partie seulement des marchandises qui n'était pas livrée, il était difficile de savoir immédiatement si cette partie des marchandises était vraiment perdue, ou seulement retardée. Il pouvait donc être impossible de donner un avis "de perte". On a proposé que le texte soit complété de façon à prévoir expressément ce cas.

8. On a signalé en outre qu'aux termes du paragraphe 1 de l'article 5 de la version préliminaire du projet de convention le transporteur était responsable en cas de retard à la livraison. Une disposition complémentaire relative à l'avis était donc nécessaire pour les cas de retard. Cette disposition, a-t-on dit, pourrait par exemple exiger qu'il soit donné avis avant l'expiration d'un délai spécifié après la date de livraison des marchandises retardées. On trouvait des dispositions à cet effet dans d'autres conventions sur les transports, comme par exemple la Convention de Varsovie de 1929 sur l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ou la Convention de 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR). Mais on a également fait valoir qu'aucune disposition particulière n'était nécessaire pour l'avis en cas de retard et que, même si l'on ajoutait au texte une disposition en ce sens, le fait de ne pas donner avis n'entraînerait pas prescription d'une action postérieure.

9. Certains défauts ont également été signalés dans le paragraphe 6 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles. Ce paragraphe ne faisait mention que du "transporteur", alors qu'en règle générale, la version préliminaire du projet de convention rendait le transporteur contractant également responsable du transport dont il avait confié l'exécution à un transporteur substitué. On a rappelé que, dans certains cas, l'avis devait, pour des raisons pratiques, être donné au transporteur substitué et non pas au transporteur ayant conclu le contrat de transport; cet avis devait également prendre effet à l'égard du transporteur contractant, comme s'il lui avait été donné directement. De même, on a souligné que le paragraphe 6 de l'article 3 utilisait des termes différents en ses divers alinéas pour décrire le transfert des marchandises du transporteur à la personne ayant droit à la délivrance, et qu'il serait bon d'harmoniser cette terminologie.

Rapports du Groupe de rédaction

10. Le Groupe de rédaction a été chargé d'établir un projet de texte, compte tenu des débats du Groupe de travail.

i) RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION SUR L'AVIS DE PERTE OU DE DOMMAGE

Le Groupe de rédaction a examiné la question des avis de perte ou de dommage. Le texte du projet de disposition proposé par le Groupe de rédaction, puis modifié par le Groupe de travail¹⁴, est le suivant :

[Article 19. — Avis de perte ou de dommage]

1. A moins qu'un avis des pertes ou dommages spécifiant la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur au plus tard au moment où les marchandises sont remises au destinataire, cette remise constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur en bonne condition et telles qu'elles sont décrites dans [le document de transport] éventuel.

2. Quant les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné par écrit dans les dix jours suivant le dernier jour de la livraison, ce jour n'étant pas compris.

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

4. En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le destinataire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection de la marchandise et à la vérification du nombre des colis.

5. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis donné au transporteur substitué en vertu du présent article aura le même effet que s'il avait été adressé au transporteur contractuel.

ii) RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION SUR L'AVIS DE RETARD

a) La question de faire figurer éventuellement dans la Convention une disposition aux termes de laquelle un avis devra être donné au transporteur par le destinataire si celui-ci réclame une indemnisation en raison du préjudice résultant d'un retard à la livraison, a été examinée brièvement par le Groupe de travail et renvoyée ensuite au Groupe de rédaction. Celui-ci a été d'avis que c'était au Groupe de travail qu'il appartenait de décider de la question de principe, à savoir si une telle disposition était souhaitable; il a estimé qu'il serait peut-être utile au Groupe de travail, lorsqu'il examinerait à nouveau cette question, d'être saisi d'un projet de texte. Le

¹⁴ Les modifications apportées à ce texte par le Groupe de travail sont les suivantes :

a) Au paragraphe 2, les mots "l'avis doit être donné dans dix jours consécutifs à la délivrance" ont été remplacés par "l'avis doit être donné par écrit dans les dix jours suivant le dernier jour de la livraison, ce jour n'étant pas compris".

b) Au paragraphe 5, les mots "en vertu du présent article" ont été ajoutés à la deuxième ligne, après "transporteur substitué".

projet de disposition ci-après a donc été présenté à seule fin de faciliter la discussion au Groupe de travail :

[*Avis de demande d'indemnisation donné par le destinataire pour préjudice résultant d'un retard dans la livraison*]

“Aucune indemnisation ne sera versée pour préjudice résultant d'un retard dans la livraison, à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans les vingt et un jours suivant la date à laquelle les marchandises auront été remises au destinataire.”

Notes sur le rapport du Groupe de rédaction

b) Si le Groupe de travail décidait d'inclure dans la Convention révisée une disposition concernant l'avis de demande d'indemnisation donné par le destinataire pour préjudice résultant d'un retard dans la livraison, il devrait également décider de la place que cette disposition occuperait dans la Convention. Le Groupe de rédaction a été d'avis que ladite disposition pourrait constituer le paragraphe 5 du projet d'article intitulé “Avis de perte ou de dommage” (art. 19), le paragraphe relatif à l'effet de l'avis donné au transporteur substitué devenant le paragraphe 6 du même article.

Examen des rapports du Groupe de rédaction

i) *Avis de perte ou de dommage*

11. a) Des opinions divergentes se sont fait jour au sujet de la présence de l'expression “documents de transport” au paragraphe 1, étant donné que cette expression n'était pas définie dans le projet de convention. Le Groupe de travail a renvoyé cette question au Groupe de rédaction aux fins d'examen.

b) A propos de la période de dix jours prévue au paragraphe 2, la question s'est posée de savoir si les jours fériés et les jours non ouvrables devaient être compris ou non pour calculer cette période. On a fait valoir que, si l'on avait retenu l'expression “jours consécutifs” dans le projet de texte, c'était pour indiquer qu'il serait tenu compte des jours fériés et des jours non ouvrables pour calculer cette période, et que, si l'on avait porté à dix jours le délai de trois jours prévu au deuxième alinéa du paragraphe 6 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles, c'était pour épargner au destinataire les difficultés que risquait de poser cette méthode de calcul. Mais on a également fait observer qu'il n'était pas indispensable de retenir le mot “consécutifs” pour parvenir à ce résultat.

c) Le Groupe de rédaction a également été chargé de l'harmonisation des versions de l'article 19 dans les différentes langues.

ii) *Avis de retard*

12. Sur la demande d'un représentant, le Groupe de travail a décidé d'ajourner l'examen de ce rapport à

la deuxième lecture du projet de convention concernant l'article 19.

4. — **RAPPORTS ENTRE LE PROJET DE CONVENTION ET D'AUTRES CONVENTIONS**

1. Le Groupe de travail a examiné les rapports entre le projet de convention sur le transport maritime avec : a) les conventions régissant la responsabilité pour dommages causés par un incident nucléaire; et b) d'autres conventions maritimes.

a) *Rapports avec les conventions régissant la responsabilité pour dommages causés par un incident nucléaire*

i) *Dispositions du Protocole de Bruxelles de 1968*

2. L'article 4 du Protocole de Bruxelles de 1968 à la Convention de Bruxelles de 1924 se lit comme suit :

“La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.”

ii) *Débats du Groupe de travail*

3. Aux termes d'un nouveau projet d'article, la responsabilité pour dommages causés par un incident nucléaire ne serait pas, lorsque cet article serait applicable, régie par la convention sur le transport maritime. On a fait valoir à l'appui de ce nouvel article qu'il permettrait aux Etats parties à la Convention de Paris de 1960 relative à la responsabilité des tiers dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel de 1964, ou à la Convention de Vienne de 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, de devenir également parties à la convention sur le transport maritime. On a signalé, en outre, qu'il était souhaitable d'harmoniser la règle concernant les dommages nucléaires avec la Convention de Bruxelles de 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires et avec l'article 20 de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

4. Le nouvel article proposé a recueilli l'assentiment général, encore qu'on ait également estimé que l'article 4 du Protocole de Bruxelles de 1968 était lui aussi acceptable. On a fait valoir que le nouvel article serait utile également dans le cas des Etats qui n'ont pas actuellement de législation particulière régissant la responsabilité pour ces dommages, et où cette responsabilité reste fondée sur les principes généraux de la responsabilité civile. Le nouvel article envisagé, et la proposition tendant à son amendement ont été renvoyés au Groupe de rédaction.

b) *Rapports avec d'autres conventions maritimes*

i) *Dispositions figurant dans d'autres conventions*

5. L'article 8 de la Convention de Bruxelles de 1924 se lit comme suit :

table à cette faute ou négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

Paragraphe 1

1. Le Groupe de travail a examiné, sans l'adopter, la proposition d'un représentant tendant à remanier comme suit le paragraphe 1, pour les motifs exposés dans le document A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.1 présenté par l'OCTI :

"1. Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage aux marchandises si la perte ou le dommage a eu lieu pendant que celles-ci étaient sous sa garde; il répond également de tout préjudice résultant du retard à la livraison.

"Le transporteur est exonéré de cette responsabilité s'il prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter la perte ou le dommage aux marchandises ou le préjudice résultant du retard à la livraison."

2. Le Groupe de travail a examiné, mais sans l'adopter, la proposition d'un autre représentant tendant à ajouter à la fin du paragraphe 1 les mots : "les mesures tendant à assurer la navigabilité du navire sont considérées comme étant des mesures qui peuvent être raisonnablement exigées du transporteur et de ses préposés ou agents".

3. Quatre représentants ont proposé un nouveau paragraphe 1 *bis*, ainsi conçu :

"Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages, frais ou retards résultant d'une négligence ou d'une défaillance dans la navigation du navire ou d'un incendie, à moins qu'il ne soit établi que l'événement ayant donné lieu à ces pertes, dommages, frais ou retards s'est produit par la faute du transporteur."

A l'appui de cette proposition, on a fait valoir que :

a) Les voyages par mer continuaient à présenter des risques élevés;

b) L'armateur n'avait pas un contrôle effectif et continu sur le capitaine, l'équipage, les pilotes ou la situation existant dans les ports de chargement et de déchargement;

c) L'élimination de l'exception relative aux erreurs de navigation entraînerait une hausse considérable des primes d'assurance concernant la responsabilité des transporteurs, sans provoquer une diminution correspondante des primes d'assurance des cargaisons. Cette hausse des primes d'assurance se traduirait par une élévation des taux de fret;

d) Ni les chargeurs ni les transporteurs n'étaient favorables à l'élimination de l'exception relative aux erreurs de navigation;

e) Il n'était pas actuellement possible de déterminer et de chiffrer les effets économiques qu'aurait effectivement l'élimination de cette exception;

f) Enfin, l'élimination de l'exception relative aux erreurs de navigation aurait de graves conséquences sur les pratiques en matière d'avaries communes. Le Groupe de travail ne devait donc pas prendre de décision sur ce sujet, qui serait examiné en 1979 par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes.

Les représentants hostiles à l'addition de ce nouveau paragraphe 1 *bis* ont avancé les raisons suivantes :

a) Les progrès techniques avaient considérablement réduit les risques des voyages par mer;

b) Le perfectionnement des moyens de communication permettait aujourd'hui au chargeur de rester en contact constant avec le navire et ses officiers;

c) On ne disposait pas de données suffisantes pour conclure que le montant total des coûts d'assurance augmenterait par suite de l'élimination de cette exception;

d) Les chargeurs étaient favorables à l'élimination de cette exception;

e) Le maintien de l'exception relative aux erreurs de navigation s'écarterait sérieusement des principes généraux du droit concernant la responsabilité pour faute et la responsabilité du fait des préposés, et serait contraire aux principes établis par d'autres conventions relatives aux transports;

f) Le texte actuel de l'article 5, paragraphe 1, était le fruit d'un compromis laborieux et devait être conservé.

4. Après en avoir délibéré, le Groupe de travail a décidé de ne pas adopter le texte proposé pour le paragraphe 1 *bis*.

5. Une autre proposition concernant le texte d'un nouveau paragraphe 1 *bis* se lisait comme suit :

"Cependant, le transporteur n'est pas tenu à indemnisation en raison du préjudice, autre que les pertes ou dommages aux marchandises, résultant d'un retard à la livraison, lorsqu'il ne pouvait pas raisonnablement prévoir, au moment de la conclusion du contrat, que ledit préjudice serait une conséquence probable du retard."

6. On a dit que la disposition ci-dessus, qui aurait pour effet de limiter la responsabilité du transporteur au versement d'une indemnité pour les dommages prévisibles, était superflue, et que cette question pouvait être réglée par les législations nationales.

7. Le Groupe de travail a décidé de ne pas retenir cette proposition.

Paragraphe 2

8. Sur la proposition d'un représentant, le Groupe de travail a décidé d'ajouter au paragraphe 2 de l'article 5, les mots "au port de déchargement prévu dans le contrat de transport" après les mots "n'ont pas été livrées".

Paragraphe 3

9. Le Groupe de travail a décidé d'approuver cette proposition telle qu'elle figure ci-dessus.

Paragraphe 4

10. Deux représentants ont proposé de remplacer le paragraphe 4 par le texte suivant :

“En cas d’incendie, le transporteur ne sera pas responsable s’il prouve qu’il disposait des moyens suffisants pour prévenir l’incendie et que lui-même, ses préposés ou agents, ont pris toutes les mesures raisonnables pour l’éviter et en limiter les conséquences, sauf si le demandeur prouve que la faute ou la négligence du transporteur, ou de ses préposés ou agents, a causé l’incendie ou y a contribué.”

11. A l’appui de cette proposition, on a fait valoir que le texte actuel du paragraphe 4 de l’article 5 imposait au demandeur une charge de la preuve trop lourde, et que la nouvelle formule proposée était plus équitable. Néanmoins, de nombreux représentants ont été d’avis que la formule actuelle se justifiait, car la plupart des incendies sur les navires étaient causés par une combustion spontanée ayant son origine dans la cargaison. On a fait remarquer que le nouveau texte proposé aboutirait pratiquement au même résultat que l’application des dispositions figurant au paragraphe 1 de l’article. On a noté également que le texte actuel du paragraphe 4 faisait partie du compromis soigneusement pesé dont le paragraphe 1 était l’expression.

12. Le Groupe de travail a décidé de ne pas adopter le texte proposé.

Paragraphe 5

13. Le Groupe de travail a examiné, sans l’adopter, la proposition d’un représentant tendant à supprimer le paragraphe 5.

Paragraphe 6

14. Le Groupe de travail a examiné, sans l’adopter, la proposition d’un représentant tendant à limiter aux mesures raisonnables l’exonération de responsabilité du transporteur pour les pertes ou dommages résultant des mesures prises pour sauver des vies en mer.

Paragraphe 7

15. Le Groupe de travail a décidé d’adopter cette disposition telle qu’elle figure ci-dessus.

SECTION 2. — LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ

Article 6. [Calcul de la limite]

[Variante A : Méthode unique de limitation de la responsabilité :

1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l’article [5] sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par colis ou par unité de chargement ou (. . .) par kilo-

gramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable.]

[Variante B : Méthode double de limitation de la responsabilité :

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par colis ou par unité de chargement ou (. . .) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) En cas de retard à la livraison, si l’ayant droit aux marchandises prouve qu’un préjudice autre que celui visé à l’alinéa a ci-dessus en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut excéder :

Sous-variante x : le [double du] fret.

Sous-variante y : une somme équivalant à (X-Y) francs par colis ou par unité de chargement ou (X-Y) francs par kilogramme de poids brut des marchandises livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable.

c) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas a et b du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d’une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l’alinéa a du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.]

2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe 1 se fait selon les règles ci-après :

a) Lorsqu’un conteneur, 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. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises incluses dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin sera considéré, s’il n’appartient pas au transporteur ou n’est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

3. Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d’or, au titre de 900 millièmes de fin.

4. La somme visée au paragraphe 1 du présent article sera convertie dans la monnaie nationale de l’Etat de la juridiction ou du tribunal arbitral saisi, sur la base du cours officiel de cette monnaie par rapport à l’unité définie au paragraphe 3 du présent article, à la date du jugement ou de la sentence arbitrale. Au cas où ce cours officiel ne serait pas fixé, l’autorité compétente de l’Etat intéressé déterminera le cours qui sera considéré comme cours officiels aux fins de la présente Convention.

Paragraphes 1 et 2

1. Un représentant a proposé le texte suivant en remplacement des paragraphes 1 et 2 de l'article 6 :

"La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article [5] sera limitée à une somme équivalant à () francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement."

A l'appui de sa proposition, ce représentant a rappelé que la limitation par colis ou par unité, retenue pour la Convention de Bruxelles de 1924, avait été une source d'ambiguïtés et d'incertitudes. Selon les pays, les tribunaux parvenaient à des conclusions différentes sur son interprétation. On avait certes apporté quelques précisions en adoptant la clause relative aux cadres ou autres engins similaires dans le Protocole de Bruxelles de 1968, et en remplaçant le terme d'"unité" par "unité de chargement" dans le nouveau projet de convention; mais il n'en subsisterait pas moins des difficultés considérables quant à l'interprétation correcte du "colis" ou de "l'unité de chargement". Ce représentant a ajouté que les conventions internationales relatives aux transports aériens, routiers et ferroviaires n'utilisaient d'autres limitations que celles fondées sur le poids.

2. La plupart des représentants ont été d'avis que cette proposition simplifierait considérablement le texte existant. Mais certains représentants ont déclaré qu'ils ne pourraient accepter cette proposition que si l'on prévoyait une règle distincte de limitation de responsabilité, fonction des coûts du fret, pour les livraisons tardives. On a également exprimé l'avis que la formule actuelle pourrait conduire à limiter excessivement l'indemnité lorsque la cargaison touchée est de faible poids mais de grande valeur.

3. Le Groupe de travail a alors décidé d'inclure dans le projet de convention les variantes ci-après concernant la limitation de la responsabilité du transporteur :

- a) Une règle générale fonction du poids brut;
- b) Une règle générale fonction du poids brut, assortie d'une règle spéciale concernant les retards à la livraison;
- c) Une règle générale fonction du poids brut ou du nombre de colis ou autres unités de chargement;
- d) Une règle générale fonction du poids brut ou du nombre de colis ou autres unités de chargement, assortie d'une règle spéciale concernant les retards à la livraison;
- e) La variante mentionnée à l'alinéa d), assortie d'une autre règle spéciale relative aux conteneurs.

4. Le Groupe de travail, ayant jugé souhaitable de maintenir plusieurs variantes, a décidé de ne pas adopter une règle fondée sur l'une des variantes ci-dessus. Plusieurs représentants ont été d'avis que les gouvernements ne seraient pas en mesure de faire un choix parmi ces variantes tant que les montants à fixer pour le plafond de responsabilité par kilogramme de poids brut, par colis ou par unité de chargement,

n'auraient pas fait l'objet d'un accord. Le Groupe de travail a prié le Groupe de rédaction de mettre au point ces variantes, compte tenu de ses débats.

Paragraphes 3 et 4

5. Le Groupe de travail a adopté les paragraphes 3 et 4 de l'article 6 tels qu'ils figurent ci-dessus.

Article 7. [Applicabilité de la limitation de responsabilité : responsabilité extra-contractuelle; préposés et agents]

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

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, 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 des personnes visées au paragraphe précédent ne dépassera pas la limite de responsabilité prévue par la présente Convention.

Le Groupe de travail a adopté le texte de l'article 7 tel qu'il figure ci-dessus.

Article 8. [Effet du dol]

Le transporteur ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité établie au paragraphe 1 de l'article [6] s'il est prouvé que le dommage résulte d'un dol du transporteur ou de l'un de ses préposés dans l'exercice de ses fonctions. Le préposé ne pourra pas davantage se prévaloir de cette limitation en cas de dol de sa part.

1. Sur la proposition d'un représentant, le Groupe de travail a décidé de remplacer le terme "dol" par la formule correspondante figurant à l'article 13 de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages¹⁶.

2. Le Groupe de travail a examiné la proposition d'un représentant tendant à supprimer, à la première

¹⁶ L'article 13 de cette convention est ainsi conçu :

*"Article 13**"Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité*

"1. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8 et au paragraphe 1 de l'article 10, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit téméairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

"2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit téméairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement."

phrase de l'article 8, l'expression "ou de l'un de ses préposés dans l'exercice de ses fonctions". On a fait valoir, à l'appui de cette proposition, que la limitation de la responsabilité du transporteur ne devait être éliminée que lorsqu'il existait une faute personnelle grave de la part du transporteur lui-même. A l'encontre de cet argument, on a fait valoir que les transporteurs agissaient normalement par l'intermédiaire de préposés, et que l'amendement suggéré réduirait donc considérablement la protection spéciale accordée par cet article aux chargeurs et aux destinataires.

3. Les membres du Groupe de travail ont été presque également divisés sur l'amendement suggéré. Plusieurs représentants étaient d'avis que ces mots devaient être maintenus. Néanmoins, l'avis prédominant a été que les mots "ou de l'un de ses préposés dans l'exercice de ses fonctions", à la première phrase de l'article 8, devraient être supprimés.

4. Un représentant a réservé sa position sur l'article 8 en raison des rapports qui l'unissaient à l'article 6.

SECTION 3. — MARCHANDISES EN PONTÉE

Article 9. [*Marchandises en pontée*]

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur, [conformément aux usages habituellement observés dans la branche commerciale considérée] ou conformément aux règlements en vigueur.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve de contrat de transport. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu; toutefois, le transporteur n'a pas le droit d'invoquer un tel accord à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1, le transporteur est responsable, conformément aux dispositions des articles [6 et 7], de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises qui résulte des risques inhérents au transport en pontée. Il en est de même lorsque le transporteur n'est pas, conformément au paragraphe 2 du présent article, en droit d'invoquer un accord pour le transport en pontée à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement.

4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale sera considéré comme un dol et soumis aux dispositions de l'article [8].

Paragraphe 1

1. Le Groupe de travail a examiné, sans l'adopter, la proposition d'un représentant tendant à ajouter les mots "au port de chargement" ou "au port de déchargement" à la fin de ce paragraphe.

2. Le Groupe de travail a décidé de maintenir le texte de ce paragraphe tel qu'il figure ci-dessus, mais en supprimant, sur la proposition d'un représentant, appuyé par plusieurs autres, les crochets entourant les mots "conformément aux usages habituellement observés dans la branche commerciale considérée".

Paragraphe 2

3. Un observateur a estimé que le choix que ce paragraphe offre au transporteur de transporter des marchandises en pontée ne devrait s'appliquer qu'au "transport en pontée par conteneurs sur des navires porte-conteneurs spécialement équipés". Le Groupe de travail a pris note de cette proposition.

Paragraphe 3

4. Le Groupe de travail a adopté le texte de ce paragraphe tel qu'il figure ci-dessus, mais a remplacé, à la fin de la première phrase, le renvoi aux articles 6 et 7 par un renvoi aux "articles 6 et 8".

Paragraphe 4

5. Le Groupe de travail a décidé de maintenir ce paragraphe quant au fond, mais de remplacer le terme "dol" par un terme inspiré de l'article 13 de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (voir également ci-dessus le paragraphe 1 des commentaires relatifs à l'article 8).

6. Un représentant a réservé sa position à l'égard de la disposition concernant la responsabilité du transporteur en cas de transport en pontée non autorisé.

SECTION 4. — RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR CONTRACTUEL ET DU TRANSPORTEUR SUBSTITUÉ

Article 10. [*Transport confié à un transporteur substitué*]

1. Lorsque le transporteur contractuel a confié l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci à un transporteur substitué, le transporteur contractuel n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport conformément aux dispositions de la présente Convention.

2. Le transporteur substitué est lui aussi responsable du transport par lui effectué conformément aux dispositions de la présente Convention.

3. Le total des sommes recouvrables auprès du transporteur contractuel et du transporteur substitué ne peut dépasser les limites précisées dans la présente Convention.

4. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à tout droit de recours entre le transporteur contractuel et le transporteur substitué.

Le Groupe de travail a étudié la proposition de deux représentants tendant à remplacer le texte de l'article 10, tel qu'il figure ci-dessus, par un nouveau texte qui tiendrait compte de la façon dont ce problème est réglé par l'article 4 de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Pendant l'examen de cette proposition, il a été suggéré que ces deux représentants recherchent un compromis entre la méthode retenue dans l'article 10 ci-dessus et la méthode de la Convention d'Athènes. Les deux représentants en question ont ensuite soumis une proposition sous forme de projet de texte. Un autre représentant a jugé inacceptable le paragraphe 3 de cette nouvelle proposition, dont l'imprécision permettrait, selon lui, d'importantes dérogations à la Convention. Après en avoir délibéré, le Groupe de travail a adopté la proposition des deux représentants et en a renvoyé le texte au Groupe de rédaction.

Article 11. [Connaissance direct]

[1. Lorsque le contrat de transport prévoit qu'une partie déterminée du transport auquel s'applique le contrat est effectuée par une personne autre que le transporteur contractuel (connaissance direct), la responsabilité du transporteur contractuel ainsi que celle du transporteur substitué est déterminée conformément aux dispositions de l'article [10].

2. Toutefois, le transporteur contractuel peut s'exonérer de sa responsabilité pour perte, avarie (ou retard) survenu aux marchandises qui ont été causées par des événements qui se sont produits pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué, étant entendu qu'il incombe au transporteur contractuel de prouver que ladite perte, avarie (ou ledit retard) ont été ainsi causés.]

Paragraphe 1

1. Un représentant a dit que les mots "une partie déterminée", au paragraphe 1, suscitaient des incertitudes quant au domaine d'application de cette disposition. Il proposait en conséquence de remplacer la première phrase de ce paragraphe par l'expression suivante :

"Lorsqu'un contrat de transport prévoit que le transporteur contractuel n'effectuera qu'une partie du transport auquel s'applique le contrat et que le reste du contrat sera exécuté par une personne autre que le transporteur (connaissance direct). . ."

2. Après examen, le Groupe de travail a adopté cette proposition.

Paragraphe 2

3. Un représentant a proposé de supprimer le paragraphe 2. A l'appui de cette proposition, il a dit

que cette disposition dérogeait au principe selon lequel un transporteur contractuel doit être responsable des pertes, dommages ou retards survenus pendant la totalité du transport. D'autres représentants ont été d'avis que la suppression de ce paragraphe pourrait conduire les transporteurs à cesser d'émettre des connaissements directs, et que l'on pourrait ainsi en venir à une situation où chaque transporteur successif émettrait un connaissement ne couvrant que la partie du transport effectuée par lui. Il fallait cependant pouvoir disposer d'un connaissement unique et pouvoir le présenter pour certaines transactions commerciales utilisant ces documents. Le Groupe de travail, après avoir examiné la question, a décidé de maintenir ce paragraphe tel qu'il figure ci-dessus.

4. Le Groupe de travail a décidé de remplacer le mot "retard" dans ce paragraphe par les mots "retard à la livraison" et de supprimer les crochets entourant le mot "retard".

Paragraphe 1 et 2 considérés ensemble

5. Un représentant a proposé de supprimer aussi bien le paragraphe 1 que le paragraphe 2, et de les remplacer par un texte stipulant que, lorsque le contrat de transport est exécuté par plus d'un transporteur, le premier transporteur est responsable envers le propriétaire des marchandises de l'exécution du contrat de transport. Tout transporteur intermédiaire ne serait responsable que de l'exécution de la partie du contrat de transport effectivement accomplie par lui.

6. Les arguments avancés à l'appui et à l'encontre de cette proposition étaient semblables, pour l'essentiel, à ceux que l'on a signalés plus haut au sujet de la suppression du paragraphe 2. Cette proposition n'a pas été adoptée par le Groupe de travail.

7. Un représentant a suggéré de conserver les paragraphes 1 et 2 et de supprimer les crochets les entourant : on pourrait ainsi, a-t-il dit, conserver les avantages découlant actuellement de l'émission de connaissements directs. Le Groupe de travail a adopté cette proposition.

8. Une suggestion tendant à insérer dans cet article une disposition précisant qu'il ne s'applique que lorsque la totalité du transport se fait par mer n'a pas été adoptée. On a dit que ceci découlait avec suffisamment de clarté de la définition du "contrat de transport".

TROISIÈME PARTIE. — RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR

Article 12. [Règle générale]

Pour l'examen de cet article par le Groupe de travail, et les décisions prises à son sujet, se reporter à la section A du présent rapport, sous la rubrique "Règle générale sur l'exonération de responsabilité du chargeur".

Article 13. [Marchandises dangereuses]

Pour l'examen de cet article par le Groupe de travail, et les décisions prises à son sujet, se reporter à

la section A du présent rapport, sous la rubrique "Marchandises dangereuses".

QUATRIÈME PARTIE. — DOCUMENTS DE TRANSPORT

SECTION 1. — CONNAISSEMENTS

Article 14. [Obligation de délivrer un connaissement]

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur contractuel ou le transporteur substitué, le transporteur contractuel doit délivrer au chargeur sur sa demande, un connaissement portant entre autres les mentions précisées à l'article [15].

2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur contractuel. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur contractuel.

Paragraphe 1 et 2

1. Le Groupe de travail a adopté le texte des paragraphes 1 et 2 reproduit ci-dessus.

Nouveau paragraphe 3

2. Un représentant a proposé que l'on ajoute, en tant que nouveau paragraphe 3, le texte suivant :

"3. Lorsqu'un connaissement est émis par l'affrèteur d'un navire en vertu d'un contrat d'affrètement, ledit affrèteur est le seul transporteur contractuel aux fins du présent article, et toute mention portée sur le connaissement en vue de lui retirer cette qualité est nulle et sans effet."

On a fait valoir à l'appui de cette proposition que, lorsqu'un connaissement est émis par un affrèteur, on ne sait pas avec certitude quel est le transporteur contractuel, surtout lorsque ce connaissement est signé par le capitaine du navire sans indication de la personne au nom de laquelle il signe. A titre d'argument contraire, on a fait observer que le paragraphe 2 du même article résolvait cette difficulté en prévoyant que, dans pareil cas, le connaissement était réputé signé au nom du transporteur contractuel. On a fait également remarquer qu'il pouvait y avoir plusieurs affrétements contractés simultanément pour un même bateau et que, dans ces conditions, le paragraphe proposé risquait de donner lieu à des difficultés. Le Groupe de travail a décidé de ne pas adopter cette proposition.

Article 15. [Contenu du connaissement]

1. Le connaissement doit contenir, entre autres choses, les indications suivantes :

a) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, le nombre de colis ou de pièces, ainsi que le poids des

marchandises ou leur quantité, autrement exprimée, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;

b) L'état apparent des marchandises, emballage compris.

c) Le nom et l'établissement principal du transporteur;

d) Le nom du chargeur;

e) Le destinataire s'il est désigné par le chargeur;

f) Le port de chargement en vertu du contrat de transport et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;

g) Le port de déchargement en vertu du contrat de transport;

h) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement.

i) Le lieu d'émission du connaissement;

j) La signature du transporteur ou de son représentant, cette signature pouvant être imprimée ou estampillée si la loi de l'Etat du lieu d'émission du connaissement le permet; et

k) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire, ou toute indication que le fret est dû par le destinataire.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, si le chargeur le demande, le transporteur doit délivrer au chargeur un connaissement "embarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1, doit mentionner que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés, ainsi que la date ou les dates de chargement. Au cas où le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document formant titre concernant ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, restituer à celui-ci ce document en échange du connaissement "embarqué". Pour satisfaire à la demande du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié comporte tous les renseignements exigés pour un connaissement "embarqué".

3. Le défaut d'une ou plusieurs mentions visées par le présent article n'affecte pas la validité du connaissement.

1. Le Groupe de travail a examiné la question de savoir si le contenu du connaissement, tel qu'il est décrit au paragraphe 1 du présent article, devait être obligatoire ou non. Selon certains, le fait de rendre ces renseignements obligatoires servirait à protéger les tiers acquéreurs du connaissement; un document qui ne contiendrait pas les renseignements voulus ne serait pas un connaissement, tout en constituant néanmoins un document établissant le contrat de transport. Les représentants d'un avis opposé ont estimé que le fait de ne pas reconnaître en tant que connaissement un document auquel il manquerait un ou plusieurs des points énumérés aurait pour effet de priver les détenteurs d'un tel document de la protection de la convention; on a déclaré que, quelles que soient les

et "agence" ne soulèveraient pas de difficulté d'interprétation, et qu'il importait que le destinataire puisse poursuivre le transporteur en tout lieu où celui-ci exerce des activités réelles. En conséquence, le Groupe de travail a décidé de conserver les mots "succursale ou une agence".

Paragraphe 1, c, d et e

3. Le Groupe de travail a adopté ces alinéas tels qu'ils figurent ci-dessus.

Paragraphe 2, a

4. Certains représentants, après avoir fait remarquer que la deuxième phrase de cet alinéa risquait d'entrer en conflit avec l'article 7 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, signée à Bruxelles en 1952, se sont réservé le droit de soumettre à la Commission des projets de proposition destinés à résoudre ces difficultés pour les Etats parties à ladite convention.

Paragraphes 2 à 5

5. Le Groupe de travail a adopté les dispositions de ces paragraphes.

6. Certains représentants, estimant que l'article 21 restreint l'autonomie des parties à un contrat de transport en matière d'élection de for, se sont déclarés hostiles à cet article tel que le Groupe de travail l'avait adopté.

Article 22. [Arbitrage]

1. Sous réserve des dispositions du présent article, seront admis toute clause ou tout accord renvoyant à l'arbitrage les litiges qui pourraient découler d'un contrat de transport.

2. La procédure de l'arbitrage sera engagée, au choix du demandeur,

a) Soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé

i) Le port de chargement ou le port de déchargement, ou

ii) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle, ou

iii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu,

b) Soit en tout autre lieu désigné par la clause ou le pacte compromissoire.

3. L'arbitre (les arbitres) ou le tribunal arbitral doit (doivent) appliquer les règles de la convention.

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées être incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition d'une telle clause ou pacte qui y serait contraire sera réputée nulle et non avenue.

5. Rien dans le présent article n'affectera la validité de tout accord relatif à l'arbitrage passé par les parties après survenance du litige découlant du contrat de transport.

1. Un représentant a proposé de supprimer cet article, disant que, d'après lui, des dispositions plus détaillées étaient nécessaires pour résoudre les problèmes que peut soulever une procédure d'arbitrage. A l'appui du texte actuel, on a fait valoir que l'article 22 était un complément nécessaire à l'article 21, relatif au choix du for, car il empêcherait les transporteurs d'insérer dans les contrats des clauses attributives de juridiction de caractère exclusif. Les clauses de ce genre pouvaient être dommageables au demandeur, car elles tournaient les dispositions prises à l'article 21 pour protéger ce dernier.

2. Après examen, le Groupe de travail a décidé de maintenir l'article 22. La plupart des représentants ont été d'avis que ses dispositions, comme celles de l'article 21, étaient nécessaires pour garantir dans tous les cas au demandeur la possibilité de s'adresser à un tribunal idoine. Certains représentants, estimant que la Convention ne devait pas restreindre l'autonomie des parties dans le choix de l'arbitre, étaient opposés au maintien de l'article 22.

Paragraphe 1

3. Le Groupe de travail a adopté la proposition d'un représentant tendant à remplacer ce paragraphe par le texte suivant :

"Sous réserve des dispositions du présent article, les parties pourront convenir que tout litige pouvant découler d'un contrat de transport sera renvoyé à l'arbitrage."

Paragraphe 2

4. Suite à la décision prise par le Groupe de travail au sujet de la proposition d'un représentant de supprimer dans l'article 21, 1, b les mots "une succursale ou une agence" ce représentant a retiré une proposition analogue pour le paragraphe 2, a, iii de cet article. Le Groupe de travail a ensuite adopté ce paragraphe tel qu'il figure ci-dessus.

Paragraphe 3

5. Le Groupe de travail a adopté ce paragraphe tel qu'il figure ci-dessus.

Paragraphe 4

6. Un représentant a exprimé la crainte que les dispositions de ce paragraphe ne contredisent les dispositions de certaines conventions internationales traitant de l'arbitrage commercial international. Le Groupe de travail a néanmoins décidé de conserver le texte actuel.

Paragraphe 5

7. Le Groupe de travail a adopté ce paragraphe tel qu'il figure ci-dessus.

SIXIÈME PARTIE. — DISPOSITIONS CONTRACTUELLES
DÉROGATOIRES À LA CONVENTION*Article 23. [Règle générale]*

1. Toute stipulation, qu'elle figure dans un contrat de transport, dans un connaissement ou tout autre document constatant le contrat de transport est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut augmenter sa responsabilité et ses obligations telles qu'elles sont prévues par la présente convention.

3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document écrit constatant le contrat de transport est émis, celui-ci doit contenir une mention selon laquelle le transport est régi par les dispositions de la présente convention et toute stipulation qui y déroge au préjudice du chargeur ou destinataire est nulle.

4. Lorsque l'ayant droit à la marchandise a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention prévue au paragraphe précédent, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit à la marchandise, conformément à la présente convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir l'entière réparation de toute perte, dommage ou retard subi par la marchandise. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément au droit appliqué par le tribunal saisi de l'affaire.

Paragraphes 1 et 2

1. Le Groupe de travail a adopté les dispositions de ces paragraphes.

Paragraphe 3

2. Un représentant a proposé de supprimer ce paragraphe : exiger que le document constatant le contrat de transport contienne la mention prévue dans ce paragraphe nuirait, d'après ce représentant, à la simplification de la teneur du document en question. Mais on a aussi fait valoir que cette disposition était nécessaire pour informer le chargeur des droits que lui attribue la Convention.

3. Le Groupe de travail a décidé de conserver ce paragraphe.

Paragraphe 4

4. Le Groupe de travail a adopté ce paragraphe tel qu'il figure ci-dessus.

Article 24. [Avaries communes]

Pour l'examen de cet article par le Groupe de travail, et les décisions prises à son sujet, se reporter à la section A du présent rapport sous la rubrique "Avaries communes".

SEPTIÈME PARTIE. — RAPPORTS ENTRE LA CONVENTION
ET D'AUTRES CONVENTIONS MARITIMES

Pour l'examen de cette partie du projet de convention, et les décisions prises à son sujet, se reporter à la section A du présent rapport, sous la rubrique "Rapports entre le projet de convention et d'autres conventions".

HUITIÈME PARTIE. — MESURES D'APPLICATION

NEUVIÈME PARTIE. — DÉCLARATIONS ET RÉSERVES

DIXIÈME PARTIE. — DISPOSITIONS FINALES

Le Groupe de travail n'a pas examiné de projets de textes concernant les mesures d'application, les déclarations et réserves et les dispositions finales. Il a prié le Secrétariat d'établir des projets d'articles traitant de ces questions et de les soumettre à la Commission à sa neuvième session.

C. — Décisions finales du Groupe de travail

1. Après avoir achevé la seconde lecture du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, le Groupe de travail a renvoyé les textes qu'il avait examinés au Groupe de rédaction, en lui signalant en particulier les modifications et les améliorations suggérées qu'il avait adoptées au cours de ses débats.

2. Le Groupe de rédaction, après en avoir délibéré, a présenté au Groupe de travail son rapport, contenant lesdits textes tels qu'il les avait examinés et, le cas échéant, révisés.

3. Le Groupe de travail a étudié le rapport du Groupe de rédaction et a adopté les textes qu'il contenait, avec certaines modifications, comme constituant le projet de convention sur le transport de marchandises par mer.

4. Le Groupe de travail a pris note des observations ci-après du Groupe de rédaction.

Article 4. Le Groupe de rédaction a signalé que la Commission voudrait peut-être harmoniser le paragraphe 1 de cet article avec le paragraphe 1 de l'article 5 et avec la définition de l'expression "contrat de transport", à l'article premier.

Article 6. Des représentants ont été d'avis que, dans la variante D, sous-variante Y, il conviendrait de maintenir la formule "(X-Y)" en indiquant

l'équivalent en francs par kilogramme et en francs par colis. Ces représentants ont déclaré qu'il faudrait ajouter une note explicative semblable à la note 23 du document A/CN.9/WG.III/WG.19, qui se lit comme suit : "On a supposé que (X-Y) représenteraient des limites de responsabilités du transporteur inférieures à celles qui sont établies par l'alinéa a".

Article 13. Des représentants ont fait observer que le paragraphe 1 de l'article 13 imposait au chargeur qui remet des marchandises dangereuses au transporteur l'obligation, non seulement d'informer ce dernier de la nature des marchandises et de leur caractère dangereux, mais aussi de lui indiquer les précautions à prendre. Or, il n'est fait aucune référence aux "précautions à prendre" au paragraphe 2 de

l'article 13. De l'avis de ces représentants, il conviendrait donc de modifier la deuxième phrase du paragraphe 2 de façon qu'elle se lise comme suit : "Lorsque des marchandises dangereuses sont expédiées sans que le transporteur ait eu connaissance de leur nature ou de leur caractère dangereux, ou des précautions à prendre, le chargeur sera responsable. . ."

5. Le Groupe de travail a décidé que le texte du projet de Convention sur le transport de marchandises par mer, tel qu'il est reproduit en annexe, serait soumis à l'examen détaillé de la Commission lors de sa neuvième session, en 1976, après avoir été communiqué aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées.

4. — Projet de convention sur le transport de marchandises par mer (A/CN.9/105, annexe)

PREMIÈRE PARTIE. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier. — Définitions

Dans la présente Convention :

1. "Transporteur" ou "transporteur contractuel" signifie toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un chargeur.

2. "Transporteur substitué" signifie toute personne à qui le transporteur contractuel a confié l'exécution de tout ou partie du transport des marchandises.

3. "Destinataire" signifie la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

4. "Marchandises" signifie toute sorte de biens, y compris les animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette, dans une unité de transport similaire, ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" comprend ladite unité de transport ou ledit emballage fourni par le chargeur.

5. "Contrat de transport" signifie un contrat par lequel un transporteur s'engage envers un chargeur, contre paiement d'un fret, à déplacer une marchandise déterminée par mer d'un port à un autre où les marchandises doivent être livrées.

6. "Connaissance" signifie un document faisant preuve d'un contrat de transport de marchandises par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord de ces marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer ces marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée, ou à ordre, ou au porteur.

Article 2. — Domaine d'application

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tous les contrats de transport de mar-

chandises par mer entre ports relevant de deux Etats différents lorsque :

a) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou

b) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou

c) L'un des ports à option de déchargement prévu dans le contrat de transport est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou

d) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport est émis dans un Etat contractant, ou

e) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation leur donnant effet régiront le contrat.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article sont applicables quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

3. Un Etat contractant peut également appliquer, dans sa législation nationale, les règles de la présente Convention à ses transports intérieurs.

4. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au contrat d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement.

Article 3. — Interprétation de la Convention

En ce qui concerne l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et du besoin de promouvoir l'uniformité.

DEUXIÈME PARTIE
RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 4. — Durée de la responsabilité

1. "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.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, 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 soit :

a) En remettant les marchandises au destinataire,

b) Dans le 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 particuliers à ce commerce applicables au port de déchargement,

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.

3. Dans les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend en outre des préposés, des mandataires ou des autres personnes agissant sur les instructions du transporteur et du destinataire respectivement.

Article 5. — Règles générales

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé le préjudice a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu dans le contrat de transport, dans le délai expressément convenu par écrit ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait, compte tenu des circonstances de fait, raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent.

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues lorsqu'elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les soixante jours qui suivent l'expiration du délai de livraison conformément au paragraphe 2 du présent article.

4. En cas d'incendie, le transporteur sera responsable, à condition que le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage

ou retard qui résulte des risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Lorsque le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur, et que selon les circonstances de l'espèce, la perte, le dommage ou le retard pourrait être attribué à de tels risques, il est présumé que la perte, le dommage ou le retard a été ainsi causé à moins que la perte, le dommage ou le retard résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

6. Le transporteur n'est pas responsable du préjudice résultant de mesures prises pour sauver des vies et de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

7. Lorsqu'une faute ou négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, concourt avec une autre cause pour occasionner le préjudice, le transporteur ne sera responsable que de la fraction du préjudice qui est imputable à cette faute ou négligence, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

Article 6. — Limites de la responsabilité

Variante A

1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement.

Variante B

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas le [double du] fret.

c) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas a et b du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa a du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

Variante C

1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par colis ou par unité de chargement ou (. . .) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable.

2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe 1 du présent article se fait selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant contenu dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin sera considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

Variante D

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par colis ou par unité de chargement ou (. . .) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas :

Sous-variante x : le [double du] fret.

Sous-variante y : une somme équivalant à (x-y) francs par colis ou par unité de chargement ou (x-y) francs par kilogramme de poids brut des marchandises livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable^a.

c) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas a et b du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa a du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe 1 du présent article se fait selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant contenu dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin sera considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

^a On a supposé que (x-y) représenteraient des limites de responsabilité du transporteur inférieures à celles qui sont établies par l'alinéa a.

Variante E

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par colis ou par unité de chargement ou (. . .) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas le [double du] fret.

c) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas a et b du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa a du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, la limitation par colis ou par unité de chargement ne s'applique pas.

Les paragraphes ci-après sont à insérer à la suite de toutes les variantes :

Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin.

La somme visée au paragraphe 1 du présent article sera convertie dans la monnaie nationale de l'Etat de la juridiction ou du tribunal arbitral saisi, sur la base du cours officiel de cette monnaie par rapport à l'unité définie au paragraphe précédent du présent article, à la date du jugement ou de la sentence arbitrale. Au cas où ce cours officiel ne serait pas fixé, l'autorité compétente de l'Etat intéressé déterminera le cours qui sera considéré comme cours officiel aux fins de la présente Convention.

Article 7. — Recours judiciaires

1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur concernant les pertes ou dommages aux marchandises visées par le contrat de transport, ou un retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extra-contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, 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 des personnes visées au paragraphe précédent ne dépassera pas la limite de responsabilité prévue par la présente Convention.

Article 8. — Déchéance du droit de limiter la responsabilité

Le transporteur ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis soit avec l'intention de provoquer ces dommages soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement. Le préposé ou mandataire du transporteur ne pourra pas davantage se prévaloir de cette limitation en ce qui concerne les dommages résultant d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou ce mandataire a commis soit avec l'intention de provoquer ces dommages soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

Article 9. — Marchandises en pontée

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur, aux usages particuliers à ce commerce ou aux règlements en vigueur.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve de contrat de transport. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu; toutefois, le transporteur n'a pas le droit d'invoquer un tel accord à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur est responsable, conformément aux dispositions des articles 6 et 8, de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises qui résulte des risques inhérents au transport en pontée. Il en est de même lorsque le transporteur n'est pas, conformément au paragraphe 2 du présent article, en droit d'invoquer un accord pour le transport en pontée à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement.

4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale sera considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.

Article 10. — Responsabilité du transporteur contractuel et du transporteur substitué

1. Lorsque le transporteur contractuel a confié l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci à un transporteur substitué, le transporteur contractuel n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur contractuel est responsable des actes et omissions

commis par le transporteur substitué et par ses préposés et mandataires dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Le transporteur substitué est lui aussi responsable du transport par lui effectué conformément aux dispositions de la présente Convention. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et celles de la seconde phrase de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur substitué.

3. Tout accord particulier imposant au transporteur contractuel des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou toute renonciation à des droits conférés par la présente Convention est de nul effet à l'égard du transporteur substitué s'il ne l'accepte expressément et par écrit.

4. Lorsque le transporteur contractuel et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

5. Le total des sommes recouvrables auprès du transporteur contractuel, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites précisées dans la présente Convention.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à tout droit de recours entre le transporteur contractuel et le transporteur substitué.

Article 11. — Transport par transporteurs successifs

1. Lorsqu'un contrat de transport prévoit que le transporteur contractuel n'effectuera qu'une partie du transport auquel s'applique le contrat et que le reste du contrat sera exécuté par une personne autre que le transporteur contractuel, la responsabilité du transporteur contractuel ainsi que celle du transporteur substitué est déterminée conformément aux dispositions de l'article 10.

2. Toutefois, le transporteur contractuel peut s'exonérer de sa responsabilité pour perte, avarie ou retard à la livraison des marchandises qui ont été causés par des événements qui se sont produits pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué, étant entendu qu'il incombe au transporteur contractuel de prouver que ladite perte, avarie ou ledit retard à la livraison ont été ainsi causés.

TROISIÈME PARTIE. — RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR

Article 12. — Règle générale

Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur, le transporteur substitué, ou causés au navire, à moins que ces pertes ou dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires.

Article 13. — Règles particulières sur les marchandises dangereuses

1. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur, le chargeur devra informer ce dernier

de la nature des marchandises et, si besoin est, indiquer leur caractère dangereux et les précautions à prendre. Le chargeur devra, chaque fois que cela est possible, apposer sur ces marchandises une marque ou étiquette appropriée indiquant qu'elles sont dangereuses.

2. Les marchandises dangereuses peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, selon ce qu'exigent les circonstances, sans que celui-ci ait à verser d'indemnité lorsqu'il les a chargées sans en connaître la nature et le caractère. Lorsque des marchandises dangereuses sont expédiées sans que le transporteur ait eu connaissance de leur nature ou de leur caractère, le chargeur sera responsable de tous dommages et dépenses découlant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement.

3. Néanmoins, si de telles marchandises dangereuses embarquées alors qu'on en connaissait la nature et le caractère deviennent un danger pour le navire ou la cargaison, elles peuvent de la même façon être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, selon ce qu'exigent les circonstances, sans que celui-ci ait à verser d'indemnité, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

QUATRIÈME PARTIE. — DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 14. — Emission du connaissement

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur contractuel ou le transporteur substitué, le transporteur contractuel doit délivrer au chargeur sur sa demande un connaissement portant entre autres les mentions précisées à l'article 15.

2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur contractuel. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur contractuel.

Article 15. — Contenu du connaissement

1. Le connaissement doit contenir, entre autres choses, les indications suivantes :

a) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, le nombre de colis ou de pièces, ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité, autrement exprimée, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;

b) L'état apparent des marchandises;

c) Le nom et l'établissement principal du transporteur;

d) Le nom du chargeur;

e) Le destinataire s'il est désigné par le chargeur;

f) Le port de chargement en vertu du contrat de transport et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;

g) Le port de déchargement en vertu du contrat de transport;

h) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement;

i) Le lieu d'émission du connaissement;

j) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom; la signature peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation, par tampon sous forme de symboles ou par tout autre moyen mécanique ou électronique, si la loi du pays où le connaissement est émis l'autorise;

k) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire, ou toute indication que le fret est dû par le destinataire; et

l) La mention visée au paragraphe 3 de l'article 23.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, si le chargeur le demande, le transporteur doit délivrer au chargeur un connaissement "embarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit mentionner que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés, ainsi que la date ou les dates de chargement. Au cas où le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document formant titre concernant ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, restituer à celui-ci ce document en échange du connaissement "embarqué". Pour satisfaire à la demande du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié comporte tous les renseignements exigés pour un connaissement "embarqué".

3. Le défaut d'une ou plusieurs mentions visées par le présent article n'affecte pas la validité du connaissement.

Article 16. — Connaissement : réserves et force probante

1. Si un connaissement porte des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou d'unités ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne émettant le connaissement en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou qu'il n'a pas eu les moyens suffisants de contrôler, le transporteur ou ladite personne doit faire mention spéciale de ces raisons ou des inexactitudes, ou de l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Lorsque le transporteur ou la personne émettant le connaissement en son nom ne fait pas mention dans celui-ci de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent.

3. A l'exception des indications pour lesquelles a été faite une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article et dans les limites de cette réserve :

a) Le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissement "embarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement;

b) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris tout destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

4. Un connaissement qui ne mentionne pas le fret comme prévu à l'article 15, paragraphe 1, alinéa *k* ou n'indique pas que le fret est dû par le destinataire, constitue, jusqu'à preuve contraire, une présomption qu'aucun fret n'est dû par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement.

Article 17. — Garanties données par le chargeur

1. Le chargeur sera réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur indemnera le transporteur de toutes pertes, dommages ou dépenses résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur restera tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

2. Toute lettre de garantie ou de convention par laquelle le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de toutes pertes, dommages ou dépenses résultant de l'émission par le transporteur ou une personne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est nulle et sans effet à l'égard de tout tiers, y compris le destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

3. Cette lettre de garantie ou convention est valable contre le chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris le destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement. Si en pareil cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'aura droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

4. Dans le cas visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente convention, de toutes pertes, dommages ou dépenses subis par un tiers, y compris le destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement^b.

Article 18 — Documents autres que les connaissements

Si le transporteur délivre un document autre qu'un connaissement pour constater un contrat de transport, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

CINQUIÈME PARTIE. — DROITS ET ACTIONS

Article 19. — Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins qu'un avis des pertes ou dommages spécifiant la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur au plus tard au moment où les marchandises sont remises au destinataire, cette remise constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur en bonne condition et telles qu'elles sont décrites dans le document de transport éventuel.

2. Lorsque les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné par écrit dans les dix jours suivant le jour où la livraison a été achevée.

3. L'avis écrit est inutile si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

4. En cas de perte ou dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection de la marchandise et à la vérification du nombre des colis.

5. Aucune indemnité n'est payable pour retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 21 jours à compter de la date où les marchandises ont été remises au destinataire.

6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis donné à celui-ci en vertu du présent article aura le même effet que s'il avait été adressé au transporteur contractuel.

Article 20. — Prescription de l'action

1. Le transporteur sera déchargé de toute responsabilité en ce qui concerne le transport conformément à la présente Convention, à moins qu'une procédure judiciaire ou arbitrale ne soit intentée dans un délai [d'un an] [de deux ans] :

a) Dans le cas de perte partielle ou de dommages subis par les marchandises ou de retard, à partir du jour où le transporteur a livré la dernière des marchandises couvertes par le contrat;

b) Dans tous les autres cas, à partir du quatre-vingt-dixième jour suivant la date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises ou, s'il ne l'a pas fait, suivant la date à laquelle le contrat a été établi.

^b Pour les modifications de forme qui pourraient être nécessaires, voir sect. B du présent rapport, note de bas de page 17.

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

3. 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. La déclaration ou l'accord doivent être faits par écrit.

4. Les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article s'appliquent selon les cas à toute responsabilité du transporteur substitué ou des préposés ou mandataires du transporteur ou du transporteur substitué.

5. 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 quatre-vingt-dix jours 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.

Article 21. — Compétence

1. Pour tout litige auquel le contrat de transport donne lieu, le demandeur peut, à son choix, intenter une action dans un Etat contractant sur le territoire duquel est situé :

a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;

b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;

c) Le port de chargement;

d) Le port de déchargement;

e) Tout lieu désigné dans le contrat de transport.

2. a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport a été légalement saisi conformément à la législation en vigueur dans cet Etat. Toutefois, dans un pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions mentionnées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être attribuées au demandeur aux termes d'un jugement rendu par la suite dans ladite affaire;

b) Le Tribunal du lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

3. Aucune action concernant un litige né du contrat de transport ne peut être intentée en un lieu non spécifié aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants sur les mesures provisoires ou conservatoires.

4. a) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne sera pas engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;

b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action.

c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport est réputé valable.

Article 22. — Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties pourront convenir que tout litige pouvant découler d'un contrat de transport sera renvoyé à l'arbitrage.

2. La procédure de l'arbitrage sera engagée, au choix du demandeur :

a) Soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé

i) Le port de chargement ou le port de déchargement, ou

ii) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle, ou

iii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu,

b) Soit en tout autre lieu désigné par la clause ou le pacte compromissoire.

3. L'arbitre ou le tribunal arbitral doit appliquer les règles de la présente Convention.

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées être incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition d'une telle clause ou pacte qui y serait contraire sera réputée nulle et non avenue.

5. Rien dans le présent article n'affectera la validité de tout accord relatif à l'arbitrage passé par les parties après survenance du litige découlant du contrat de transport.

SIXIÈME PARTIE. — DISPOSITIONS DÉROGATOIRES À LA CONVENTION

Article 23. — Clauses contractuelles

1. Toute stipulation, qu'elle figure dans un contrat de transport, dans un connaissement ou tout autre document constatant le contrat de transport est nulle

pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut augmenter sa responsabilité et ses obligations telles qu'elles sont prévues par la présente Convention.

3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document écrit constatant le contrat de transport est émis, celui-ci doit contenir une mention selon laquelle le transport est régi par les dispositions de la présente convention et toute stipulation qui y déroge au préjudice du chargeur ou destinataire est nulle.

4. Lorsque l'ayant droit à la marchandise a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention prévue au paragraphe précédent, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit à la marchandise, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir l'entière réparation de toute perte, dommage ou retard subi par la marchandise. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément au droit appliqué par le tribunal saisi de l'affaire.

Article 24. — Avaries communes

1. Rien dans la présente Convention n'empêche l'application des dispositions relatives aux avaries

communes figurant au contrat de transport ou dans la législation nationale. Toutefois, au cas où le destinataire doit contribuer aux avaries communes, le transporteur sera tenu d'indemniser le destinataire en vertu des règles de la présente Convention relatives à la responsabilité pour pertes ou dommages causés aux marchandises.

Article 25. — Autres conventions

1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

2. Il n'y aura pas lieu à responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage :

a) En application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 concernant la responsabilité des tiers dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 concernant la responsabilité civile pour les dommages nucléaires, ou

b) En vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité pour ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.

5. — Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume

<i>Titre ou description</i>	<i>Cote</i>
SEPTIÈME SESSION	
Réponses au troisième questionnaire sur les connaissements, soumises par les gouvernements et organisations internationales à l'examen du Groupe de travail	A/CN.9/WG.III/L.2 et Add.1 et 2
Ordre du jour provisoire et annotations	A/CN.9/WG.III/L.3
Mémorandum concernant la structure d'une nouvelle convention relative au transport de marchandises, présenté par la délégation norvégienne	A/CN.9/WG.III/WP.15
Compilation révisée de projets de dispositions sur la responsabilité du transporteur	A/CN.9/WG.III/WP.16
Observations de l'Office central des transports internationaux par chemin de fer à Berne	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.1
Proposition de la délégation française : définition du connaissement	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.2