

## IV. — RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES

### 1. — Note du Secrétaire général : observations des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer (A/CN.9/109)\*

#### TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>		<i>Pages</i>
INTRODUCTION .....	196	République démocratique allemande .....	239
I. — TEXTE DU PROJET DE CONVENTION SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER .....	197	République socialiste soviétique de Biélorussie ..	240
II. — OBSERVATIONS DES GOUVERNEMENTS :		République socialiste soviétique d'Ukraine .....	241
Afghanistan .....	204	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord .....	242
Allemagne, République fédérale d' .....	204	Sierra Leone .....	245
Australie .....	206	Suède .....	246
Autriche .....	206	Tchécoslovaquie .....	248
Belgique .....	207	Union des Républiques socialistes soviétiques ...	249
Canada .....	209	III. — OBSERVATIONS DES INSTITUTIONS SPÉCIALISÉES* :	
Danemark .....	218	Organisation de l'aviation civile internationale ...	251
Etats-Unis d'Amérique .....	219	Organisation internationale du Travail .....	253
Fidji .....	221	IV. — OBSERVATIONS D'AUTRES ORGANISATIONS INTERGOUVERNEMENTALES :	
Finlande .....	222	Office central des transports internationaux par chemins de fer .....	253
France .....	223	V. — OBSERVATIONS D'AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES :	
Hongrie .....	226	Chambre internationale de la marine marchande .	256
Japon .....	228	Comité maritime international .....	262
Mexique .....	230	Association internationale des armateurs .....	265
Niger .....	231	Union internationale d'assurances transports ....	272
Nigéria .....	231		
Norvège .....	231		
Pays-Bas .....	233		
Philippines .....	236		

#### Introduction

1. A sa quatrième session (29 mars-20 avril 1971), la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international a décidé d'examiner les règles régissant la responsabilité des transporteurs maritimes en ce qui concerne les marchandises transportées. Dans la résolution pertinente qu'elle a adoptée à cette session, la Commission a jugé :

“qu'il conviendrait d'examiner les règles et pratiques relatives aux connaissements, et notamment les règles figurant dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement (Convention de Bruxelles de 1924) et dans le Protocole portant amendement de cette convention (Protocole de Bruxelles de 1968), en vue de réviser et de développer ces règles de manière

appropriée, et qu'une convention internationale nouvelle pourrait être établie, s'il y a lieu, pour adoption, sous les auspices des Nations Unies<sup>1</sup>”.

2. A cette fin, la Commission a institué à ladite session un nouveau Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes. Celui-ci a alors entrepris de mener à bien son programme de travail et, à sa huitième session (10-21 février 1975), a achevé la tâche qui lui avait été confiée et a approuvé le texte d'un nouveau projet de convention intitulé “Projet de convention sur le transport de marchandises par mer<sup>2</sup>”.

3. Conformément à une décision prise par la Commission à sa septième session (13-17 mai 1974), le texte de ce projet de convention a été transmis aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées pour observations.

\* Les observations du secrétariat de la CNUCED figurent dans les documents TD/B/C.4/ISL/19 et Suppléments 1 et 2. Les observations du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED figurent dans les documents TD/B/C.4/148 et TD/B/C.4/ISL/21.

\* 29 janvier 1976.

<sup>1</sup> Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 17; Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971, deuxième partie, II, A.

<sup>2</sup> A/CN.9/105, annexe; Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975, deuxième partie, IV, 4.

4. Toutes les observations reçues par le Secrétariat au 27 janvier 1976 sont reproduites dans le présent document. Elles sont précédées du texte du projet de convention.

5. Une analyse de ces observations, établie par le Secrétariat, figure dans le document A/CN.9/110\*.

### I. — Texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer

#### 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 marchandises 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.

\* Reproduit plus loin dans le présent volume, deuxième partie, IV, 3; ces observations font souvent référence à certaines conventions internationales de transports. On trouvera une liste de ces conventions, avec des références bibliographiques, au paragraphe 6 du document A/CN.9/110.

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 60 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<sup>a</sup>.

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.

#### *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

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

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 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 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 témérairement 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 témérairement 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 connaissance.

4. Un transport de marchandises effectuée 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 trans-

porteur 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 connaissance*

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 connaissance 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 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 indemniserà 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 per-

sonne agissant en son nom, d'un connaissance sans réserve quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissance 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 connaissance 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 connaissance. Si en pareil cas la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissance, 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 connaissance<sup>b</sup>.

*Article 18. — Documents autres que les connaissances*

Si le transporteur délivre un document autre qu'un connaissance 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.

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 doit 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 90 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.

<sup>b</sup> Pour les modifications de forme qui pourraient être nécessaires, voir sect. B du rapport (A/CN.9/105), note de bas de page 17; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975, deuxième partie, IV, 3.*

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 compromissaire.

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 compromissaire, 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

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.

## II. — Observations des gouvernements

### *Afghanistan*

[Original : anglais]

Le Gouvernement afghan a étudié le projet de convention sur le transport de marchandises par mer; il estime qu'un instrument de cet ordre faciliterait le bon fonctionnement du commerce international et contribuerait à son expansion.

### *République fédérale d'Allemagne*

[Original : anglais]

#### *Remarques générales*

Le Gouvernement fédéral accueille avec satisfaction le projet établi par le Groupe de travail de la CNUDCI en vue de moderniser et d'améliorer la situation juridique en matière de transports maritimes. Le projet de convention communiqué aux gouvernements pour observations semble fournir une base utile pour la suite des travaux. Il est à souhaiter que l'on en arrivera bientôt au stade final de la mise au point de la convention, ce qui justifierait l'espoir que l'unification du droit des transports maritimes pourra être réalisée.

Le Gouvernement fédéral accueille donc favorablement le projet de convention et suggère que la CNUDCI prévoie la réunion d'une conférence diplomatique sur ce sujet dès que possible. Toutefois, il estime que le projet appelle certaines améliorations — la plupart d'ordre simplement technique. Celles qui sont d'importance majeure sont signalées ci-après dans les observations formulées à propos de certains articles.

Ces observations ne doivent pas être considérées comme exhaustives. La République fédérale se réserve le droit de formuler d'autres amendements lors de la conférence diplomatique qui doit se tenir ultérieurement.

#### *Observations concernant les différents articles*

##### *Article 2*

###### *Paragraphe 1, d*

Cette disposition devrait être supprimée. Il ne semble pas justifié d'appliquer la convention simplement parce que le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport a été émis dans un Etat contractant alors que tous les autres éléments pertinents du contrat sont exécutés dans des Etats non contractants. Le nouveau projet de convention repose sur l'idée (différente de celle des Règles de La Haye) que ses dispositions s'appliquent à tout contrat de transport, qu'un connaissement ait été émis ou non. Il serait contraire à l'esprit du projet de prendre en considération l'endroit où le document a été émis, car si cet élément peut à la rigueur justifier l'application de la convention dans le cas d'un connaissement proprement dit, il serait certainement excessif de le faire intervenir dans le cas de tout autre document "servant de preuve du contrat". La République fédérale d'Allemagne pense toutefois que, pour les raisons qu'elle vient d'invoquer, il conviendrait de supprimer non seulement la référence à "l'autre document servant de preuve du contrat", mais l'ensemble de la disposition. Si l'on devait conserver une référence à un document, il serait peut-être préférable de se référer aux documents attestant la réception des marchandises.

###### *Paragraphe 4*

Il serait souhaitable de donner une définition du terme "contrat d'affrètement". Il n'est pas nécessaire de la faire figurer parmi les définitions de l'article premier; on pourrait l'insérer par exemple comme première phrase du paragraphe 4 de l'article 2. Cette définition pourrait être formulée comme suit :

"Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux contrats par lesquels le transporteur assume l'obligation de mettre à la disposition du chargeur, entièrement ou en partie, la capacité de chargement d'un navire donné pour un temps (affrètement à temps) ou pour un ou plusieurs voyages (affrètement au voyage)."

##### *Article 5*

###### *Paragraphe 1*

Le changement proposé à l'actuelle exonération de responsabilité du transporteur pour faute de navigation

ou pour incendie aurait l'avantage de créer une situation plus conforme aux principes généraux de la responsabilité contractuelle appliqués en droit civil en général et dans le droit régissant d'autres modes de transport en particulier. Toutefois, pour les raisons déjà signalées en d'autres occasions et par d'autres gouvernements, c'est avec grand soin qu'il faudra étudier si le changement proposé ne risque pas d'entraîner une augmentation d'ensemble des coûts de transport.

Un accroissement de la responsabilité du transporteur se traduit pour lui par une assurance responsabilité plus élevée et plus coûteuse, ce qui entraînera nécessairement des taux de fret plus élevés pour les chargeurs sans que cette hausse soit pour autant compensée par une diminution correspondante des primes d'assurance sur facultés. On peut se demander si l'assureur facultés — dont, pour diverses raisons, les services continueront d'être nécessaires — pourra obtenir du transporteur ou de son assureur, à l'issue d'une action récursoire, le remboursement de montants suffisants pour lui permettre de réduire ses primes à proportion de l'augmentation des coûts de l'assurance responsabilité.

A cet égard, il n'est pas sans intérêt de signaler qu'en République fédérale d'Allemagne les associations de chargeurs se sont jointes aux associations de transporteurs pour plaider en faveur du *statu quo* juridique, car elles craignent que le changement proposé dans la répartition des risques n'entraîne une augmentation générale des coûts de transport. On a fait valoir que l'assurance responsabilité est de par sa nature plus coûteuse que l'assurance sur facultés et que le chargeur préfère en principe être indemnisé par son propre assureur que par l'assureur d'un tiers. Des arguments du même type ont été développés à l'occasion des travaux préparatoires au projet de convention sur les transports multimodaux. En outre, dans ce contexte, plusieurs pays qui ont plaidé en faveur d'une responsabilité moins élevée du transporteur ont fait valoir que l'assurance sur facultés était non seulement la forme la plus économique d'assurance des risques de transport, mais qu'elle permettait en même temps au chargeur de s'assurer dans son propre pays, ce qui lui donne l'avantage de se faire indemniser sans les complications qu'entraîne une action en justice ou une demande d'exécution de jugement dans des pays étrangers; l'assurance sur facultés présente également un avantage pour certains Etats, dans la mesure où elle peut être souscrite auprès des compagnies d'assurance nationales, alors que l'assurance responsabilité ne peut être contractée que dans quelques pays maritimes.

C'est pourquoi le Gouvernement fédéral juge qu'il est nécessaire d'étudier de manière approfondie les conséquences économiques que pourraient avoir les changements proposés car la nouvelle convention, eu égard en particulier à la situation actuelle du commerce mondial, ne doit pas aboutir à une augmentation des taux de fret. Ce serait contraire à l'idée qui a amené la CNUDCI à réviser les Règles de La Haye dans le but d'obtenir notamment une meilleure répartition des risques : de l'avis de la République fédérale d'Allemagne, une répartition des risques qui augmente-

rait dans l'ensemble les frais de transport devant être supportés en définitive par le chargeur ne constituerait pas une amélioration. Pour elle, comme pour d'autres pays exportateurs et importateurs, des taux de fret modérés sont d'une importance vitale.

La nouvelle étude sur l'assurance des marchandises transportées par mer qui vient d'être effectuée par le secrétariat de la CNUCED (TD/B/C.3/120) fournira une base utile pour la discussion de ce problème.

## Article 5

### Paragraphe 7

Il conviendrait de supprimer cette disposition. Le simple fait qu'un tiers ait commis une faute ou une négligence qui a partiellement occasionné le dommage causé par le transporteur lui-même ne devrait pas exonérer ce dernier; l'enchaînement des actions que le chargeur peut avoir en pareil cas contre le transporteur ou d'autres personnes devrait être déterminé par les règles générales du droit civil. Dans le cas d'une collision — cas important s'il en est —, la répartition proportionnelle envisagée au paragraphe 7 de l'article 5 est déjà stipulée dans la Convention sur l'abordage de 1910<sup>1</sup>. Les autres cas devraient être réglés par les conventions pertinentes ou par le droit national, qui peuvent prévoir la responsabilité solidaire des deux personnes.

## Article 6

La République fédérale d'Allemagne se déclare en faveur de la variante D, sous-variante x, étant entendu que le montant de la limite fondée sur le poids ne serait pas considérablement plus élevé que celui qui est prévu dans les Règles de Visby (c'est-à-dire 30 francs Poincaré). La variante A, que la République fédérale aurait préféré en principe à la variante D en raison de sa simplicité, ne pourrait être retenue que dans l'hypothèse d'une limite fondée sur le poids beaucoup plus élevée, car le montant mentionné ne fournirait pas une chance raisonnable d'indemnisation pour les marchandises dépassant la valeur moyenne des marchandises en vrac. La République fédérale estime, par conséquent, que l'on ne pourra prendre de décision quant au système de limitation qu'une fois que le montant, ou au moins sur le niveau approximatif de la limite fondée sur le poids, aura été définitivement arrêté. La République fédérale d'Allemagne estime qu'il suffirait à cet égard d'appliquer les chiffres des Règles de Visby, peut-être légèrement rehaussés. Toutefois, comme il paraît improbable que la CNUDCI se prononce à sa prochaine session sur ces chiffres et comme il sera de toute manière nécessaire de discuter de cette question cruciale à la conférence diplomatique, cette dernière devrait être saisie des diverses variantes. Nous proposons donc que celles-ci soient toutes maintenues.

<sup>1</sup> Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, Bruxelles, 23 septembre 1910.

*Paragraphes s'appliquant à toutes les variantes*

Les montants ne devraient pas être fixés en francs Poincaré mais en droits de tirage spéciaux du FMI. Le Protocole de Montréal de 1975 à la Convention de Varsovie fournit un précédent à cet égard.

*Article 15**Paragraphe 1, a*

Le projet d'article exige que "le nombre de colis ou de pièces, ainsi que le poids des marchandises", soient indiqués dans le connaissement. La République fédérale suggère que l'on exige, comme au paragraphe 3, b, de l'article 3 des Règles de La Haye, que l'un des deux éléments seulement soit mentionné, à savoir le nombre de colis ou de pièces ou le poids des marchandises. La formule adoptée dans le projet contraindrait le transporteur, dans les cas fréquents où il lui est raisonnablement impossible de vérifier le poids des marchandises — en particulier en raison du chargement et du déchargement rapide des navires —, soit à ne pas indiquer le poids dans le connaissement, soit à y insérer une mention spéciale signalant les raisons de l'absence de moyens de contrôle suffisants (art. 16). Une telle règle serait non seulement contraire à la situation habituelle au port de chargement, mais elle irait aussi à l'encontre des intérêts économiques du chargeur. Dans la situation actuelle, le chargeur trouve dans le connaissement la mention du poids des marchandises qu'il a indiqué, même si le transporteur a inséré une clause générale déclarant que ce poids lui est inconnu. Pareille clause ne constitue pas une réserve au connaissement au sens de la pratique bancaire en matière de lettre de crédit; il pourrait en être autrement si le connaissement ne contenait aucune indication de poids ou comportait une réserve précise quant à cette indication.

*Article 21**Paragraphe 2, a, deuxième phrase*

Cette disposition ne semble pas conforme à la Convention de Bruxelles sur la saisie conservatoire des navires de mer<sup>2</sup>. En outre, vu l'état actuel d'unification de la procédure, il sera difficile dans la pratique de porter l'action intentée dans un pays devant une juridiction d'un autre pays. Cette phrase devrait donc être supprimée.

*Australie*[*Original : anglais*]

1. Le Gouvernement australien continue à appuyer l'objet de la Convention, à savoir la révision des Règles de La Haye de 1924, bien que certains aspects du projet suscitent une certaine inquiétude. L'Australie arrêtera sa position définitive selon que les problèmes qui susci-

<sup>2</sup> Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, Bruxelles, 10 mai 1952.

tent ainsi l'inquiétude à l'heure actuelle auront ou non été réglés avant que la Convention ne soit examinée par une conférence diplomatique.

2. L'Australie estime que les dispositions de l'article 5 du projet de convention relatives à la responsabilité sont essentielles pour déterminer l'attitude générale à l'égard du projet de convention. L'article 5, compte tenu des montants prévus à l'article 6, aura des conséquences économiques importantes pour le chargeur, le transporteur et l'assureur. L'Australie étudie actuellement quelles pourraient être ces conséquences économiques et par conséquent elle n'a pas d'opinion arrêtée concernant l'article 5. Elle espère cependant qu'une attitude définitive à l'égard du projet de convention aura été arrêtée avant la neuvième session en 1976.

3. L'Australie estime que le projet de convention devrait s'appliquer à la partie maritime du trajet suivi par une cargaison acheminée par des moyens de transport mixtes. On pourrait interpréter la Convention, dans sa rédaction actuelle, comme s'appliquant uniquement au transport traditionnel de port à port, ce qui exclurait le transport "sous connaissement direct" ou tout autre contrat de transport couvrant un autre mode de transport outre le transport maritime.

4. La formulation du projet de convention comporte quelques ambiguïtés mineures qui pourraient exacerber les litiges en matière d'interprétation qui suivront inévitablement l'application de la Convention. Cependant, le Gouvernement australien estime que ces ambiguïtés pourront être corrigées à la neuvième session de la CNUDCI ou lors d'une conférence diplomatique.

*Autriche*[*Original : anglais*]*Généralités*

Par rapport à la Convention internationale de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole de Bruxelles de 1968, le projet de convention présente de très grands progrès tant en ce qui concerne la forme que le contenu. D'une manière générale, on peut donc le considérer comme une heureuse amélioration. Sa structure générale correspond à celle des conventions sur le transport de marchandises par d'autres moyens de transport qui existent déjà ou sont en cours d'élaboration.

*Article 5*

Le paragraphe 1 interprète la responsabilité du transporteur comme étant une responsabilité fondée sur la faute, la charge de la preuve étant inversée. Il n'y a pas d'objection à cela. Le paragraphe 4, en revanche, stipule que la charge de la preuve ne sera pas inversée dans le cas de dommages causés par un incendie à bord du navire. Mais en cas d'incendie, précisément, le demandeur sera rarement en mesure de prouver ce qui a provoqué l'incendie. Il s'agit là d'une question concer-

nant des activités à bord du navire du transporteur qui relèvent entièrement du contrôle de celui-ci. Le paragraphe 4 devrait donc être supprimé, ce qui rendrait le paragraphe 1 applicable également aux dommages causés par des incendies.

#### Article 6

C'est la variante B qui est préférable. Il serait trop dur pour le transporteur d'être responsable en cas de retard dans les mêmes limites qu'il l'est pour les pertes ou dommages aux marchandises. Si la limitation était fonction soit des unités de chargement soit du poids, il n'en résulterait que des difficultés superflues : les limites de la responsabilité dépendraient alors en grande partie de la quantité de marchandises placées dans un colis. De récentes conventions sur le transport international de marchandises par d'autres moyens de transport retiennent invariablement comme unique critère le poids des marchandises perdues, endommagées ou livrées avec retard.

Pour ce qui est de la question de savoir si, en cas de retard à la livraison, la responsabilité du transporteur ne devrait pas excéder le fret ou le double du fret, il y a des précédents pour les deux solutions; l'une ou l'autre serait donc acceptable.

#### Article 8

Il découle de cet article que le transporteur peut se prévaloir d'une limitation de responsabilité même s'il a commis une faute grave (sauf si son comportement a été manifestement aventureux ou téméraire) ou si les personnes dont il est normalement responsable ont agi avec une intention délictueuse. Quoique cette disposition soit conforme aux règles énoncées dans d'autres conventions relatives au droit maritime, elle n'est pas équitable pour la personne ayant droit aux marchandises. Le transporteur devrait être responsable sans limitation chaque fois que le dommage résulte d'une négligence grave, soit de sa part, soit de la part de ses préposés ou mandataires. De même, ces préposés ou mandataires devraient, de leur côté, être responsables sans limitation pour tout dommage causé par une négligence grave de leur part.

#### Article 20

Comme le délai de prescription peut, d'après l'alinéa *b* du paragraphe 1, commencer à courir dès le quatre-vingt-dixième jour suivant la conclusion du contrat et que celui-ci peut avoir été établi longtemps avant le début effectif du transport, il serait préférable de prévoir un délai de prescription de deux ans.

La seconde phrase du paragraphe 5 pourrait donner lieu à quelques difficultés, étant donné que la règle qu'elle énonce pour le délai de prescription dans le cas d'une action récursoire — en fait pour toutes les actions de ce genre — peut-être incompatible avec des obligations assumées par un Etat en vertu de tel ou tel autre accord international. Cette seconde phrase devrait donc être supprimée. Mais, comme en l'absence de la seconde phrase la première ne serait qu'un

truisme, il serait souhaitable de supprimer le paragraphe 5 tout entier.

#### Article 21

Dans certains pays, l'application du paragraphe 2, selon lequel le défendeur peut écarter la règle générale de la compétence du tribunal du lieu de la saisie en fournissant une garantie suffisante, pourrait donner lieu à des difficultés en ce qui concerne la procédure judiciaire.

D'une manière générale, il n'est guère utile d'énoncer des règles en matière de compétence dans un accord si l'on n'y inclut pas des dispositions relatives à la reconnaissance et à l'exécution des jugements rendus dans les Etats contractants par les tribunaux qui sont compétents en vertu de l'accord. Il peut arriver que le défendeur ait des biens dans un Etat contractant dont les tribunaux sont incompétents en vertu du paragraphe 1, mais le demandeur ne pourra pas toucher à ces biens parce que le jugement rendu par le tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 n'est pas exécutoire dans l'Etat contractant en question et que la convention exclut toute nouvelle action dans cet Etat. Il conviendrait donc d'examiner le point de savoir s'il ne serait pas souhaitable de compléter l'article 21 par des dispositions sur la reconnaissance et l'exécution des jugements.

#### Article 25

Selon le dernier membre de phrase de l'alinéa *b* du paragraphe 2, il faudrait comparer les dispositions de droit interne avec celles de deux conventions internationales, afin de déterminer celles qui sont le plus favorables à la personne ayant droit aux marchandises. Il sera, dans certains cas, presque impossible de répondre à cette question. Il devrait donc suffire de prévoir que l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable conformément au droit interne applicable. L'expérience montre, en effet, que cette responsabilité sera toujours plus stricte, en ce qui concerne sa nature générale et ses limites éventuelles, que la responsabilité du transporteur aux termes du projet de convention considéré. La restriction prévue à l'alinéa *b* du paragraphe 2 devrait donc être supprimée.

#### Belgique

[Original : français]

#### A. Considérations générales

Le Gouvernement belge et les milieux maritimes belges accueillent favorablement l'ensemble des textes rédigés par le Groupe de travail de la CNUDCI.

Le Gouvernement belge se félicite de pouvoir constater qu'un terrain d'entente a été trouvé parmi des délégations provenant de différents continents qui ont des systèmes juridiques et des conceptions philosophiques ou morales souvent très différents les uns des autres. Il y voit un encouragement pour la réalisation d'autres projets, aussi ambitieux que celui de la Convention sur le transport des marchandises par mer.

Il se réjouit également des résultats obtenus par le Groupe de travail de la CNUDCI.

L'équilibre, tant recherché, entre les intérêts des transporteurs et ceux des propriétaires de cargaisons, y compris les personnes se mettant à la disposition de ceux-ci, soit pour expédier ou charger les marchandises, soit pour en prendre livraison, peut être considéré comme étant en voie de réalisation. La pratique confirmera le bien-fondé de cette aspiration.

Sur le plan théorique du moins, tant en ce qui concerne leur rédaction et leur présentation que le fond, la plupart des dispositions constituent un net progrès sur les textes de la Convention de Bruxelles de 1924. Aussi le Gouvernement belge espère-t-il que la future Convention, élaborée dans un cadre plus large, connaîtra le même succès que la Convention qu'elle est appelée à remplacer et aura la même durée.

#### B. — Commentaires particuliers

Le Gouvernement belge n'estime pas devoir présenter, dans le contexte de ces commentaires, des propositions d'ordre rédactionnel, par exemple, pour la définition de transporteur substitué et les articles y connexes ainsi que l'article 2, paragraphe 4. La délégation belge les formulera ultérieurement.

Les articles du projet ne donnent pas lieu à des observations de fond sauf ceux mentionnés ci-après.

#### Article 5

1) A l'article 5, le Gouvernement belge déplore l'absence de la clause d'exonération de responsabilité du transporteur pour la faute nautique commise par le capitaine, des membres de l'équipage et les personnes au service du navire.

Par "faute nautique" il entend l'erreur dans la navigation, au sens strict du terme, à l'exclusion donc de l'administration commerciale du navire.

Il reste convaincu que l'exclusion d'une pareille clause d'exonération ne profitera à aucune des personnes intéressées au contrat de transport.

Son insertion est principalement motivée par le souci d'éviter des litiges sur la conduite opérationnelle du navire ayant causé un dommage aux marchandises et donnant lieu aux actions en réparation qui peuvent s'avérer longues et onéreuses. Elles est également motivée par le souci de comprimer le coût d'assurance et d'en assurer un contrôle direct et facile par les chargeurs.

En dernier lieu, les conditions de travail à bord du navire sont parfois telles qu'il serait exorbitant de rendre le transporteur responsable des actes opérationnels exécutés par des personnes au service nautique du navire.

2) Le paragraphe 4 de l'article 5 contient en matière d'incendie une clause de responsabilité qui s'écarte de la règle générale. La solution qu'il consacre est acceptable mais peut également donner lieu à des procès.

Le Gouvernement belge préférerait une solution plus radicale et plus nette qui consisterait à adopter aussi

dans le domaine de l'incendie une clause d'exonération de responsabilité.

3) Le Gouvernement belge regrette, d'autre part, que lors de l'inclusion dans le projet du principe de la responsabilité pour délai — qu'il considère comme améliorant substantiellement les règles en matière de responsabilité — on ait cru devoir s'écarter du libellé de la Convention de 1924 qui rend le transporteur responsable de toute perte ou du dommage aux marchandises et non pas, comme l'exprime l'article 5, paragraphe 1 du projet, du préjudice résultant de toute perte ou dommage.

Une telle rédaction s'écarte non seulement du libellé de la Convention que le projet tend à remplacer, mais elle diffère également des dispositions figurant dans d'autres Conventions internationales de transport.

Afin de respecter une jurisprudence et une doctrine bien établie sur base du libellé de la Convention de 1924, il conviendrait de revenir aux termes utilisés dans celle-ci.

Le début du paragraphe 1 de l'article 5 sera à lire comme suit :

"Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du préjudice résultant du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le préjudice a lieu . . . (etc.)"

#### Article 6

Le Gouvernement belge s'abstient de se prononcer à ce stade en faveur de l'une ou de l'autre des variantes proposées sous l'article 6.

Il constate cependant que les milieux intéressés au transport maritime ne seraient pas adversaires d'une formule plus simple que celle du double critère de calcul (unité et poids) prévu au Protocole de modification de la Convention de 1924 et adopté en 1968. Cette formule simple n'est toutefois acceptable qu'à la condition que la limite de responsabilité ne soit pas substantiellement augmentée en conséquence.

Il reconnaît en plus l'impérieux besoin de régler d'une autre façon la base de référence monétaire.

Il peut se prononcer en faveur du système des droits de tirages spéciaux, système qui est admis par le Fonds monétaire international et est proposé au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

#### Article 16

A l'article 16, la fin du paragraphe 1, qui exige de la part du transporteur désireux de faire des réserves une mention spéciale des raisons ou des inexactitudes ou de l'absence de moyens de contrôle suffisants, est une disposition contraire à la pratique commerciale qui n'a cependant jamais donné lieu à de sérieuses difficultés. Elle peut, si elle est adoptée, compliquer l'établissement des documents et retarder l'expédition des marchandises.

*Article 21*

L'article 21 donne lieu à une double observation.

1) L'alinéa *b* du paragraphe 1 peut avoir comme effet d'éloigner le lieu de l'action judiciaire de celui de l'exécution du contrat ce qui peut être contraire aux intérêts des parties en cause.

Comme, en pratique, le transporteur évitera de se soumettre à la compétence d'un tribunal éloigné de sa sphère d'activité ou du lieu de l'exécution du contrat, il prendra soin de conclure des contrats pour lesquels il pourra sérieusement défendre ses intérêts, ce qui n'est pas le cas lorsqu'il agit, dans l'intérêt des expéditeurs, par l'intermédiaire d'une agence.

Dès lors, une référence à la notion "agence" contrariera, au détriment des chargeurs, les transactions commerciales en vue de la conclusion d'un contrat de transport sur place.

Une convention récente (celle d'Athènes 1974 relative au transport par mer de passagers et de leur bagages) contient dans son article 17 une formule plus acceptable.

La même observation vaut d'ailleurs pour l'article 22, paragraphe 2, iii.

2) La deuxième phrase du paragraphe 2, alinéa *a*, n'est pas acceptable car elle peut dans son application être en contradiction avec la Convention de Bruxelles de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer que la Belgique a ratifiée (cf. art. 7 de cette convention).

En effet, cette convention rend, dans certaines conditions, le tribunal de l'Etat où le navire a été saisi compétent pour statuer sur le fond de l'affaire. Si le demandeur fait procéder à la saisie afin de sauvegarder ses intérêts, il ne lui est plus loisible de porter, à la requête du défendeur, l'action devant un autre tribunal.

Il est dès lors proposé de supprimer ladite phrase.

*Article 24*

L'article 24 devrait être libellé de telle façon que l'application de la Règle D des Règles de York-Anvers ne soit pas affectée par les dispositions de la Convention sous rubrique.

*Canada*

[Original : anglais]

*Première partie. — Observations générales sur le projet de texte*

Bien que la qualité de la rédaction fasse qu'il est difficile d'avoir une idée très exacte des incidences de la Convention proposée sur les plans tant juridique que commercial, il semble qu'elle s'écarte sensiblement des Règles de La Haye actuelles<sup>1</sup>. Le système de responsabilité légale que le projet cherche à établir est

<sup>1</sup> Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Bruxelles, 25 août 1924.

proche du droit général des contrats mais tend à reconnaître la nécessité de protéger le destinataire qui, en principe, n'est pas partie à la conclusion du contrat de transport. A cette fin, le projet propose plus ou moins l'établissement d'un système juridique qui reconnaîtrait la notion de porteur légitime d'un titre négociable, tout en réglementant en même temps jusqu'à un certain point dans leurs grandes lignes les relations entre les parties à un contrat de transport.

Il est clair que les rédacteurs ont tenté de parer à toutes les situations prévisibles. Ce faisant, ils ont non seulement stipulé dans de nombreux cas d'une manière apparemment incompatible avec ce qui, de l'avis du Canada, semble être l'intention maîtresse de la convention, mais encore perdu sans doute quelque peu de vue le but auquel doit tendre une convention sur le transport des marchandises par mer. Le Canada estime qu'une telle convention serait souhaitable dans la mesure où elle établirait une conception internationale uniforme des relations existant entre les parties à un contrat de transport et protégerait ceux qui, sans avoir eu la possibilité d'accepter en toute connaissance de cause les clauses du contrat, sont néanmoins affectés par celui-ci. Les observations du Canada sur le projet de convention découlent de la prémisse fondamentale ci-après :

Lorsque le contrat est un contrat d'adhésion ou lorsque le destinataire ou tout autre réceptionnaire de la marchandise n'est pas partie à la conclusion du contrat de transport, il faut une convention pour rendre les clauses et conditions de ce contrat équitables et raisonnables pour ces parties "innocentes" tout en établissant, en même temps, un juste équilibre entre les parties au contrat.

Un certain nombre d'autres prémisses ont été élaborées à partir de cette prémisse fondamentale, et c'est sur celles-ci que sont fondées les observations détaillées formulées ci-après au sujet du projet.

Le Canada est d'avis que la convention proposée devrait, comme son nom l'indique, ne s'appliquer qu'au transport de marchandises par mer et, en particulier, aux aspects internationaux du transport maritime qui se prêtent à bon droit à une harmonisation par la voie d'une convention internationale sur le transport de marchandises par mer.

*Première prémisse*

Dans l'intérêt de l'uniformité d'application de la convention, celle-ci ne doit prévoir de dispositions que pour les questions qui ne relèvent pas exclusivement à bon droit du droit interne des Etats contractants.

En vertu de cette prémisse, les relations entre le transporteur et le pilote, l'entrepreneur de manutention et le réparateur de navires, par exemple, seraient des questions relevant du droit interne.

La responsabilité déléguée découlant des relations entre le transporteur et le capitaine, par exemple, est toutefois d'une nature entièrement différente. Les modalités juridiques de ces relations devraient relever du droit interne, mais la convention s'appliquerait

néanmoins aux préposés et mandataires tant du transporteur que du chargeur.

#### *Deuxième prémisses*

Les droits et obligations du transporteur prévus par la convention en matière de contrat de transport devraient s'étendre aux préposés et mandataires du transporteur.

Chacun sait qu'à la différence des autres modes de transport il n'existe, en matière de transport maritime international, aucun document formel connu sous le nom de contrat de transport. Les controverses quant au point de savoir si un connaissement est ou non un contrat de transport continuent. On s'est demandé s'il y aurait intérêt à suggérer d'introduire des dispositions relatives aux clauses et conditions d'un contrat de transport dans une convention sur le transport de marchandises par mer, pour aligner celui-ci sur les autres modes de transport, mais on a conclu que, l'un dans l'autre, cette proposition n'avait actuellement guère de chances de recueillir l'appui général.

#### *Troisième prémisses*

La convention devrait s'appliquer strictement à l'exécution d'un contrat de transport par mer. Elle devrait codifier certains aspects impératifs des relations entre les parties à un contrat de transport, à savoir, le transporteur et le chargeur, et en particulier leurs droits et obligations, tout en protégeant le droit du destinataire ou de toute autre personne autorisée par celui-ci à prendre livraison des marchandises dans le même état qu'au moment de leur chargement. Il ne devrait pas être permis que le contrat de transport, conclu sur la base de la bonne foi, modifie ou remplace aucun de ces droits et obligations : ainsi la convention devrait lier les parties et celles-ci ne devraient avoir aucune possibilité d'en écarter l'application.

Dans la législation canadienne, la loi sur le transport de marchandises par eau dispose, notamment, que les Règles de La Haye ne s'appliquent qu'aux marchandises au départ. Dans l'intérêt de l'uniformité et pour encourager l'adoption de la nouvelle convention par autant d'Etats que possible :

#### *Quatrième prémisses*

La convention devrait s'appliquer au transport de toutes les marchandises par mer. Elle devrait s'appliquer aux marchandises au départ et à l'arrivée, mais non aux transports intérieurs à moins que chaque Etat pris séparément ne décide qu'il est de son intérêt d'étendre l'application de la convention aux transports en question.

Dans le cadre de l'élément bonne foi du contrat de transport, le transporteur et le chargeur devraient avoir certaines obligations fondamentales, qui sont respectivement les suivantes :

#### *Cinquième prémisses*

Le transporteur devrait être tenu de fournir un moyen de transport convenant au type de marchan-

dis transportées, et de le maintenir en bon état. Aussi longtemps qu'il est responsable des marchandises, le transporteur devrait être tenu d'en prendre soin comme si elles lui appartenaient.

#### *Sixième prémisses*

Le chargeur devrait être tenu d'informer le transporteur de la nature véritable des marchandises à transporter, de tous vices propres qu'elles contiendraient et de toutes caractéristiques spéciales qui pourraient influencer sur la manière dont le chargement, la manutention, l'arrimage, les soins et le déchargement desdites marchandises seront assurés.

Etant entendu, comme indiqué dans les première et troisième prémisses, que la convention ne s'appliquera qu'aux questions qui ne relèvent pas exclusivement à bon droit du droit interne des Etats contractants, et qu'au transport de marchandises par mer, le Canada appuie l'intention apparente du projet, à savoir que la convention s'applique pendant toute la durée de la responsabilité du transporteur.

#### *Septième prémisses*

La durée de la responsabilité du transporteur à l'égard des marchandises devrait partir du moment où il les prend sous sa garde jusqu'au moment où il en abandonne la garde en les remettant au destinataire ou à une autre personne autorisée.

En ce qui concerne la responsabilité du transporteur, aucune des cinq variantes proposées pour en calculer la limite n'apporte, à la fois, de solution satisfaisante aux aléas du recours à l'or en tant qu'unité de mesure monétaire, aux diverses décisions judiciaires touchant le sens du mot "colis" ou à la responsabilité se rapportant aux "unités de poids". Le Canada a envisagé la possibilité de lier le montant de la responsabilité du transporteur à la valeur pour laquelle le chargement est assuré ou à une valeur déclarée obligatoire portée sur un connaissement. Il a constaté toutefois que cela pourrait obliger le chargeur à dévoiler au transporteur des renseignements qu'il souhaiterait peut-être, pour des raisons commerciales, garder confidentiels. Le Canada a également étudié l'idée selon laquelle le montant de la responsabilité du transporteur pour les marchandises de valeur non déclarée pendant le temps qu'elles sont sous sa garde pourrait être limité en fonction directe du montant du fret, conformément à une formule à déterminer. Cette suggestion n'est pas elle-même sans susciter certaines difficultés et risque d'aboutir à des inéquités, mais il semblerait à tout le moins que les applications qui pourraient en être faites dans la pratique valent d'être analysées et examinées plus avant.

Le rôle et le but du connaissement continuent à susciter des controverses alors même que l'on envisage de développer l'usage des connaissements directs dans le transport multimodal et même d'en finir avec le connaissement de type classique. La transmission des renseignements concernant les marchandises par TEI ou TAI et le recours généralisé au crédit documentaire semblent annoncer l'apparition d'un régime entièrement nouveau en matière de documents de transport.

Entre-temps, toutefois, il semble indispensable de continuer à reconnaître l'importance du connaissance.

#### *Huitième prémisses*

La convention devrait reconnaître le connaissance comme étant le document de transport qui servira, à défaut de contrat de transport formel, comme document formant titre, comme reçu pour les marchandises expédiées et comme preuve d'un contrat de transport. L'émission d'un connaissance par le transporteur constituerait un engagement de sa part de délivrer les marchandises à la personne nommée dans le connaissance ou à la personne autorisée à prendre livraison des marchandises.

Le terme "connaissance" aurait bien entendu besoin d'être ainsi défini pour donner effet à cette huitième prémisses.

Il est compatible avec les première, troisième et quatrième prémisses et avec le but des autres que la neuvième et dernière prémisses soit la suivante :

#### *Neuvième prémisses*

La convention ne devrait pas s'appliquer au transport multimodal mais uniquement au transport de marchandises par mer, déterminé par la période de responsabilité du transporteur prévue dans la convention.

#### *Deuxième partie. — Observations relatives au projet, présentées article par article*

(Note. — Les observations suivent la numérotation des articles adoptée dans le projet.)

#### *Article premier. — Définitions*

##### *Paragraphe 1*

A l'exception peut-être de certains cas d'affrètement à temps où le transporteur n'est pas connu, la définition du "transporteur" figurant dans les Règles de La Haye ne semble pas avoir donné lieu à des difficultés ou créé des incertitudes. Le Canada est d'avis que la formule adoptée par la CNUDCI constitue une amélioration car le transporteur y est défini en fonction de sa relation contractuelle avec le chargeur et en tant que partie au contrat de transport. Toutefois, il serait illogique, eu égard aux prémisses énoncées précédemment, d'inclure dans la même définition le "transporteur contractuel" et le "transporteur". Les rédacteurs du projet eux-mêmes paraissent avoir eu des doutes quant au rapport exact existant entre le transporteur et le transporteur contractuel et l'on ne voit guère quelle serait l'utilité, sur le plan pratique, de définir ces termes de manière identique ou quel avantage il y aurait à les considérer comme interchangeables. L'exportateur (chargeur) doit toujours savoir avec qui il a conclu un contrat de transport de marchandises et rien ne devrait l'empêcher de contracter directement avec le transporteur substitué ni le priver de son droit d'intenter une action contre lui. L'assimilation du "transporteur con-

tractuel" au "transporteur" et l'introduction de cette expression dans la convention laisse planer des doutes quant à ces droits et peut amener à reconsidérer le rapport traditionnel mandant-mandataire et les accords de représentation existants; en effet, l'agent du navire se verrait conférer de plus grandes responsabilités si l'expression devait être maintenue. En outre, les chargeurs risqueraient de se voir contraints de toujours passer par l'intermédiaire d'agents de transport plutôt que traiter directement avec le transporteur. On a, paraît-il, moins recours aux agents de transport au Canada que dans d'autres pays développés et c'est la situation que préfèrent les chargeurs canadiens. Le paragraphe 1 de l'article premier devrait donc être rédigé comme suit :

"1. "Transporteur" signifie toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport est conclu avec un chargeur."

##### *Paragraphe 2*

Beaucoup d'arguments avancés à propos des termes "transporteur contractuel" s'appliquent à l'inclusion des termes "transporteur substitué". Tout en reconnaissant la pratique selon laquelle le transporteur délègue une partie de ses pouvoirs à un tiers, on pense qu'il serait préférable de la laisser relever du droit interne puisqu'elle n'est ni générale ni uniforme et qu'il ne serait pas souhaitable de l'incorporer dans un instrument juridique international. Lorsqu'un transporteur, au moment où il conclut un contrat de transport, envisage de déléguer une partie de ses pouvoirs à un tiers, il doit signaler cette intention dans ledit contrat. L'inclusion des termes "transporteur substitué" et "transporteur contractuel" conférerait une rigidité inutile à ce qui constitue pour le moment une pratique commerciale souple et entraînerait une hausse des frais des chargeurs. Les termes en question pourraient être inclus dans une convention traitant des transports multimodaux. Il y aurait donc lieu de supprimer le paragraphe 2 de l'article premier.

##### *Paragraphe 3*

La définition du "destinataire" ne permet pas de discerner s'il s'agit en fait de toute personne en mesure de remettre le connaissance et, s'agissant du membre de phrase "habilité à prendre livraison des marchandises", il y a lieu de préciser le moment où cette livraison doit s'effectuer. Le libellé suivant est proposé :

"3. "Destinataire" signifie la personne désignée dans un connaissance, l'endossataire de ce dernier ou la personne habilitée à prendre livraison des marchandises."

##### *Paragraphe 4*

La définition du terme "marchandises" qui existe dans les Règles de La Haye est insuffisante; la nouvelle définition est préférable. Le Canada n'a pas d'objection à l'inclusion des animaux vivants dans cette définition, à condition que le transporteur soit tenu d'en prendre dûment soin pendant le transport. Les bagages des

passagers devraient être exclus de la définition puisque ces "marchandises" sont l'objet de la Convention d'Athènes<sup>2</sup>. L'emballage représente pour le transporteur un facteur important du point de vue du coût. Il a pour but de protéger les marchandises, et le prix du fret comprend le coût du transport de l'emballage en même temps que celui du transport des marchandises. C'est la sécurité que l'emballage procure aux marchandises qui compte pour le transporteur vu les responsabilités qui lui incombent du point de vue de leur manutention et de leur arrimage. Si le chargeur devait fournir des unités de transports aussi compliquées que des conteneurs (ce qui est rarement le cas au Canada pour un certain nombre de raisons, dont le coût du transport de retour), le transporteur recevrait certainement des demandes de dédommagement en ce qui les concerne et, à son tour, il se protégerait en contractant une assurance de responsabilité d'un montant plus élevé, ce qui se traduirait par une hausse des taux de fret. Il convient de noter que les demandes de dédommagement adressées au transporteur au titre d'unités de transport réutilisables et négociables localement telles que des sacs ou des palettes ne sont pas inconnues dans certains pays, et il est fort probable que cette pratique ne manquera pas de se répandre. Le Canada suggère le libellé suivant d'où la fourniture de telles unités de transports par le chargeur est omise :

"4. "Marchandises" signifie toute sorte de biens devant être transportés en vertu d'un contrat de transport, à l'exclusion des bagages de passagers, et lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans une unité de transport similaire, de ladite unité de transport."

#### Paragraphe 5

Avec quelques amendements mineurs, la définition des termes "contrat de transport" donnée dans le projet est préférable, en raison de sa simplicité, à celles des Règles de La Haye. Avec ces amendements, le texte se lirait comme suit (on notera que le Canada préfère l'emploi du mot "eau" à celui du mot "mer") :

"5. "Contrat de transport" signifie un contrat dont l'existence est prouvée par un connaissance et par lequel un transporteur s'engage envers un chargeur, contre paiement d'un fret, à déplacer une marchandise déterminée par eau d'un endroit à un autre."

#### Paragraphe 6

Sous réserve de quelques légères modifications de style, la définition du "connaissance" devrait être utilisable dans la pratique. Le libellé suggéré ci-après aidera à établir la différence entre un connaissance et un contrat de transport :

"6. "Connaissance" signifie un document formant titre, constatant la réception de marchandises et servant de preuve du contrat de transport."

<sup>2</sup> Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

#### Article 2. — Domaine d'application

Conformément aux prémisses énoncées plus haut, il convient d'établir une distinction nette entre les questions qui devraient relever du droit interne (telles les relations entre le transporteur et le pilote, le propriétaire du quai, l'entreposeur ou l'entrepreneur de manutention) et les questions qui sont susceptibles d'être réglementées de manière uniforme en vue de leur application par tous les Etats parties à une convention. Par conséquent, le Canada s'oppose à ce que l'on étende le domaine d'application de la convention aux domaines relevant de la juridiction nationale.

#### Paragraphe 1

Le début du paragraphe 1 de l'article 2 pourrait être rédigé comme suit :

"1. Les dispositions de la présente convention s'appliquent à tous les contrats de transport par eau entre des endroits situés dans deux Etats différents lorsque :

Dans cet article, le mot "port" devrait être partout remplacé par le mot "endroit".

L'alinéa c du paragraphe 1 est considéré comme faisant double emploi avec l'alinéa b.

Dans la mesure où le connaissance, tel qu'il a été défini, constitue le document servant de preuve du contrat de transport, la Convention devrait lui donner la priorité et d'autres documents de transport tels que reçus de bord, reçus de dock ou engagements de fret (*booking notes*) ne devraient pas pouvoir modifier ou réfuter les clauses et conditions stipulées dans le connaissance. Par conséquent, il faudrait supprimer des alinéas d et e les mots "ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport". En outre, l'alinéa e devrait être rédigé comme suit :

"e) Le connaissance prévoit que les dispositions de la présente convention ou de la législation de tout Etat leur donnant effet régiront le contrat de transport."

#### Paragraphe 2

Ce paragraphe n'est pas nécessaire et son inclusion dans le texte de la convention pourrait présenter des dangers. Si les dispositions du paragraphe 1 de l'article 2 sont applicables quelle que soit la nationalité du navire, aucune autre disposition de la convention ne devrait dépendre non plus, pour son application, de la nationalité du navire.

#### Paragraphe 3

Acceptable.

#### Paragraphe 4

Il n'est pas impossible que l'affréteur et le destinataire soient une seule et même personne. Le transporteur a fréquemment été placé dans des situations de conflit d'intérêts du fait qu'il était également affréteur

et destinataire. Ces remarques mises à part, et compte tenu du fait que l'expression "contrat d'affrètement" n'est pas définie, il n'y a pas d'autres observations à faire au sujet de ce paragraphe; on se reportera toutefois à la prémisse fondamentale énoncée dans le cadre des présentes observations.

### Article 3. — Interprétation de la Convention

Le libellé de cet article s'inspire de celui de l'article 7 de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises et l'on trouve un libellé analogue à l'article 15 de la convention portant loi uniforme sur la forme du testament international; le Canada ne voit donc pas d'objection à ce que cet article soit inclus dans la Convention.

### Article 4. — Durée de la responsabilité

Comme il l'a déjà fait savoir, le Canada est opposé à toute extension de la convention à des domaines relevant de la juridiction nationale et ne souhaiterait pas voir cet article appliqué de façon à porter préjudice à l'application du droit interne à des questions purement internes.

Cet article ne définit pas avec assez de précision pour les besoins du commerce le moment auquel le transporteur a pris sous sa garde les marchandises, bien qu'il semble être tout à fait clair en ce qui concerne leur remise. L'importance de cet article a également été considérée en termes de conditions de vente (à savoir FOB, CAF ou FAS), mais on a estimé qu'en traitant des conditions de vente en même temps que des conditions de transport on risquait de confondre le transfert de propriété avec le transfert de responsabilité.

Il semblerait que l'article 4 ne laisse au transporteur aucune possibilité de modifier la durée de sa responsabilité à son profit ou au profit du chargeur, en introduisant une formule appropriée dans un connaissement ou un contrat de transport, à condition de rendre plus précise la durée de sa responsabilité. Il ne devrait pas être permis au transporteur de modifier la durée de sa responsabilité. C'est pourquoi le Canada ne voit pas d'objection à ce que l'article 7 des Règles de La Haye soit exclu de la convention.

#### Paragraphe 1

D'un point de vue juridique, il se peut que dans le texte anglais le terme "charge" soit le plus approprié en l'occurrence, mais le terme "control" rendrait sans doute mieux compte des réalités concrètes.

#### Paragraphe 2

L'expression "taken over" ("prises en charge") ne convient pas dans un texte juridique, car elle n'a pas été définie d'un point de vue juridique. Le libellé du début du paragraphe 2 devrait être remanié de façon qu'il se lise comme suit :

"2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées sous la garde (*in control*) du transporteur à partir du moment où celui-ci

en a pris possession jusqu'au moment où il en a effectué la livraison, soit :"

L'alinéa *a* ne suscite aucune objection, mais il est remis en question par l'alinéa *b*, qui risque de permettre la stipulation de n'importe quelle disposition en ce qui concerne la livraison au destinataire. La convention devrait être plus précise sur ce point. Il serait peut-être aussi souhaitable d'inclure une disposition relative aux notifications. Il faudrait ajouter à la fin du paragraphe 2 l'expression : "le présent paragraphe s'applique *mutatis mutandis* à la réception des marchandises par le transporteur".

#### Paragraphe 3

Le libellé de ce paragraphe devrait être remanié comme suit :

"3. Aux paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend soit du préposé ou du mandataire, soit du transporteur ou du destinataire, respectivement."

### Article 5. — Règles générales

Comme on l'a déjà dit, il n'y a pas d'objection à ce que les animaux vivants soient compris dans la définition générale des "marchandises", à condition que le transporteur soit tenu de fournir un navire approprié et de prendre dûment soin des marchandises (les clauses des Règles de La Haye relatives à la "diligence raisonnable" ayant été supprimées dans le projet de la CNUDCI) et que ces réserves soient exprimées comme il convient dans cet article.

#### Paragraphe 1

Bien que le libellé de ce paragraphe ne suscite aucune objection, dans le texte anglais les termes "loss", "damage" et "expense" sont utilisées dans un sens quelque peu différent de celui qu'ils auraient en droit canadien. Ces termes devraient avoir le même sens dans toute la convention de façon à éviter toute confusion entre la perte proprement dite des marchandises et la perte financière.

#### Paragraphe 2

Il ne ressort pas clairement du libellé actuel de ce paragraphe si l'intention de ses rédacteurs était de prévoir des dispositions analogues en cas d'impossibilité pour le transporteur d'exécuter le contrat de transport à celles prévues lorsqu'il y a impossibilité d'exécuter des contrats d'affrètement. En outre, il serait souhaitable d'inclure dans ce paragraphe une clause dérogatoire lorsque l'on sait où se trouvent les marchandises. En tout état de cause, le libellé des paragraphes 1 et 2 devrait être remanié comme suit :

"1. Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que de toutes dépenses en résultant, si ladite perte ou ledit dommage est survenu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins que le transporteur ne prouve qu'il a pris toutes les

mesures raisonnablement nécessaires pour éviter l'événement et ses conséquences.

"2. Le transporteur est responsable de tout retard dans la livraison des marchandises ainsi que de toutes dépenses en résultant, à moins que le transporteur prouve qu'il a pris toutes les mesures raisonnablement nécessaires pour éviter ledit retard.

"3. Aux fins du paragraphe 2 du présent article, il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au lieu de déchargement prévu dans le contrat de transport dans le délai stipulé dans ledit contrat."

#### *Paragraphe 3*

Acceptable.

#### *Paragraphe 4*

Le libellé de ce paragraphe devrait être remanié comme suit :

"4. En cas de dommage, de perte ou de retard causé par un 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."

#### *Paragraphe 5*

Ce paragraphe devrait être supprimé, car il n'y a plus aucune raison de prévoir expressément une disposition relative au transport des animaux vivants.

#### *Paragraphe 6*

En dehors du fait qu'il est difficile de déterminer ce qui est "raisonnable", ce paragraphe est acceptable.

#### *Paragraphe 7*

Le mot "concourt" pourrait être remplacé par le mot "contribue".

#### *Article 6. — Limites de la responsabilité*

Tel que cet article est actuellement libellé, il serait difficile pour un transporteur de se rendre pleinement compte de l'étendue de sa responsabilité au moment de conclure un contrat de transport. En vertu du droit des contrats canadien, les parties contractantes sont tenues de réparer les dommages qu'une personne prudente peut raisonnablement prévoir au moment de la conclusion du contrat comme la conséquence nécessaire d'une rupture dudit contrat.

Aucune des cinq variantes proposées dans cet article ne résout pleinement la difficulté qu'il y a à mesurer la responsabilité du transporteur. D'autres possibilités, telles que celles consistant à utiliser la valeur pour laquelle les marchandises sont assurées ou leur valeur déclarée, ont été envisagées, mais ces deux solutions exigeraient que le chargeur dévoile des renseignements qu'il pourrait souhaiter, pour des raisons commer-

ciales, garder confidentiels. La responsabilité du chargeur doit être limitée aussi bien en ce qui concerne la perte des marchandises ou les dommages causés auxdites marchandises que eu égard au retard dans la livraison. Il semble qu'il y ait certains avantages à rendre la limitation de la responsabilité fonction (multiple ou fraction) du fret, mais on manque de données et de renseignements sur son effet potentiel.

#### *Article 7. — Recours judiciaires*

##### *Paragraphe 1*

Il convient de noter qu'il existe plus de deux catégories d'actions. Si l'intention des rédacteurs est que les exonérations et les limitations soient applicables à toutes les catégories d'actions, l'expression "ou sur la responsabilité extracontractuelle" doit être remplacée par "ou autrement".

##### *Paragraphe 2*

Il n'apparaît pas clairement si le "préposé ou mandataire" dont il est question désigne les parties visées au paragraphe 3 de l'article 4 et l'on ne comprend pas pourquoi les mêmes termes n'ont pas été utilisés. Compte tenu de l'article 4, il semblerait que l'intention des rédacteurs soit que les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur dès le moment où elles sont "manipulées" par une personne employée par ce dernier.

##### *Paragraphe 3*

Acceptable.

#### *Article 8. — Déchéance du droit de limiter la responsabilité*

Cet article est confus et laisse planer bien des incertitudes. On remarquera que seul le terme "dommages" est utilisé alors que les termes "perte", "dommage" et "préjudice" sont utilisés au paragraphe 1 de l'article 5. En outre, étant donné que toute la deuxième phrase est consacrée aux mandataires et aux préposés, il semblerait que dans la première phrase le terme "transporteur" ne soit pas censé recouvrir les préposés et les mandataires. Le libellé de cet article pourrait donc être remanié de façon qu'il dispose que tant le transporteur que ses préposés seraient déchus du droit d'invoquer la limitation de la responsabilité dans les circonstances prévues dans la première phrase. La deuxième phrase pourrait alors être supprimée et l'article se terminerait avec le premier "en résulteraient probablement".

#### *Article 9. — Marchandises en pontée*

##### *Paragraphe 1*

Tout d'abord, le texte de ce paragraphe devrait être libellé sous une forme affirmative :

"1. Les marchandises peuvent être transportées en pontée conformément au contrat de transport, aux usages particuliers à ce commerce ou conformément aux règlements en vigueur."

Deuxièmement, on pourrait remplacer l'expression "règlement en vigueur" par "dispositions en vigueur". En outre, lorsque l'on compare ce paragraphe au paragraphe 3, on peut être amené à penser que le transporteur n'est pas responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages causés aux marchandises lorsqu'elles sont transportées en pontée conformément aux dispositions de ce paragraphe. Enfin, même si le texte du paragraphe est remanié dans le sens suggéré, il reste encore la possibilité au transporteur de convenir avec un chargeur que ses marchandises seront transportées en cale contre un supplément tout en convenant avec un deuxième chargeur que ses marchandises seront transportées en pontée pour un prix apparemment réduit et d'accorder un traitement préférentiel à un chargeur important en ce qui concerne l'espace disponible en cale.

#### Paragraphe 2

Ce que les rédacteurs du projet entendent par l'expression "en fera mention" n'est pas très clair, mais on présume qu'il ne s'agirait pas de clauses imprimées. Il n'est pas évident que l'on puisse appliquer à l'égard de tierces parties les mentions portées dans un document autre que le connaissement. Par souci de clarté, on pourrait supprimer toute mention à ces autres documents.

#### Paragraphe 3

Ce paragraphe est rédigé de façon maladroite. On suppose que les auteurs ont entendu stipuler que la limite de la responsabilité reste inchangée sauf dans le cas où les marchandises sont transportées en pontée contrairement à un accord exprès.

#### Paragraphe 4

On pourrait considérer que ce paragraphe est inutile étant donné que tout acte commis par le transporteur pour rompre délibérément un contrat de transport devrait être considéré comme un acte auquel l'article 8 serait applicable.

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

Dans la mesure où il est suggéré dans les prémisses de ne pas faire mention dans une convention internationale sur le transport de marchandises par mer de tiers auxquels le transporteur peut décider, en application du droit interne des contrats, de déléguer certains des pouvoirs qui lui sont attribués dans un contrat de transport, on pourrait supprimer cet article. Même s'il n'était pas fait mention des transporteurs substitués par opposition aux transporteurs contractuels, il serait peut-être néanmoins approprié de stipuler que le transporteur sera toujours personnellement responsable quoiqu'il n'ait pas exécuté personnellement le contrat.

Si, toutefois, on maintient l'opposition entre le transporteur substitué et le transporteur contractuel, cet article a dans ce cas l'avantage de simplifier le recours du demandeur qui connaîtra au moins une personne qui

serait tenue au premier chef de le dédommager de ses pertes. Les dispositions de cet article simplifieraient considérablement le règlement des différends puisque le transporteur contractuel pourrait probablement s'entendre rapidement avec le demandeur et que l'indemnité que le transporteur contractuel peut être en mesure d'obtenir du transporteur substitué sera probablement aussi facile à fixer compte tenu des rapports contractuels directs existant dans chaque cas entre le demandeur et la partie responsable.

#### Article 11. — Transport par transporteurs successifs

Le maintien de cet article serait incompatible avec les prémisses énoncées plus haut s'il s'applique en fait au transport multimodal. A la huitième session du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI, cet article a été source de confusion et de malentendus et son inclusion dans le présent projet de convention n'a été appuyée que par une très faible majorité. De toute façon, il est à tous égards nettement incompatible avec les dispositions de l'article 10 et risque de créer de très graves problèmes en matière, par exemple, de compétence et d'exécution des jugements rendus contre les transporteurs substitués. Il semble que le maintien de cet article ne servirait à rien étant donné que la situation envisagée pourrait être réglée autrement — au moyen d'un premier accord concernant le transport des marchandises du point A au point B, suivi d'un second accord concernant le transport du point B au point C, pour lequel le transporteur initial exercerait uniquement les fonctions de mandataire et ne serait pas le transporteur contractuel.

#### Article 12. — Règle générale

Cet article pourrait être remanié comme suit :

"Ni le chargeur ni ses préposés ou mandataires ne seront responsables des pertes ou dommages subis par les marchandises, ni des dépenses en résultant, à moins que ces pertes ou dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, ou de ses préposés ou mandataires."

A la huitième session du Groupe de travail de la CNUDCI, on a envisagé la possibilité d'augmenter les responsabilités du chargeur. Le Canada n'est pas favorable à l'élaboration d'une telle notion dans la présente convention, dans la mesure où la sixième prémisses relative aux obligations fondamentales du chargeur est prise en considération dans la convention (tel est peut-être déjà le cas au paragraphe 1 de l'article 17).

#### Article 13. — Règles particulières sur les marchandises dangereuses

Il faudrait tout d'abord définir l'expression "marchandises dangereuses" en renvoyant à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Signée à Londres, le 17 juin 1960.

*Paragraphe 1*

Ce paragraphe pose des problèmes quant à l'utilisation des expressions "si besoin est" et "chaque fois que cela est possible". En ce qui concerne la première, on ne sait pas très bien si elle a trait à la nature du danger, à l'expérience du chargeur, à celle du transporteur, ou aux usages du commerce. Il vaut mieux supprimer la seconde expression. Conformément à la sixième prémisse, ce paragraphe pourrait être remanié comme suit :

"1. Le chargeur devra, avant que les marchandises ne soient sous la garde du transporteur, informer ce dernier de la nature des marchandises dangereuses à transporter et de toutes caractéristiques particulières des marchandises qui pourraient avoir des conséquences sur la façon dont elles sont embarquées, manipulées, arrimées, maintenues en état et débarquées comme prévu à l'article 4."

*Paragraphe 2*

Ce paragraphe pourrait être remanié comme suit :

"2. Le transporteur peut à tous moments débarquer, détruire ou rendre inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, toutes marchandises dangereuses se trouvant sous sa garde, et qui sont devenues un danger pour la vie ou les biens, que le transporteur ait eu ou non connaissance de la nature ou du caractère de ces marchandises dangereuses."

*Paragraphe 3*

Il faudrait remanier ce paragraphe de façon à y indiquer que, lorsque le transporteur ou ses préposés débarquent, détruisent ou rendent inoffensives des marchandises dangereuses embarquées conformément aux dispositions du paragraphe 1, la responsabilité du transporteur n'est pas engagée, mais que, lorsque ces marchandises dangereuses sont débarquées, détruites ou rendues inoffensives parce que le transporteur ou ses préposés n'ont pas pris les précautions indiquées par le chargeur ou ont commis un des actes ou des omissions mentionnés à l'article 8, le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 5.

*Article 14. — Emission du connaissement**Paragraphe 1*

Ce paragraphe pourrait être remanié comme suit :

"1. Lorsque le transporteur prend les marchandises sous sa garde comme prévu à l'article 4, il doit délivrer au chargeur, sur sa demande, un connaissement portant entre autres les mentions précisées à l'article 15."

*Paragraphe 2*

Sous sa forme actuelle, ce paragraphe est ambigu et on pourrait supprimer la première phrase étant donné

que cette question est traitée à l'alinéa *j* du paragraphe 1 de l'article 15. La deuxième phrase deviendrait le paragraphe 2 si elle était remaniée comme suit :

"2. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputée avoir été émis pour le compte du transporteur."

*Article 15. — Contenu du connaissement**Paragraphe 1, alinéa f*

La question est de savoir s'il convient d'insérer la date sur le connaissement (voir al. *f* du par. 1). Le connaissement pourrait devenir un document suffisant en lui-même. Le chargeur ne se préoccuperait pas trop de la date indiquée sur le connaissement mais le destinataire pourrait subir un préjudice si le transporteur a inscrit une date postérieure à la date réelle à laquelle il a pris les marchandises sous sa garde, perdant ainsi le bénéfice de la convention pour la période pendant laquelle celle-ci ne s'applique pas du fait de la date indiquée sur le connaissement. La question de savoir quand les marchandises sont prises sous sa garde par le transporteur devrait être considérée comme une question de fait.

*Article 16. — Connaissement : réserves et force probante*

Le but de cet article semble être de prévoir des sanctions en cas d'observation des dispositions des alinéas *b* et *k* du paragraphe 1 de l'article 15, mais son libellé ne permet pas de juger si ces sanctions sont suffisantes.

*Paragraphe 1*

On peut faire observer d'une manière générale que ce paragraphe ne précise pas quelles sont les sanctions à l'encontre du transporteur qui ne se conforme pas à ses dispositions.

*Paragraphes 2, 3 et 4*

Ces autres paragraphes de l'article 16 seraient acceptables si l'article prévoyait aussi qu'en émettant un connaissement le transporteur s'engage à livrer les marchandises telles qu'elles y sont décrites.

*Article 17. — Garanties données par le chargeur**Paragraphe 1*

Si on le rapproche du paragraphe 1 de l'article 16 qui impose une obligation de contrôle, le paragraphe 1 de l'article 17 peut mener à des confusions. Ce dernier paragraphe semble avoir pour but de régir les rapports entre le transporteur et le chargeur, alors que le paragraphe 1 de l'article 16 a trait aux rapports entre le porteur d'un connaissement et le transporteur.

*Paragraphes 2, 3 et 4*

Le Canada est d'avis qu'il y aurait lieu de supprimer ces paragraphes. Le connaissance devrait préciser l'état des marchandises ou ne pas le mentionner du tout. Les lettres de garantie sont source de litiges et, dans la plupart des cas, contraires à l'ordre public puisqu'il s'agit de documents destinés *a priori* à induire les porteurs subséquents du connaissance en erreur au sujet de l'état des marchandises tel qu'il ressort du connaissance.

*Article 18. — Documents autres que les connaissances*

L'adoption de cet article entraînerait une incertitude considérable quant à la validité des "autres documents" envisagés et la place qu'ils tiennent dans la convention. Les documents autres que les connaissances visés dans cet article peuvent être émis bien avant que le transporteur ne prenne les marchandises en charge. Quoiqu'il en soit, cette question semble être traitée de manière appropriée au paragraphe 3 de l'article 23 et l'article 18 est peut-être superflu.

*Article 19. — Avis de perte, de dommage ou de retard**Paragraphe 1*

Le libellé de ce paragraphe pourrait être modifié comme suit, en reprenant les termes préconisés pour l'article 4 :

"1. A moins qu'un avis des pertes ou dommages spécifiant la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par le destinataire ou toute autre personne autorisée à recevoir les marchandises, au transporteur, à ses préposés ou mandataires au moment où le transporteur, ses préposés ou mandataires effectuent la livraison des marchandises comme il est prévu au paragraphe 2 de l'article 4, cette livraison constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises sont telles qu'elles sont décrites dans le connaissance."

*Paragraphes 2, 3, 4, 5 et 6*

Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 sont acceptables mais il y aura lieu de supprimer le paragraphe 6, par souci de logique.

*Article 20. — Prescription de l'action**Paragraphe 1*

On n'a pas pu parvenir à un consensus sur la durée de la prescription, mais au Canada une majorité semble être favorable à un délai d'un an tout en reconnaissant la tendance de certaines législations modernes à prolonger le délai lorsqu'il est possible d'intenter une action.

Il y aurait lieu, dans la version anglaise du texte, de remplacer le mot "*initiated*" par le mot "*instituted*".

S'agissant des alinéas *a* et *b* de ce paragraphe, le Canada préfère le libellé du paragraphe 6 de l'article 3

des Règles de La Haye. Il y a cependant lieu de reconnaître que l'alinéa *b* vise probablement, entre autres, un nouveau type ou catégorie d'action à l'encontre du transporteur qui n'a pas exécuté le contrat en ne prenant même pas les marchandises en charge. L'alinéa *b* peut aussi se référer aux articles précédents de la convention qui prévoient des situations où l'exécution du contrat de transport peut être impossible pour diverses raisons.

*Paragraphe 4*

Il y aurait lieu de supprimer ce paragraphe par souci de logique.

*Article 21. — Compétence**Paragraphe 1*

Ce paragraphe facilitera considérablement le recours du demandeur étant donné que ce texte permettra probablement de régler les nombreux conflits de compétence que soulèvent les demandes d'assignation en dehors de la juridiction portées devant des tribunaux nationaux.

*Paragraphe 2, a*

Il y aurait lieu, dans la première phrase de cet alinéa, de modifier les mots "tribunaux de tout port d'un Etat contractant" pour bien préciser qu'une action peut être intentée devant tout tribunal d'un Etat contractant où le navire a été légalement saisi. Les tribunaux nationaux n'ont pas toujours une compétence géographique limitée dans le cadre de leurs pays respectifs. Un bon exemple à cet égard peut être tiré de la comparaison entre la juridiction de la Cour fédérale du Canada et celles des tribunaux civils de la Province de Québec, les limites de la compétence de ces derniers correspondant à celles des divers districts de la Province alors que la Cour fédérale a une compétence nationale.

*Paragraphe 3*

L'objet ou la portée des mesures provisoires ou conservatoires visées dans la seconde phrase de ce paragraphe n'apparaît pas clairement. Ce paragraphe n'appelle cependant pas d'objection puisqu'il semble tendre à protéger les demandeurs qui souhaitent intenter leur action en un lieu autre que ceux mentionnés au paragraphe 1. Le paragraphe 3 peut, néanmoins, être incompatible avec le paragraphe 4, qui vise à éliminer les actions vexatoires ou l'utilisation abusive des moyens de procédure contre le transporteur en demandant la saisie devant diverses juridictions.

*Paragraphe 4*

Ainsi qu'il a déjà été noté, ce paragraphe a pour but de prévenir des actions vexatoires, mais le demandeur risque de se trouver en difficulté s'il n'est possible de trouver de garantie suffisante dans aucune des juridictions prises séparément pouvant garantir l'exécution du jugement.

*Article 21 dans son ensemble*

S'agissant de l'article 21 dans son ensemble, le Canada estime que les paragraphes 1, 2 et 3 contiennent des dispositions qu'il convient d'inclure dans la convention, mais que les paragraphes 4 et 5 touchent de très près à des questions relevant du droit interne. En outre, il pourrait être souvent impossible d'appliquer les dispositions du paragraphe 5 étant donné qu'un accord entre les parties ne peut pas modifier la compétence *ratione materiae* et *ratione personae* d'une juridiction. Il y aurait donc lieu de supprimer les paragraphes 4 et 5.

*Article 22. — Arbitrage*

L'inclusion de cet article dans la convention et son libellé ne soulèvent pas d'objection fondamentale. Il conviendrait, cependant, d'ajouter des dispositions sur les rapports entre une action judiciaire et une procédure d'arbitrage mettant en cause les mêmes parties. C'est ainsi qu'on peut se demander si le recours à une action judiciaire revient à renoncer définitivement à la procédure d'arbitrage. Une autre question se pose, celle de l'obtention de garanties d'exécution en recourant aux tribunaux avant tout arbitrage.

*Article 23. — Clauses contractuelles**Paragraphe 1*

Il y aurait lieu de supprimer la dernière phrase de ce paragraphe. En mentionnant un cas particulier, on court en effet le risque de limiter la portée très large des dispositions précédentes de ce paragraphe.

*Paragraphe 2*

Ce paragraphe ne soulève pas d'objection s'il est entendu que ses dispositions n'entraînent pour le transporteur d'autre avantage que celui de lui offrir une possibilité d'ordre économique ou commercial.

*Paragraphe 3*

Ce paragraphe est acceptable.

*Paragraphe 4*

Ce paragraphe semble sanctionner l'inobservation des dispositions des paragraphes 2 et 3. On ne voit pas très bien à quoi correspondent exactement les frais judiciaires visés au paragraphe 4. On comprend difficilement pourquoi il est prévu que ces frais seront remboursés sous réserve d'être "déterminés conformément au droit appliqué par le tribunal saisi de l'affaire". En fait, de nombreux tribunaux nationaux n'autorisent pas le remboursement de frais judiciaires et il semblerait donc que les dispositions de tout l'article 23 pourraient dans une grande mesure être de nul effet devant ces tribunaux. Si les auteurs du projet ont voulu appliquer entièrement le principe de la restitution *in integrum*, il y aurait lieu de modifier ce paragraphe afin d'indiquer plus expressément le but

visé. En outre, ce paragraphe semble donner au transporteur la possibilité d'insérer délibérément dans un connaissement une clause qu'il sait être entachée de nullité, en vue d'obliger le destinataire à intenter une action. D'autre part, ce paragraphe semble empiéter sur le droit interne en tendant à méconnaître la prérogative des tribunaux nationaux saisis d'une affaire de fixer ou d'accorder les dépens. Il pourrait donc être souhaitable de supprimer ce paragraphe.

*Article 24. — Avaries communes*

De l'avis du Canada, une convention sur le transport de marchandises par mer n'est pas l'instrument qui convient pour accorder aux avaries communes une importance plus grande que celle qu'elles ont en droit privé. C'est, entre autres, ce que fait l'article 24. Tel qu'il est actuellement libellé, cet article n'offre pas au propriétaire des marchandises une protection suffisante en ce qui concerne sa contribution aux avaries communes lorsqu'il n'y a pas eu perte ou dommage aux marchandises, alors qu'il limite le montant de l'indemnité que le transporteur devra verser au destinataire et ne fait, pour ce dernier, que suggérer que le transporteur pourra être tenu de l'indemniser.

Les Règles de La Haye en vigueur se contentent de ne pas interdire l'insertion, dans un connaissement, d'une disposition relative aux avaries communes et, s'il y a lieu de noter que les clauses que l'on trouve habituellement dans les connaissements obéissent essentiellement aux intérêts du transporteur, il convient de signaler que le texte actuel des Règles de La Haye n'a donné lieu au Canada à aucune difficulté d'ordre pratique ou juridique. La seconde phrase de l'article 24 du projet ne correspond pas aux vues du Canada.

*Article 25. — Autres conventions**Paragraphe 1*

Le Canada est opposé à la référence qui est faite dans ce paragraphe aux dispositions d'autres conventions qui auraient priorité sur les dispositions de la convention envisagée.

*Paragraphe 2*

Ce paragraphe est acceptable.

*Danemark*

[Original : anglais]

Le Gouvernement danois est d'avis que le projet actuel, qui est le fruit de compromis soigneusement élaborés pourrait constituer un texte de base acceptable en vue d'autres délibérations.

Le Gouvernement danois estime qu'il importe au plus haut point qu'une nouvelle convention reçoive l'agrément du plus grand nombre d'Etats possible et constitue ainsi une solution mondiale aux questions relatives au transport de marchandises par mer qui remplacerait totalement la Convention de 1924<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement. Bruxelles, 25 août 1924.

**Article 5**

C'est en fonction de cette hypothèse que le Gouvernement danois peut à titre préliminaire accepter la solution de compromis concernant les dispositions relatives à la responsabilité du transporteur qui figurent à l'article 5 bien qu'il soit toutefois préoccupé par la charge plus lourde imposée aux transporteurs.

**Article 6**

Des différents systèmes proposés à l'article 6 pour déterminer les limites de la responsabilité du transporteur, c'est celui de la variante A que le Danemark préfère, comme étant le plus simple. Par ailleurs, le Gouvernement danois est d'avis que la somme à laquelle est limitée la responsabilité ne devrait pas être exprimée en francs or mais en droits de tirage spéciaux tels qu'ils sont définis par le Fonds monétaire international.

Le Gouvernement danois réserve sa position en ce qui concerne d'autres aspects du projet de convention.

**Etats-Unis d'Amérique**

[Original : anglais]

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique se félicite de l'occasion qui lui est offerte de formuler des observations sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer établi par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI au cours de ses huit sessions. Si le Groupe de travail a pu s'entendre sur un texte destiné à remplacer la Convention de Bruxelles de 1924<sup>1</sup> et le Protocole de Bruxelles de 1968<sup>2</sup>, c'est grâce à la bonne volonté dont ont fait preuve toutes les délégations. Le Gouvernement des Etats-Unis espère que le même esprit continuera de régner lors de l'examen du projet de convention à la neuvième session de la CNUDCI et que cette dernière sera en mesure de recommander à l'Assemblée générale un texte de base qui sera soumis à une conférence diplomatique.

De l'avis des Etats-Unis, le projet adopté par le Groupe de travail représente une amélioration importante par rapport à la Convention de 1924. Dans l'ensemble, il constitue une base satisfaisante à de plus amples travaux en ce domaine. Il contient toutefois certains articles qu'il faudrait modifier et d'autres qui sont susceptibles d'amélioration. Ces articles, ainsi que les modifications qui devraient ou pourraient leur être apportées, sont indiqués ci-après.

**Article premier. — Définitions**

Au paragraphe 1, la définition du "transporteur" ou du "transporteur contractuel" pourrait engager la responsabilité d'une personne "au nom de laquelle"

<sup>1</sup> Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Bruxelles, le 25 août 1924.

<sup>2</sup> Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924. Bruxelles, le 23 février 1968.

mais "sans l'autorisation de laquelle" un contrat de transport de marchandises a été conclu. Nous proposons de remplacer les mots "au nom de laquelle" par les mots "avec l'autorisation de laquelle".

La définition du "contrat de transport" qui est donnée au paragraphe 5 ne s'appliquerait qu'aux contrats de transport "contre paiement d'un fret" et aux contrats de transport de "marchandises déterminées d'un port à un autre où les marchandises doivent être livrées". Il serait donc possible en théorie d'éviter d'appliquer la convention simplement en omettant de "déterminer" les marchandises. La convention serait également inapplicable si le contrat portait sur le transport de marchandises au-delà du port de déchargement ou si les marchandises devaient non pas être livrées mais être transbordées au port de déchargement. Il conviendrait de supprimer le membre de phrase : "une marchandise déterminée d'un port à un autre où les marchandises doivent être livrées".

La définition qui est donnée du "connaissance" au paragraphe 6 ne s'applique pas semble-t-il au connaissance nominatif, qui est un document non négociable qu'il n'est pas nécessaire de remettre contre livraison des marchandises. Nous sommes préoccupés par le fait que cette forme courante de document ne serait donc pas visée par la convention. Deux solutions peuvent être apportées à ce problème.

La première solution consiste à modifier la définition du "connaissance" de façon à mentionner le document non négociable qu'il n'est pas nécessaire de remettre. Le texte modifié serait ainsi conçu :

"Le "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. *Le connaissance peut comporter une condition aux termes de laquelle la livraison ne peut se faire que contre remise de ce document.* Cette condition résulterait 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."

La deuxième solution consiste à ne pas modifier la définition qui figure à l'article 1 mais de se reporter à l'article 18 pour couvrir le cas du connaissance nominatif, qui, bien que n'étant pas un connaissance conformément à la définition donnée à l'article premier, serait un "document autre qu'un connaissance émis pour faire preuve du contrat de transport". L'adoption de cette solution aurait pour effet que le connaissance nominatif serait couvert par la convention et pourrait continuer à jouer le rôle qui lui est actuellement attribué dans la pratique commerciale. Au cas où l'on choisirait cette deuxième solution, il faudrait que la décision d'invoquer l'article 18 à cette fin soit clairement indiquée dans les documents pertinents.

**Article 4**

Le paragraphe 2 de l'article 4 établit le moment où cesse la responsabilité du transporteur. Il est indiqué

expressément à l'alinéa c que cette responsabilité cesse lorsque le transporteur a délivré les marchandises en les remettant "à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement". Les auteurs de cette disposition avaient à l'esprit le cas où les marchandises sont remises aux agents des services des douanes. Dans de nombreux ports de chargement, des situations analogues peuvent se présenter lorsque les lois ou règlements locaux prévoient des contrôles ou des vérifications obligatoires du changement (par exemple, envoi des marchandises à la pesée publique, analyse chimique obligatoire ou autres types de vérifications matérielles ou fumigation de la cargaison) avant le chargement. Il faudrait modifier l'article 4 de manière à préciser qu'en de telles circonstances le transporteur n'est pas responsable dans ces cas tant que les marchandises sont à la garde de l'intermédiaire. C'est dans ce but que les Etats-Unis proposent de modifier le texte d'introduction du paragraphe 2 en insérant après les mots "les a prises en charge" le membre de phrase suivant "à la suite du chargeur ou d'une tierce partie, y compris une autorité ayant la garde ou le contrôle de ces marchandises". Le nouveau texte serait ainsi conçu :

"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 à la suite du chargeur ou d'une tierce partie, y compris une autorité, ayant la garde ou le contrôle de ces marchandises, jusqu'au moment où il en a effectué la livraison :"

#### Article 5

Nous recommandons de remplacer à la deuxième ligne du paragraphe 6 le mot "et" par le mot "ou".

#### Article 6. — Limites de la responsabilité

Les Etats-Unis ont soigneusement examiné les cinq variantes proposées par le Groupe de travail. Si, comme c'est apparemment le cas, la majorité des Etats sont favorables à la variante D, les Etats-Unis seront prêts à accepter cette variante avec la sous-variante Y.

#### Article 11. — Transport par transporteurs successifs

Aux Etats-Unis, la politique suivie en ce domaine et établie par la loi dite *Harter Act* consiste à considérer que le transporteur est responsable jusqu'au moment où les marchandises ont été dûment livrées. On pensait que le système de responsabilité prévu dans le projet de convention irait dans le même sens. Or, aux termes du paragraphe 2 de l'article 11, le transporteur pourrait insérer dans le connaissement une large clause d'exonération de responsabilité dans des conditions où le chargeur ne saurait pas à l'avance que le transporteur contractuel aura recours à des moyens supplémentaires pour transporter les marchandises au port de destination désigné dans le connaissement. De l'avis des Etats-Unis, la façon la plus simple de résoudre ce problème serait de supprimer le paragraphe 2.

Une autre solution possible serait de limiter la portée du paragraphe 2 en y introduisant une disposition prévoyant que le transporteur substitué doit être désigné dans le contrat de transport pour qu'un transporteur contractuel puisse invoquer l'exonération prévue au paragraphe 2. Cette solution ne serait pas entièrement compatible avec les dispositions relatives à l'ordre public du droit américain aux termes desquelles l'exonération de la responsabilité des transporteurs contractuels est inacceptable, mais elle permettrait au moins d'attirer l'attention du chargeur sur la possibilité qu'a le transporteur contractuel de s'exonérer de sa responsabilité en vertu de l'article 11 et lui permettrait d'envisager si, en pareil cas, il se contenterait d'un recours contre le transport substitué.

#### Article 13. — Règles particulières sur les marchandises dangereuses

Dans l'ensemble, cet article semble satisfaisant. Pour éviter toute équivoque, il est proposé d'insérer dans les deux phrases du paragraphe 2 le mot "dangereux" après l'expression "de nature et de caractère". Il ne faut pas oublier qu'en faisant rapport sur cet article le Groupe de rédaction a joint une note de bas de page signalant que certains représentants avaient souligné que le paragraphe 1 de l'article 13 imposait au chargeur qui remet les marchandises dangereuses au transporteur l'obligation d'informer ce dernier non seulement de la nature des marchandises et du caractère du danger mais également des précautions à prendre. Le paragraphe 2 de l'article 13 ne contient aucune référence aux précautions à prendre. Les Etats-Unis souscrivent à l'opinion des membres du Groupe de rédaction qui ont estimé qu'un certain parallélisme était nécessaire à cet égard entre les paragraphes 1 et 2. En conséquence, ils proposent de modifier la deuxième phrase du paragraphe de l'article 13 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 . . ."

En outre, les Etats-Unis estiment que la convention serait plus claire si elle contenait une définition des marchandises dangereuses qui pourrait être rédigée comme suit :

"L'expression "marchandises dangereuses" désigne les explosifs, les marchandises inflammables ou toutes autres marchandises quelle qu'en soit la forme ou la quantité, qui sont considérées comme comportant un danger ou un risque pour la vie, la santé ou les biens en vertu d'accords internationaux, des lois ou règlements du pays dont le navire bat pavillon ou des lois ou règlements du pays du port de chargement ou de déchargement."

#### Article 15

Pour plus de clarté, il est proposé de remplacer à l'alinéa j du paragraphe 1 la disposition finale "si la loi

du pays où le connaissement est émis l'autorise" par les mots : "si cela n'est pas interdit par la loi du pays où le connaissement est émis". Cet amendement a pour but d'éliminer l'ambiguïté qui pourrait surgir si la loi du pays intéressé n'interdisait ni n'autorisait expressément les signatures du type précisé.

D'autre part, les Etats-Unis sont toujours favorables à l'inclusion dans le projet de convention d'une clause stipulant expressément que l'ensemble du connaissement peut être établi par ordinateur ou par tout autre moyen électronique ou méthode de traitement automatique de l'information.

*Article 16. — Connaissements, réserves et force probante*

Cet article est dans l'ensemble satisfaisant, mais le libellé actuel du paragraphe 1 peut susciter au moins une question, à savoir si un chargeur a "des moyens suffisants de contrôler les indications" portées sur le connaissement qui accompagne un conteneur plombé. On pense que l'ouverture et l'examen du contenu d'un conteneur plombé ne sont pas inclus dans les moyens de contrôle prévus. On pourrait donner plus de clarté au texte à cet égard en insérant les termes "comme dans le cas d'un conteneur plombé" immédiatement après les mots "les moyens suffisants de contrôler" à la sixième ligne du paragraphe 1. Le nouveau texte se lirait comme suit :

"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 mises à bord, dans le cas d'un connaissement 'embarqué', ou qu'il n'a pas eu les moyens suffisants de contrôler, *comme dans le cas d'un conteneur plombé*, le transporteur ou ladite personne doit faire mention spéciale de ces raisons ou des inexactitudes, ou de l'absence de moyens de contrôle suffisants."

*Article 17. — Garanties données par le chargeur*

Les Etats-Unis ne sont pas satisfaits de cet article. Dans la mesure où l'on a décidé d'inclure une lettre de garantie dans la convention, il est essentiel de protéger le destinataire contre le danger de fraude par collusion entre le chargeur et le transporteur. Cet objectif est atteint de diverses façons dans les différentes législations nationales, qui prévoient généralement que la question relèvera du droit civil général plutôt qu'elles ne cherchent à la résoudre dans le cadre du droit maritime. Le paragraphe 3 de l'article 17 sous sa forme actuelle ne protège pas contre de telles pratiques frauduleuses et le débat relatif à ce paragraphe semblait indiquer que, compte tenu des problèmes complexes qui se posent, il est peu probable que la législation internationale puisse protéger entièrement le destinataire contre la fraude. C'est pourquoi les Etats-Unis proposent de supprimer le paragraphe 3 de l'article 17.

*Article 20. — Prescription de l'action*

Les Etats-Unis estiment que cet article devrait être réexaminé étant donné que le Groupe de travail n'avait de toute évidence pas l'intention de traiter des actions intentées contre le transporteur pour des motifs autres que la perte des marchandises ou les dommages subis par elles. Le libellé actuel de l'article a été adopté à un moment où le domaine d'application de la convention était limité aux connaissements. Lorsque ce domaine d'application a été étendu à tous les contrats de transport, il aurait fallu modifier l'article 20 de façon à ce qu'il ne porte pas sur les motifs d'action judiciaire pour défaut de transport, comme dans le cas de ruptures de contrat de transport lorsqu'il s'agit de savoir si le transporteur avait l'obligation de transporter les marchandises. Ces questions ne sont pas du ressort de la Convention et devraient être régies par les dispositions du droit civil concernant les obligations.

Les Etats-Unis restent favorables à un délai de prescription d'un an en cas de perte des marchandises ou de dommage subi par elles ainsi qu'en cas de retard dans la livraison.

*Articles 20-22*

Les Etats-Unis voudraient attirer l'attention sur un manque de logique dans l'utilisation de certains termes dans ces articles. Par exemple, on ne voit pas clairement si dans le texte anglais on a voulu faire une distinction entre les termes "plaintif" et "claimant". Nous proposons d'apporter les modifications ci-après :

L'alinéa *e* du paragraphe 1 de l'article 21 devrait être modifié comme suit : "tout autre lieu qui pourrait être désigné à cette fin dans le contrat de transport".

Aux paragraphes 3 et 4 de l'article 21, les mots "paragraphes 1 et 2" devraient être remplacés par les mots "paragraphe 1 et 2". Avec la rédaction actuelle, aucune action ne pourrait être intentée sauf si le navire effectuant le transport avait été saisi, ce qui n'est pas évidemment le but recherché.

L'alinéa *b* du paragraphe 2 de l'article 22 devrait être modifié comme suit : "soit en tout autre lieu qui pourrait être désigné à cette fin par la clause ou le pacte compromissaire".

*Fidji*

[Original : anglais]

1. *Article 6*

*Paragraphe 1, variantes A à E*

La variante A est la plus appropriée et l'unité de poids (ou de volume) devrait être celle qui est utilisée pour le calcul du fret. L'absence de ce critère pourrait facilement donner lieu à des différends.

2. *Paragraphe 2*

La conversion du franc en monnaie nationale devrait être faite au taux en vigueur au moment de la

perte — ce qui correspond à la valeur des marchandises à ce moment. Des retards dans la procédure d'arbitrage peuvent en effet entraîner des changements de valeur appréciables. Il est d'autre part suggéré que, en raison des fluctuations du prix de l'or, le paragraphe 2 se réfère aux droits de tirage spéciaux, plus stables que le franc-or.

### 3. Article 15

#### Paragraphe 1, f

Ajouter les mots : "et le lieu" après le mot "date".

### 4. Article 19

#### Paragraphe 1 et 2

Il semble y avoir un heurt entre les paragraphes 1 et 2 de l'article 19. Il serait plus clair de prévoir que l'avis de pertes ou dommages doit être donné par écrit dans les 10 jours suivant l'acceptation des marchandises par le destinataire. Il est extrêmement important que la responsabilité du transporteur continue jusqu'à l'acceptation des marchandises par le destinataire, sauf dans le cas particulier mentionné et dans le cas où le destinataire doit autoriser les autorités portuaires de Fidji ou une autre personne à accepter pour son compte la livraison des marchandises et dégager ainsi la responsabilité du transporteur.

#### Finlande

[Original : anglais]

### A. — OBSERVATIONS GÉNÉRALES

Après avoir étudié le projet de convention sur le transport de marchandises par mer adopté par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI, les autorités finlandaises estiment que ce texte apporte une amélioration considérable à la législation internationale dans le domaine des transports maritimes. La Finlande juge acceptables la structure du projet ainsi que la plupart de ses dispositions, et pense donc que ce document fournit une bonne base de discussion pour l'avenir.

Le Groupe de travail a choisi de présenter ce texte sous forme d'une nouvelle convention. La Finlande approuve entièrement cette décision. Il y a néanmoins lieu de souligner qu'il serait fâcheux d'avoir une convention sur le transport de marchandises par mer parallèlement aux vieilles Règles de La Haye<sup>1</sup>. On devrait donc prendre toute mesure en vue de rendre la nouvelle convention acceptable pour un aussi grand nombre d'Etats que possible, de façon à ce que la nouvelle convention remplace les Règles de La Haye<sup>1</sup>. A cet égard, la Finlande est d'avis que les solutions de compromis figurant dans le projet sont d'un grand intérêt.

### B. — OBSERVATIONS SUR CERTAINS POINTS PARTICULIERS

#### Domaine d'application du nouveau projet de convention

#### Article premier, paragraphe 5 et article 4, paragraphe 2

Le domaine d'application des règles régissant le transport de marchandises par mer se trouvera modifié par l'adoption du projet. Tout d'abord, il y aura élargissement du domaine d'application dans la mesure où le projet vise aussi des cas où le connaissement n'est pas utilisé (art. premier, par. 5). En second lieu, la durée de la responsabilité du transporteur sera plus longue qu'à l'heure actuelle, puisqu'elle ira du moment où le transporteur a pris les marchandises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison (art. 4, par. 2). De l'avis des autorités finlandaises, ces deux modifications sont utiles.

#### Responsabilité du transporteur

#### Article 5

Le changement le plus important que propose le projet par rapport aux règles existantes a trait à la responsabilité du transporteur. C'est sans doute d'après ces dispositions que l'on jugera la valeur de ce texte. Le projet se fonde sur une présomption de faute de la part du transporteur et ne prévoit pas d'exonération en cas d'erreur de navigation (art. 5, par. 1). Le transporteur est également responsable en cas d'incendie si le demandeur prouve qu'il y a eu faute ou négligence de la part du transporteur (art. 5, par. 4). Le projet décharge ainsi l'expéditeur de certains risques en les attribuant au transporteur, ce qui est avantageux, du moins dans le cas d'un expéditeur non professionnel. Dans l'ensemble, les dispositions du projet semblent acceptables en tant que solutions de compromis. Les autorités finlandaises souhaiteraient cependant exprimer leur inquiétude du fait de la plus lourde responsabilité mise à la charge du transporteur. Dans le transport de marchandises par mer d'un pays à un autre, l'expéditeur assure habituellement ses marchandises. Transférer le risque de l'expéditeur au transporteur revient pratiquement à le faire supporter en définitive par l'assureur protection et indemnisation (P et I) du transporteur au lieu de l'assureur des marchandises comme c'est le cas actuellement. Cela peut, bien entendu, accroître le nombre d'actions en recours de la part des assureurs des marchandises contre les assureurs P et I, mais la principale inquiétude de la Finlande vient du fait qu'il n'y a pas chez elle d'assurances P et I et qu'une part plus importante des primes d'assurance en matière de transport de marchandises par mer serait ainsi versée aux assureurs étrangers.

#### Limites de la responsabilité du transporteur

#### Article 6

Des différents systèmes de limitation de responsabilité que propose l'article 6, la Finlande préférerait

<sup>1</sup> Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement. Bruxelles, 25 août 1924.

la variante A en raison de sa simplicité. Une limitation par colis pourrait entraîner des résultats inattendus. Comme les besoins d'assurance maritime seraient encore considérables, les problèmes relatifs aux marchandises légères mais de grande valeur pourraient être résolus grâce à l'assurance et il n'est pas nécessaire de prévoir spécialement ces problèmes dans les dispositions sur la responsabilité du transporteur. Les autorités finlandaises estiment, par ailleurs, que les limites stipulées à Bruxelles en 1968<sup>2</sup> sont suffisantes.

La Finlande souhaiterait néanmoins suggérer que l'on réexamine la question de l'unité à utiliser pour déterminer la limitation de responsabilité. Selon l'article 6, cette unité serait le franc-or, mais compte tenu des problèmes que soulève cette unité, il pourrait valoir la peine d'étudier la possibilité de la remplacer par le droit de tirage spécial (DTS) du Fonds monétaire international.

#### *Transport d'animaux vivants*

##### *Article premier, paragraphe 4, et article 5, paragraphe 5*

Les autorités finlandaises souhaitent réserver leur position en ce qui concerne le transport d'animaux vivants. Il pourrait être utile de réexaminer la question de savoir s'ils devraient être compris dans la définition du terme "marchandises" (art. premier, par. 4).

#### *Transport des marchandises dangereuses*

##### *Article 13*

La Finlande tient à signaler que, selon les règles de l'OMCI, le chargeur doit toujours apposer sur les marchandises dangereuses une marque indiquant leur caractère dangereux. On pourrait en tenir compte lors de l'élaboration de la version définitive du paragraphe 1 de l'article 13.

#### *Délai pour faire valoir des droits et intenter des actions*

##### *Article 19*

En cas de perte ou dommage apparent, le destinataire doit aviser immédiatement le transporteur (art. 19, par. 1). Lorsque les pertes ou dommages ne sont pas apparents, le destinataire dispose d'un délai de 10 jours (art. 19, par. 2). Les autorités finlandaises estiment que ces délais peuvent être insuffisants, alors que le délai de 21 jours prévu au paragraphe 5 de ce même article semble accorder une protection suffisante au destinataire en cas de retard à la livraison.

#### *Compétence*

##### *Article 21*

Selon l'article 21, la compétence juridictionnelle est limitée aux Etats contractants seulement. Cela peut

<sup>2</sup> Article 2 du Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924. Bruxelles, 3 février 1968.

poser des problèmes, en particulier immédiatement après l'entrée en vigueur de la convention lorsque le nombre d'Etats contractants sera relativement réduit. Le paragraphe 2, a, de cet article ne précise pas clairement les conditions dans lesquelles une action pourra être transférée d'un tribunal à un autre. Les autorités finlandaises supposent que ce transfert n'affectera pas le délai de prescription de l'action.

*France*

[Original : français]

#### *Article 1*

##### *a) Paragraphes 1 et 2*

La rédaction du paragraphe 1 pourrait être simplifiée en s'inspirant de celle figurant dans la Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages. Il est inutile dans la définition du transporteur, au paragraphe 1, de faire appel à la notion de transporteur contractuel, qui ne figure pas dans la Convention d'Athènes. Tout au plus, on pourrait concevoir au paragraphe 2, concernant la définition du transporteur substitué, que le transporteur soit alors (par opposition au transporteur substitué) dénommé "transporteur contractuel". Mais la meilleure solution consiste, comme dans la Convention d'Athènes, à n'utiliser que le seul terme de "transporteur" :

*Paragraphe 1.* "Transporteur" signifie toute personne par qui ou au nom de qui un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un chargeur, que le transport soit effectivement assuré par le transporteur ou par un transporteur substitué.

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

##### *b) Paragraphe 3*

La définition du destinataire doit être complétée : elle est en effet trop imprécise, car on ne sait en vertu de quoi ou à quel titre une personne est habilitée à prendre livraison de la marchandise. Le texte proposé ci-après s'inspire des précisions figurant dans la législation française (article 49 du décret 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes) :

*Paragraphe 3.* "Destinataire" signifie la personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu du contrat de transport; c'est celle dont le nom est indiqué dans le connaissement à personne dénommée, celle qui présente le connaissement à l'arrivée lorsque le connaissement est au porteur; c'est le dernier endossataire dans le connaissement à ordre.

c) *Paragraphe 5*

Il apparaît nécessaire de compléter la définition du contrat de transport qui ne fait apparaître que le chargeur et le transporteur. Le destinataire doit pouvoir invoquer le contrat de transport auquel il n'est pas partie; or, en l'absence de connaissance qui est le titre représentatif de la marchandise, le destinataire ne saurait exercer les droits du chargeur, sauf à se prévaloir s'il le peut de dispositions d'une législation nationale reconnue applicable lui conférant ce droit; or, il n'existe pas toujours dans toutes les législations nationales de telles dispositions, ou de mécanisme juridique tel que la stipulation pour autrui permettant de reconnaître au destinataire la possibilité d'exercer les droits du chargeur. Pour éviter de recourir aux législations nationales, il est en tout cas souhaitable, à partir du moment où figure dans la Convention internationale une définition du contrat de transport qui fonde les droits du chargeur et du transporteur, qu'il soit précisé que les droits du destinataire en résultent également; une telle précision s'impose en l'absence de connaissance. En outre, il convient également de préciser que le transporteur acquiert en vertu du contrat de transport le droit d'exercer contre le destinataire les actions nées de ce contrat, en particulier celle en paiement du fret. A cet effet, la définition du projet devrait être ainsi complétée :

*Paragraphe 5.* . . . En vertu de ce contrat, le destinataire peut exercer les droits du chargeur et être soumis à ses obligations.

*Article 2*a) *Paragraphe 1*

Il serait plus élégant en français de supprimer les "ou" figurant à la fin de chaque paragraphe qui traduisent la version anglaise et d'ajouter, avant l'énumération, un "soit" (. . . "lorsque, soit :").

b) *Paragraphe 4*

La formulation amène à craindre que, par le moyen d'un endossement translatif au profit d'un mandataire de l'affréteur, les dispositions de la charte-partie soient réputées inopposables dès lors qu'un connaissance a été émis; le porteur du connaissance ne doit pas être l'affréteur ou l'un de ses représentants. Aussi est-il préférable de remplacer l'expression "porteur du connaissance" par celle de "tiers porteur de bonne foi".

*Article 5**Paragraphe 4*

Cette disposition relative à l'incendie constitue la seule survivance des 17 cas d'exonération figurant à l'article 4, paragraphe 2, de la Convention de 1924 et supprimés dans le projet de la CNUDCI. Elle n'est pas satisfaisante et constitue une brèche dans le nouveau régime de responsabilité fondé sur une présomption

générale de faute à l'égard du transporteur : elle n'a pas son équivalent dans les autres conventions internationales de transport. Le système proposé est tout à fait défavorable au chargeur qui ne sera pas en mesure pratiquement d'établir la faute ou négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires.

Cette disposition résulte en réalité d'un compromis politique et, d'un point de vue purement juridique, elle ne saurait être justifiée et devrait être supprimée.

Un compromis plus équitable pourrait être recherché sur la même base en imposant toutefois au transporteur l'obligation d'établir que le navire avait les moyens appropriés pour prévenir l'incendie et que toutes les mesures ont été prises pour l'éviter ou en réduire les conséquences. La formulation suivante pourrait alors être retenue :

*Paragraphe 4.* En cas d'incendie, le transporteur ne sera pas responsable s'il établit que le navire avait les moyens appropriés pour le prévenir et que, lors de l'incendie lui-même, ses préposés ou agents ont pris toutes les mesures raisonnables pour l'éviter ou en réduire les conséquences, à moins que le demandeur ne prouve la faute ou négligence du transporteur, de ses agents ou préposés.

*Article 6*

Le double système de limitation au colis ou unité et au poids, analogue à celui établi par le Protocole de 1968, paraît plus satisfaisant plutôt que le système de calcul de la limitation sur le poids seulement (variantes A et B). Dans ce système, il paraît préférable de retenir une limitation particulière en cas de retard à la livraison, calculée sur le montant du fret, plutôt que de calculer la limitation de responsabilité pour retard de la même manière qu'en cas de perte ou dommage (variante C). C'est donc la variante D qui pourrait être retenue avec la sous-variante X; sont donc à écarter, d'une part, la sous-variante Y qui retient en matière de responsabilité pour retard une somme distincte de la responsabilité pour perte ou dommage, mais variable selon qu'il s'agit de la limitation par colis ou au poids, et d'autre part, la variante E qui tout en retenant le double système prévoit que la limitation de responsabilité par colis ou unité ne s'applique pas lorsqu'un conteneur ou une palette est utilisé pour grouper des marchandises. En revanche, la variante D retient la disposition du Protocole de 1968 selon laquelle dans ce cas tout colis ou unité énuméré au connaissance sera considéré comme un colis ou une unité.

Néanmoins, s'il apparaissait qu'une majorité nette se prononce en faveur du système de limitation calculé sur le seul poids, lequel est celui retenu par les autres conventions internationales en matière de transport, il n'y aurait pas de grave objection à s'y rallier. La préférence donnée au double système paraît seulement ménager le compromis établi par le Protocole de 1968 entre le système actuel de la Convention de 1924 calculant la limitation seulement par colis ou unité et le système de calcul au poids utilisé dans les autres modes de transport. En se ralliant à ce système de calcul sur le seul poids, c'est la variante B qui devrait être retenue du fait qu'elle prévoit une limitation spéciale en cas de

retard, calculée sur le montant du fret (ou le double de celui-ci).

#### Article 7

Au paragraphe 1, d'un point de vue rédactionnel, il y a lieu de supprimer à la 3<sup>e</sup> ligne du texte français actuel le "d" avant "un retard de livraison".

#### Article 8

Le projet prévoit que la limitation de responsabilité est écartée en cas de faute intentionnelle ou de faute inexcusable du seul transporteur, cette dernière étant le fait d'agir témérement et en sachant que des dommages en résulteraient probablement. Le critère de la faute, repris du Protocole de La Haye de 1955 modifiant la Convention de Varsovie en matière de transport aérien, et qui tend à se généraliser dans d'autres conventions internationales de transport, ne soulève pas d'objection. Déjà, le Protocole de 1968 en matière de connaissance (alors que la Convention de 1924 ne contient aucune disposition sur ce point) prévoit le cas de la faute intentionnelle ou inexcusable du seul préposé, mais uniquement dans le cas où la responsabilité de celui-ci est mise en cause; le cas de la même faute commise par le transporteur n'y est pas prévu. Dans le présent projet, la même disposition est reprise et en outre est retenue la même faute commise par le transporteur lui-même qui a pour effet d'écarter le bénéfice de la limitation de responsabilité. Mais en revanche, il n'y est pas prévu, comme en droit aérien, que le transporteur ne pourra se prévaloir de la limitation de responsabilité en cas de faute intentionnelle ou inexcusable commise par lui-même ou ses préposés.

En l'absence d'une telle précision qui apparaît essentielle, la faute du transporteur, intentionnelle ou inexcusable, sera bien théorique. En effet, dans le système du projet, au cas où une telle faute serait établie, la responsabilité du préposé pourrait être recherchée et ce dernier, mis en cause, ne pourrait invoquer le bénéfice de la limitation; en revanche, dans un tel cas, le transporteur serait certes responsable de la faute de son préposé, mais pourrait, lui, bénéficier de la limitation de responsabilité. Cette situation n'est nullement satisfaisante et il est proposé d'y remédier par la disposition suivante empruntée au droit aérien :

Ajouter après le mot "transporteur" : "ou ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions".

#### Article 10

##### a) Ensemble de l'article

Il convient, comme suite aux observations faites à l'article premier sur la définition du terme "transporteur" de supprimer le mot "contractuel" dans cet article ainsi que dans l'intitulé de l'article.

##### b) Paragraphe 3

La disposition de ce paragraphe appelle des réserves : en effet, tout accord conclu entre le chargeur et le transporteur imposant des obligations non prévues par la Convention ou augmentant la responsabilité du transporteur doit conserver son effet, même si le

transport est effectué par un transporteur substitué. On pourrait envisager que ce dernier soit tenu à l'égard du chargeur par les engagements contractés par le transporteur qui doit les porter à sa connaissance en lui demandant d'assurer le transport; au cas où il ne l'aurait pas fait, le transporteur substitué n'en resterait pas moins tenu à l'égard du chargeur mais pourrait exercer un recours contre le transporteur. Le chargeur a en effet conclu le contrat de transport avec le transporteur et il serait trop facile à ce dernier de ne pas s'acquitter de ses obligations contractées excédant celles qu'impose la Convention en faisant exécuter le transport par un transporteur substitué qui n'accepterait pas expressément d'exécuter ces obligations. Une telle solution, en protégeant efficacement le chargeur, serait néanmoins rigoureuse pour le transporteur substitué.

Aussi, il serait possible d'envisager, au cas où le transporteur substitué n'accepterait pas d'exécuter les obligations supplémentaires contractées par le transporteur, de prévoir expressément que ce dernier resterait personnellement tenu de ces obligations à l'égard du chargeur, et sans que dans ce cas puisse être invoqué le bénéfice de la limitation de responsabilité.

A cet effet, la phrase suivante devrait être ajoutée au paragraphe 3 :

... Le transporteur restera néanmoins tenu par les obligations ou renonciation résultant d'un tel accord particulier dont la non-exécution sera considérée comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.

#### Article 11

##### a) Ensemble de l'article

Même observation qu'à l'article précédent en ce qui concerne la suppression du mot "contractuel".

##### b) Paragraphe 2

En outre, la disposition du paragraphe 2 est totalement inacceptable. Elle a pour effet, en permettant au transporteur de s'exonérer de sa responsabilité pour tout dommage causé pendant la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, de ruiner toute la portée de l'article 10 qui pose le principe de la responsabilité du transporteur pour la totalité du transport lorsqu'il en fait exécuter une partie par un transporteur substitué. Cette règle de principe perd tout son intérêt dans la mesure où elle peut être écartée par une stipulation contraire du transporteur qui joue au détriment du chargeur.

Cette disposition figurait d'abord dans le projet de variante, puis a été adoptée lors de la septième session du Groupe de travail. Il paraît essentiel, si l'on veut conserver toute sa valeur à la règle de l'article 10, que le paragraphe 2 de cet article soit supprimé.

#### Article 14

##### Ensemble de l'article

Même observation que précédemment pour la suppression du mot "contractuel".

*Article 15**Paragraphe 1, k*

Observation rédactionnelle : à l'alinéa *k* la conjonction "et" doit être supprimée dans le texte français : s'agissant d'une énumération par rubriques, elle est totalement inutile.

*Article 16**Paragraphe 3*

La mention "y compris tout destinataire" apparaît d'abord inutile au paragraphe 3 : il importe peu en effet que ce tiers soit ou non le dernier endossataire si c'est un connaissance à ordre, ou le porteur qui réclamera la livraison des marchandises s'il s'agit d'un connaissance au porteur. En outre, cette mention est excessive en cas de connaissance nominatif, car, hormis le cas où il est transmis à un banquier qui est un tiers en vue d'obtenir un crédit documentaire, ce connaissance n'est pas transférable à une autre personne pour prendre livraison des marchandises, et le destinataire figurant au connaissance ne saurait être considéré comme un tiers au contrat de transport puisqu'il peut s'en prévaloir et exercer les droits du chargeur; si les marchandises ne sont pas, lors de la livraison, dans l'état décrit au connaissance, il lui appartient de faire des réserves et de faire constater l'état des marchandises. En cas de preuve contraire apportée par le transporteur, il lui restera à exercer un recours contre le chargeur si celui-ci est le vendeur des marchandises au titre du contrat de vente. En revanche, considérer comme un tiers le destinataire qui est partie au contrat de transport, puisqu'il peut exercer les droits du chargeur et peut invoquer ce contrat à l'égard du transporteur, risquerait de faciliter des fraudes et aboutirait même à rendre le transporteur responsable envers le chargeur lui-même si celui-ci était en même temps le destinataire des marchandises, et sans possibilité de preuve contraire.

Aussi serait-il préférable de s'en tenir à la formulation, plus classique et limitative dans ses effets, visant à ne protéger que les tiers au contrat de transport, qui est celle de l'article 1 du Protocole de 1968, modifiant l'article 3, paragraphe 4 de la Convention de 1924 : "Toutefois la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers de bonne foi".

*Article 17**Paragraphes 2, 3 et 4*

Au paragraphe 2, d'un point de vue purement rédactionnel, le "de" figurant à la première ligne avant le mot "convention" doit être supprimé dans le texte français.

Pour les raisons indiquées sous l'article 16, paragraphe 3, les mots "y compris le destinataire" doivent être supprimés aux paragraphes 2, 3 et 4.

*Article 19**Paragraphe 1*

Le dernier mot du paragraphe 1, "éventuel", paraît devoir être supprimé car il ne peut s'agir d'un "document de transport éventuel", ce document doit exister; en son absence, il ne saurait être valablement allégué quoi que ce soit sur l'état des marchandises lors de leur prise en charge par le transporteur.

*Article 20**Paragraphe 1*

Le délai d'un an qui est celui de la Convention actuelle paraît devoir être maintenu; il n'a pas soulevé de difficultés particulières. Il évite que pèse trop longtemps sur le transporteur un risque de contentieux.

*Article 23**Paragraphe 1*

Il serait préférable de viser "tout document de transport" après avoir cité le connaissance, car si l'on vise, comme le fait le projet, "tout autre document constatant le contrat de transport", il y a double emploi avec le contrat de transport qui figure en tête dans l'énumération; en revanche, "tout autre document de transport" vise le cas où il n'y a pas eu de connaissance délivré.

*Article 25**Paragraphe 2*

Même observation qu'à l'article 2, paragraphe 1 : dans le texte français, remplacer le "ou" à la fin du paragraphe *a* qui provient de la rédaction anglaise et ajouter avant l'énumération un "soit" ("... de ce dommage, soit : ...").

*Hongrie*

[Original : russe]

Le projet de convention sur le transport de marchandises par mer élaboré par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI représente, dans l'ensemble, une étape importante vers l'unification du droit commercial international, étant donné, en particulier, que, contrairement à la réglementation antérieure incomplète et dans une certaine mesure partielle, ce texte cherche à établir des règles à jour de droit international répondant aux besoins actuels du commerce international et fondées sur un compromis équitable entre les intérêts des parties en cause, c'est-à-dire les transporteurs et les chargeurs. Le projet de convention prévoit une réglementation d'un niveau plus élevé que la réglementation antérieure, offre de nouvelles solutions et de nouvelles approches à différents problèmes précis et s'harmonise mieux avec d'autres règles inter-

nationales relatives au transport de marchandises. Pour ces raisons, nous avons dans l'ensemble une opinion favorable du projet.

### Première partie

#### Articles 1 et 2

S'agissant de la première partie du projet (Dispositions générales), nous attachons de l'importance au fait que le projet définit de manière précise le domaine d'application de la convention, qui est plus étendu que celui de la Convention de Bruxelles de 1924<sup>1</sup>. Nous sommes d'accord que la convention doit, conformément au projet et aux critères qui y sont énoncés, s'appliquer aux contrats de transport de marchandises et non seulement aux connaissements ou aux contrats confirmés par un connaissement. Nous approuvons l'élargissement du domaine d'application de la convention résultant des cinq critères différents que prévoit le paragraphe 1 de l'article 2, car cela règle la question sans ambiguïté et constitue, en outre, un progrès important dans la voie de l'universalité.

### Deuxième partie

La deuxième partie du projet traite des questions relatives à la responsabilité du transporteur.

#### Article 4

A cet égard, nous estimons qu'il est important que, conformément à d'autres accords internationaux relatifs au transport de marchandises, le projet prévoie que le transport couvre la période qui va du moment où le transporteur a pris les marchandises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison. Le projet abandonne ainsi la solution adoptée par la Convention de Bruxelles qui lèse gravement les intérêts du chargeur et est critiquée depuis longtemps. Selon la Convention de Bruxelles, la période de transport commence au moment où les marchandises sont chargées sur le navire et prend fin au moment de leur déchargement.

#### Article 5

A notre avis, il est très important que la question de la responsabilité du transporteur ait été résolue sur la base d'un partage raisonnable et équitable des risques entre les parties en cause. Le projet fonde la responsabilité sur la notion de faute et l'accompagne d'une procédure de preuve, adoptant ainsi la solution qui est la plus appropriée à l'heure actuelle. La pratique judiciaire des divers pays déterminera, bien entendu, de manière différente, l'étendue des exonérations prévues, comme cela était également le cas pour la Convention de Varsovie sur le transport aérien international<sup>2</sup>. La Convention de Varsovie règle la question d'une manière analogue. L'aspect positif de la limitation de responsabilité

ressort du fait que chaque variante indique la limite en unités de poids (kilogrammes) et fixe le montant à payer en francs Poincaré, ce qui, contrairement au système actuel, élimine toute réduction de la responsabilité du fait de l'inflation.

Cependant, il semblerait souhaitable de simplifier le paragraphe 5 de l'article 5. Nous proposons de conserver la première phrase et de supprimer la seconde.

#### Article 6

Parmi les variantes qu'offre l'article 6, nous estimons que les variantes A et C sont appropriées car elles prévoient une seule règle pour limiter la responsabilité du transporteur en cas de perte, dommage ou retard à la livraison. Toutefois, nous ne pensons pas qu'il soit souhaitable d'adopter une position définitive avant d'avoir déterminé la limite la plus élevée du dédommagement correspondant à chaque variante. D'autre part, nous estimons qu'il y aurait lieu d'inclure dans le projet une disposition relative à la déclaration de la valeur des marchandises, comme cela a été fait dans le Protocole de Bruxelles de 1968<sup>3</sup>.

Il nous est, dans une certaine mesure, difficile d'évaluer le système de responsabilité prévu dans le projet en raison du fait que les limites de la responsabilité y sont actuellement indiquées sous forme de variantes. Si l'on adopte une limitation par unité, il sera nécessaire d'indiquer le contenu du conteneur étant donné que, dans certains cas, la valeur des unités groupées dans le conteneur peut être considérable. Ce problème ne se posera pas toutefois si l'on adopte une limitation de responsabilité fondée sur le poids des marchandises.

#### Article 8

Il semblerait souhaitable d'élargir la règle énoncée dans la première phrase de l'article 8 de façon à ce que le transporteur ne puisse pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 dans le cas où ce sont ses préposés ou mandataires qui ont commis les actes visés par cette phrase. Le transporteur agit normalement par l'intermédiaire de ses préposés ou mandataires, et la solution adoptée à l'article 8 — compte tenu également de la seconde phrase — n'offre en réalité au chargeur qu'une protection très faible lorsque le dommage se produit selon l'hypothèse envisagée dans cet article.

#### Article 9

Le paragraphe 1 de l'article 9 prévoit que les marchandises peuvent être également transportées en pontée si ce transport est effectué conformément aux usages particuliers au commerce considéré. Il serait souhaitable de définir le terme "usages" d'une manière plus précise car il pourrait donner lieu à des divergences d'interprétation. (L'expression la plus souvent utilisée à cet égard au sujet du transport en pontée est "binding

<sup>1</sup> Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement. Bruxelles, 25 août 1924.

<sup>2</sup> Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Varsovie, 12 octobre 1929.

<sup>3</sup> Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924. Bruxelles, 3 février 1968.

*custom*”). Il semblerait souhaitable de clarifier les incidences de ce texte.

On ne sait pas très bien comment interpréter le paragraphe 3 de l'article 9. S'il faut entendre que le transporteur n'est pas responsable du dommage résultant uniquement du transport en pontée, cette disposition est partielle et ne se justifie pas.

#### Articles 10 et 11

Nous approuvons les définitions des expressions “transporteur contractuel” et “transporteur substitué” ainsi que la manière de les différencier. Nous approuvons également les dispositions de l'article 10. Le paragraphe 2 de l'article 11 semble ne pas être compatible avec le paragraphe 1 de l'article 10 et nous suggérons donc de le supprimer.

#### Quatrième partie

#### Article 17

Les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 17 (quatrième partie du projet), qui traitent des lettres de garantie et de leurs effets juridiques, peuvent donner lieu à une pratique contestable. Selon nous, le projet ne fait que poser la règle — que reconnaissent toutes les législations — d'après laquelle la fraude entraîne l'invalidité, et à ce point de vue le texte est tout à fait satisfaisant. Cependant, le projet ne saurait écarter une demande du chargeur qui serait prévue par d'autres règles internationales dans le but de permettre au transporteur de délivrer ce que l'on appelle un “connaissance sans réserves”. Nous proposons donc de supprimer les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 17.

#### Article 20

S'agissant des dispositions du paragraphe 1 de l'article 20 relatives à la prescription de l'action, nous sommes favorables à un délai de prescription de deux ans, étant donné en particulier qu'il est d'une pratique courante de prévoir un délai d'un an sous réserve de prolongation. Cependant, la pratique internationale n'est pas uniforme et présente des risques pour les deux parties du fait que les législations nationales diffèrent en ce qui concerne la nature ou la possibilité juridique d'une prolongation du délai. Un délai de deux ans serait conforme à la solution adoptée dans la Convention de Varsovie précitée, et il ne faut pas oublier que le transport de marchandises par mer soulève à cet égard les mêmes problèmes (distance géographique, possibilité d'intenter une action) que le transport aérien de marchandises.

#### Japon

[Original : anglais]

#### Observations générales

Le projet de convention établi par le Groupe de travail de la CNUDCI a fait apparaître plusieurs idées nouvelles dans le domaine du transport international de

marchandises par mer. Il est certain que les dispositions fondées sur ces idées nouvelles donneront lieu à des modifications non seulement de la législation et de la pratique en matière de transport maritime mais aussi dans d'autres domaines qui s'y rattachent; le projet aura ainsi des conséquences importantes dans la conduite quotidienne du commerce international. Le Gouvernement japonais estime difficile, compte tenu des intérêts des diverses parties, de faire un commentaire sur le présent projet. Les présentes observations ne sont formulées qu'à titre de suggestion et il conviendra d'examiner à nouveau la question avant la neuvième session de la CNUDCI.

#### Article premier (Définitions)

##### Paragraphe 4

Selon la définition du mot “marchandises” donnée au paragraphe 4, un conteneur, une palette ou une unité de transport similaire fournie par le chargeur fait partie des “marchandises” à transporter. Mais cette définition n'est ni pratique ni conforme aux usages commerciaux. Il serait souhaitable de supprimer la deuxième phrase de ce paragraphe ou, si l'on veut la maintenir, d'en modifier le libellé de façon à indiquer que le terme “marchandises” englobe une unité de transport à usages multiples.

Dans le même paragraphe, il faudrait supprimer les expressions “lorsqu'elles sont emballées” et “ou ledit emballage”; en effet, les articles d'emballage ne sont généralement pas durables, et le fait qu'ils soient endommagés ne signifie pas nécessairement que les marchandises emballées le soient aussi. Il suffirait, semble-t-il, de laisser le tribunal statuer sur la question dans les cas d'espèce.

#### Article 2 (Domaine d'application)

1) Le domaine d'application du présent projet de convention est plus étendu que celui de la Convention de Bruxelles de 1924<sup>1</sup> et du Protocole de 1968<sup>2</sup>. Il pourra donc se produire des conflits d'application entre les Etats parties à l'une ou à plusieurs de ces conventions après leur entrée en vigueur. Ces conflits pourraient être évités ou prévenus grâce à l'insertion de dispositions d'ordre technique dans les clauses fiscales d'une nouvelle convention.

2) Etant donné que les contrats portant sur une certaine quantité de marchandises sont de même nature que les contrats d'affrètement, ils devraient être traités de la même façon que ces derniers. Il serait peut-être souhaitable de prévoir au paragraphe 4 des dispositions à cette fin pour ce type de contrats.

3) En outre, il serait utile et pratique de déroger à l'application du présent projet de convention dans les cas où le connaissance n'est pas émis et où le transporteur et le chargeur ont convenu expressément que la convention ne s'appliquera pas au contrat.

<sup>1</sup> Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Bruxelles, 25 août 1924.

<sup>2</sup> Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, Bruxelles, 23 février 1968.

*Article 5 (Règles générales)**Paragraphe 1*

1) Le Gouvernement japonais n'est pas nécessairement hostile par principe à ce que l'on adopte le système de la responsabilité du transporteur énoncé au paragraphe 1 de l'article 5 et à ce qu'on supprime la longue liste des clauses d'exonération de responsabilité figurant au paragraphe 2 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles. Toutefois, le caractère particulier "des périls, dangers ou accidents de la mer" demeure, et les dommages qu'ils provoquent sont de plus en plus importants, tandis que les techniques qui permettront de les prévenir sont encore à l'étude.

Des dispositions comme celles du paragraphe 1 provoqueront bien plus de litiges et de procès en cas de dommages résultant d'un transport par mer, et elles imposent de lourdes charges au transporteur du point de vue du procès éventuel que de la navigation elle-même. Le changement le plus important réside dans le fait que l'augmentation de la responsabilité du transporteur se traduira par une élévation du taux de fret en raison de la hausse des primes de l'assurance pour responsabilité, plus élevées que pour l'assurance des marchandises, et que ces frais se répercuteront sur les chargeurs et les consommateurs. Ces changements auront sans aucun doute des effets considérables sur la pratique actuelle en matière de transport par mer et sur le système d'assurance maritime; ce sont les consommateurs qui, en fin de compte, devront supporter l'augmentation de coût des marchandises, en raison notamment d'une hausse inutile des primes d'assurance et d'autres frais et dépenses.

C'est pour cette raison qu'il faudrait continuer à examiner de façon approfondie les dispositions adoptées dans le projet de convention à cet égard lors de la prochaine session de la CNUDCI en tenant compte du fait qu'il y a tout intérêt à maintenir le coût total du transport à un niveau raisonnable.

*Paragraphe 3*

2) En ce qui concerne le paragraphe 3, il serait souhaitable de préciser que lorsque l'ayant droit a considéré les marchandises comme perdues conformément à la présente disposition il doit fournir au transporteur l'assistance nécessaire pour lui permettre de les écouler ou de les vendre à un prix ou à des conditions raisonnables.

*Article 6 (Limites de la responsabilité)**Variante B*

La variante B est préférable étant donné que la méthode unique de limitation de la responsabilité en fonction du poids est simple et pratique. En outre, s'agissant d'objets de prix et de faible poids, il conviendrait d'adopter un système conforme au principe de la valeur déclarée des marchandises prévu au paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles, qui est ainsi conçu : "à moins que la nature et la

valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement"<sup>3</sup>.

*Variante E*

La variante E est également préférable.

*Paragraphes s'appliquant à toutes les variantes*

En ce qui concerne le paragraphe 3, il sera nécessaire d'indiquer clairement la formule de conversion de l'étalon international en monnaies nationales.

*Article 9 (Marchandises en pontée)*

Il faudrait ajouter que, lorsque les marchandises sont transportées en pontée conformément aux dispositions du paragraphe 1, le transporteur est exonéré de responsabilité en cas de pertes, de dommages ou de retards à la livraison résultant des risques particuliers inhérents à ce genre de transport. En pareil cas, le transporteur devra prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison est imputable à ces risques.

*Article 12 (Règle générale)*

Il conviendrait d'ajouter à l'article 12 une disposition supplémentaire prévoyant que le chargeur est responsable des pertes, dommages ou frais subis par le transporteur du fait que le destinataire n'a pas pris livraison des marchandises dans des délais raisonnables. Cela permettrait de résoudre certains problèmes rencontrés par le transporteur, notamment en ce qui concerne le paiement des frais d'entreposage.

*Article 15 (Contenu du connaissement)**Paragraphes 1 et 3*

Il n'y a pas de raison impérieuse de donner au paragraphe 1 une liste aussi longue des indications que doit comporter le connaissement. En outre, le rapport entre les paragraphes 1 et 3 n'apparaît pas très clairement.

S'agissant du contenu du connaissement, il suffit de s'en remettre à la pratique suivie à cet égard dans les affaires.

*Article 16 (Connaissement : réserves et force probante)**Paragraphe 4*

Le paragraphe 4 est très difficile à justifier. Il faudrait le supprimer.

<sup>3</sup> Le texte intégral du paragraphe 5 de l'article 4 est le suivant : "Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis, ou unité ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement."

*Article 17 (Garanties données par le chargeur)**Paragraphes 3 et 4*

Les paragraphes 3 et 4 sont contraires à la pratique, largement établie de longue date dans les affaires, concernant les lettres de garantie, et ils seront une source de difficultés pour les chargeurs qui voudront obtenir des fonds pour financer les exportations et importations. Il faudrait donc supprimer ces paragraphes.

*Article 20 (Prescription de l'action)**Paragraphe 1*

- 1) Un délai de prescription d'un an est préférable.
- 2) Il serait souhaitable que le délai de prescription prévu au paragraphe 1 s'applique également à la responsabilité pour livraison défectueuse faite de bonne foi par le transporteur en échange d'une lettre de garantie émise par une banque.

*Article 21 (Compétence)*

Il conviendrait de prévoir à l'article 21 une disposition selon laquelle la compétence du tribunal saisi dans l'un des lieux cités dans l'article sera régie par les règles du droit interne.

Une telle modification aurait pour effet d'empêcher le demandeur d'intenter une action en un lieu (par exemple l'Alaska) situé loin du lieu en rapport avec le contrat de transport (par exemple New York) dans le même Etat contractant.

*Article 23 (Clauses contractuelles)**Paragraphes 3 et 4*

Les dispositions du paragraphe 3 ne sont pas nécessaires.

La règle prévue au paragraphe 4 relative à l'omission de la clause mentionnée au paragraphe 3 est dénuée de sens dans la pratique. Les dispositions à ce propos des paragraphes 3 et 4 devraient donc être supprimées.

*Article 24 (Avaries communes)*

La deuxième phrase de l'article 24 devrait être examinée de façon approfondie en même temps que le paragraphe 1 de l'article 5. Ces dispositions sapent à la base le principe de l'avarie commune étant donné qu'elles autorisent le destinataire à se faire indemniser par le transporteur des avaries communes auxquelles il doit contribuer dans les cas où elles sont dues à une erreur de navigation.

*Mexique*

[Original : espagnol]

*Article premier*

Donner une définition légale du chargeur, tout en n'étant pas véritablement nécessaire, serait justifié par le fait que l'article premier du projet de convention

contient des définitions des autres parties au contrat de transport, c'est-à-dire le transporteur et le destinataire. La définition du chargeur à inclure dans ledit article premier pourrait être la suivante :

“ “Chargeur” signifie toute personne qui conclut pour son propre compte ou celui d'une autre personne un contrat de transport de marchandises par mer avec un transporteur.”

*Article 5, paragraphe 4*

Le contenu du paragraphe 4 de l'article 5 du projet de convention n'est pas approprié, et il conviendrait de le supprimer. Ce paragraphe, concernant la responsabilité du transporteur en cas d'incendie du navire, prévoit que le transporteur n'est responsable qu'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”.

Or, le Gouvernement mexicain estime qu'il serait exagéré d'imposer au demandeur de fournir cette preuve et que dans la pratique il peut s'avérer impossible de prouver la faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires, d'autant plus si l'incendie a lieu en haute mer et si le chargeur ou le destinataire ne peuvent déterminer les causes du sinistre ni en éviter ou atténuer les conséquences. C'est pourquoi l'incendie, comme tout autre incident, doit être régi par le principe général énoncé au paragraphe 1 du même article 5, à savoir que “le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises . . . si l'événement qui a causé la perte ou le dommage . . . a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde . . . à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient être raisonnablement exigées pour éviter l'événement et ses conséquences”.

*Article 6*

En ce qui concerne l'article 6, cinq variantes sont proposées aux Etats Membres par la Commission qui a rédigé le projet de convention. Ces variantes ont trait au fondement des limites de la responsabilité du transporteur.

Après avoir examiné et pesé chacune de ces variantes, le Gouvernement mexicain estime que la variante E est la plus judicieuse, d'une part, parce qu'elle est complète (par rapport, surtout, à la variante A) et mentionne différents critères pour l'évaluation des dommages (poids, colis, unités de chargement) et, d'autre part, parce qu'elle mentionne également différents cas de transport de marchandises sans qu'il soit nécessaire de tenir compte d'incidences comme celles qui résultent de la variante C en ce qui concerne le calcul des responsabilités découlant des variantes C et D.

*Article 15, paragraphe 1*

Au paragraphe 1 de l'article 15, le Gouvernement mexicain propose d'ajouter un alinéa *m* où il serait

indiqué que, lorsque les marchandises sont transportées en pontée, ce fait doit être précisé dans le connaissement. Cette addition est importante parce que le régime du transport de marchandises en pontée fait l'objet de dispositions spéciales dans le projet de convention, ainsi qu'il ressort de l'article 9.

*Article 20, paragraphe 1*

Le paragraphe 1 de l'article 20 envisage deux délais de prescription à l'expiration desquels le transporteur se trouve déchargé de responsabilité : l'un d'un an, l'autre de deux ans. Bien que la tradition du droit maritime permette d'accepter le délai plus bref d'un an, le Gouvernement mexicain estime que les intérêts du Mexique, qui ne possède pas une flotte maritime importante et qui, par conséquent, n'a aucune raison particulière de limiter la responsabilité des transporteurs étrangers, seraient mieux protégés s'il était fixé un délai de deux ans. En conséquence, c'est ce délai de prescription de deux ans que le Gouvernement mexicain propose de prévoir au paragraphe 1 de l'article 20.

*Niger*

[Original : français]

*La Convention considérée dans son ensemble*

Il est à retenir que l'ensemble des dispositions de la présente Convention n'a pas suscité d'observations de la part du Gouvernement, ce qui, de façon générale, signifie que le projet de convention rencontre son agrément.

*Article 1, paragraphe 4*

Bien que l'on relève une évolution dans le contenu du terme "conteneur" par rapport à sa définition couramment admise, il eût été souhaitable que le Groupe de travail créé par la Commission des Nations Unies, au cas où il confirmerait la définition devant désormais être la seule valable sur le plan international, fixât les règles de la facturation du prix du transport des marchandises voyageant par conteneur. Par exemple, le Niger continue à payer le poids de cette caisse vide qui peut atteindre une ou plusieurs tonnes, parce que les transporteurs par rail et par route considèrent le conteneur comme un emballage.

En ce qui concerne ce point, il est utile de rappeler que, déjà, au cours d'un séminaire de la CEA tenu à Addis-Abeba sur les statistiques du commerce extérieur, il a été affirmé que les organisations internationales ont eu, en d'autres occasions, à décider d'une manière péremptoire, que le conteneur est un moyen de transport et non un emballage. Or, l'usage courant continue à considérer plutôt cette caisse comme un emballage.

*Article 6*

Pour ce qui est des différentes variantes de l'article 6 relatif aux limites de la responsabilité du transporteur, le Niger retient la variante qui fait état du problème des

conteneurs, question importante pour un pays intérieur.

*Article 20, paragraphe 1*

Enfin, s'agissant du délai de prescription, la préférence du Niger va au délai de deux ans.

*Nigéria*

[Original : anglais]

*Article 5*

*Paragraphe 3*

Il faudrait porter à 90 jours le délai de 60 jours après lequel les marchandises peuvent être considérées comme perdues.

*Paragraphe 4*

Aux termes de ce paragraphe, l'ayant droit est tenu de prouver que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires. Or, un ayant droit aurait du mal à prouver une négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires puisqu'il n'est pas présent à bord pendant le transport. Par conséquent, il vaudrait mieux, si la charge de la preuve incombe au transporteur, à ses préposés ou à ses mandataires, montrer qu'il a pris toutes les précautions raisonnables et n'a pas été négligent dans l'accomplissement de sa tâche.

*Article 6*

Il est trop tôt pour décider du choix de la variante, parce que les modes de calcul sont assez compliqués et peuvent ne pas être facilement compris tant qu'ils n'auront pas été examinés à fond au cours d'échanges de vues à une future conférence. Dans l'intervalle, nous réservons notre position sur ce point.

*Article 20*

Un délai de prescription de deux ans serait préférable dans le cas d'une procédure arbitrale.

*Norvège*

[Original : anglais]

*Observations générales*

Le Gouvernement norvégien est d'avis que le projet de convention constituera une bonne base pour la mise au point d'un nouveau traité international sur le transport de marchandises par mer. Les dispositions proposées représentent à de nombreux égards une amélioration par rapport à la réglementation internationale en vigueur en la matière, et dans l'ensemble le Gouvernement norvégien approuve la structure du projet de convention et la plupart de ses dispositions.

Le Groupe de travail propose une nouvelle convention, et non pas simplement des amendements aux Règles de La Haye; cette proposition recueille l'approbation du Gouvernement norvégien. Celui-ci tient à souligner qu'il juge extrêmement important que la nouvelle convention puisse être acceptée par un aussi grand nombre d'Etats que possible, afin qu'elle vienne remplacer les règles internationales en vigueur. A cet égard, le projet de convention apparaît comme une solution d'ensemble qui devrait bénéficier d'un large appui international, car il représente un compromis acceptable entre les positions divergentes quant à la façon de réglementer la matière sur le plan international.

#### Article 6

I. Le Groupe de travail n'a pas réussi à trouver une solution commune pour le calcul de la limite de la responsabilité. Parmi les différentes formules proposées à l'article 6, le Gouvernement norvégien préfère la variante A. Il a déjà indiqué les raisons de cette préférence dans sa réponse au questionnaire du 18 juillet 1972 [LE 133 (5)]<sup>1</sup>. La teneur de cette réponse était la suivante<sup>2</sup> :

« Depuis longtemps le Gouvernement norvégien considère que les dispositions relatives à la limitation de la responsabilité du transporteur figurant à l'article 4, paragraphe 5 de la Convention<sup>3</sup> ne sont pas satisfaisantes, et cela pour les raisons qui sont exposées dans une note explicative à un amendement présenté à la première session de la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1967/68, note dans laquelle le gouvernement a proposé qu'une limite unique de responsabilité par unité de poids soit introduite également dans le droit des transports de marchandises par mer. Les arguments exposés étaient les suivants<sup>4</sup> :

Le système consistant à limiter la responsabilité du transporteur à une certaine somme par colis ou unité ne s'est pas révélé satisfaisant.

Les termes colis ou unités sont vagues et ambigus et ont été interprétés différemment par les tribunaux des divers Etats contractants et même dans les dispositions législatives nationales donnant effet à la Convention. L'uniformité recherchée n'a donc pas été atteinte.

Il est fréquent que les solutions auxquelles aboutit, dans la pratique, l'application du système de limitation par colis ou unité paraissent arbitraires et soient considérées inéquitables dans les nombreux cas où l'indemnité offerte au propriétaire de la cargaison est une somme purement symbolique. Le fait d'augmenter la somme versée par colis ou unité ne remédiera pas à cette déficience fondamentale du système. C'est pourquoi dans la plupart des pays, la question de savoir comment appliquer le système actuel aux "conteneurs" n'a pas encore été résolue.

Depuis l'époque où les Règles de La Haye ont été adoptées, un système de limitation a été institué pour la responsabilité du transporteur par rail, par route et par air qui est plus conforme aux

intentions desdites règles, plus facile à appliquer et plus satisfaisant pour les propriétaires de cargaisons.

Pour les raisons précédemment indiquées, il apparaît que le système de limitation qui est prévu au paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention est dépassé et devrait être abandonné. Il conviendrait de le remplacer par une limite unique de responsabilité par unité de poids, qui est le système adopté dans les conventions internationales relatives au transport des marchandises par chemin de fer (CIM), par route (CMR) et par air (Varsovie).

La limite de responsabilité par unité de poids devrait être l'équivalent d'une somme-or par kilogramme.

La question de la somme-or à prévoir est naturellement sujette à discussion, mais il paraîtrait raisonnable de s'inspirer de la CMR, qui apporte la solution la plus récente au problème. L'article 23 de cette convention prévoit 25 francs-or (chaque franc contenant 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900) par kilogramme. Toutefois, comme toutes les autres conventions maritimes, y compris les projets de Stockholm, ont adopté le franc Poincaré, on pourrait également utiliser cette unité monétaire dans les Règles de La Haye-Visby. Le montant équivalent serait alors de 125 francs Poincaré\*.

« Pendant la première session de cette conférence, la plupart des délégations ont élevé de sérieuses objections contre l'amendement proposé. Recherchant le meilleur compromis possible dans ces circonstances, la délégation norvégienne a présenté un amendement qui proposait en substance le système combiné de limitation unité/poids, lequel est actuellement consacré par le paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention modifiée par le Protocole de Bruxelles<sup>5</sup>. Toutefois, la Conférence n'a pas réussi à se mettre d'accord sur l'un quelconque des amendements proposés quant aux limites de responsabilité, et, à la deuxième session de la Conférence, la délégation norvégienne est revenue à sa position initiale et — avec les délégations finlandaise et suédoise — elle a présenté un amendement proposant une limite unique de responsabilité par unité de poids<sup>6</sup>. A l'appui de cet amendement, les délégations susmentionnées ont exposé comme suit leurs vues sur le système de limitation combinée unité/poids<sup>7</sup> :

Toutefois, une solution combinée ne permettrait pas de remédier aux inconvénients que présente la limite par colis ou unité et d'établir une correspondance acceptable avec les solutions adoptées dans d'autres conventions internationales sur le transport des marchandises, et en premier lieu avec la CMR. A notre avis, il est essentiel de rechercher une solution qui ne créera pas de problèmes dans le domaine des transports combinés modernes, et il est hautement souhaitable d'éviter les inconvénients créés par la limitation par colis ou unité des Règles de La Haye.

On a procédé en Scandinavie à des études sur les conséquences économiques qu'a eues l'adoption par la CMR de la limite par unité de poids. Ces études se sont fondées sur les statistiques officielles scandinaves relatives au commerce extérieur ainsi que sur les statistiques privées des assureurs et des lignes de navigation, scandinaves et autres. Les résultats indiquent que les limites CMR suffiraient à couvrir pratiquement tous les dommages de marchandises générales et que l'augmentation du prix correspondant à l'augmentation de l'assurance serait en fait négligeable. Ces considérations ne font qu'ajouter du poids à l'argument selon le-

\* Original anglais. Traduction du Secrétariat de l'ONU.

<sup>5</sup> *Op. cit.*, p. 694. Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924. Bruxelles, le 23 février 1968.

<sup>6</sup> Conférence diplomatique de droit maritime, douzième session (deuxième phase), Bruxelles, 1968, p. 192.

<sup>7</sup> *Op. cit.*, p. 206 et 207.

<sup>1</sup> A/CN.9/WG.II/WP.10/Add.1, annexe I.

<sup>2</sup> *Ibid.*, annexe II.

<sup>3</sup> Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

<sup>4</sup> Conférence diplomatique de droit maritime, douzième session (première phase), Bruxelles, 1967, p. 679.

quel la limite devrait être calculée uniquement en fonction du poids et être du même ordre que celle qui est prévue dans la CMR; il ne faut pas oublier qu'à l'origine la limitation avait été conçue pour le cas de dommages causés à des biens de valeur exceptionnelle.

Etant donné que l'aspect économique pose peu de problèmes en l'occurrence, on peut accorder plus de poids aux aspects juridiques. Les avantages d'une correspondance parfaite entre les deux conventions en cause paraissent évidents. Il faudrait ajouter qu'au cours des années l'expérience a montré combien il était difficile pour les tribunaux d'interpréter les termes colis ou unités et que l'on ne saurait, dans ces conditions, parvenir à une uniformité sur le plan international\*.

“Conformément aux vues exprimées dans les passages cités ci-dessus, le Gouvernement norvégien propose à nouveau que la limite de responsabilité soit fixée à un certain montant exprimé en francs Poincaré par kilo de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. Conformément à la pratique habituelle, il conviendrait peut-être de s'en remettre à la future conférence diplomatique du soin de discuter et de décider du montant en question, et le Gouvernement norvégien ne demandera pas que le Groupe de travail de la CNUDCI examine ce point. Toutefois, pour trouver une solution aux problèmes que pose le transport de petits colis contenant des marchandises légères mais d'une valeur relativement élevée, il conviendrait d'ajouter une disposition du même type que celle qui figure au paragraphe 3 de l'article 10 du projet de convention sur le transport international combiné de marchandises (Convention TCM) : “Le poids brut minimum de ces marchandises sera réputé être . . . kilos”.

“De l'avis du Gouvernement norvégien, un système de limitation de responsabilité selon le poids uniquement est nettement préférable à la fois au système de limitation par unité (par. 5 de l'article 4 de la Convention) et au système combiné de limitation unité/poids (par. 5 de l'article 4) de la Convention modifiée par le Protocole de Bruxelles.”

II. Dans le projet d'article 6, le montant de la limite est exprimé en francs-or. Pour éviter les difficultés résultant des fluctuations du prix de l'or, le Gouvernement norvégien considère que le *droit de tirage spécial* (tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international) devrait remplacer le franc comme unité de compte dans la nouvelle convention. Le Gouvernement norvégien présentera ultérieurement une proposition en ce sens.

#### Pays-Bas

[Original : anglais]

#### Observations générales

C'est avec beaucoup d'intérêt que le Gouvernement néerlandais a pris note du projet de convention sur le transport de marchandises par mer.

Sur le plan des observations générales, le Gouvernement néerlandais tient à exprimer son inquiétude devant le fait que certaines modifications majeures du régime de responsabilité actuellement en vigueur pourraient avoir des effets néfastes sur le commerce international.

Une extension de la responsabilité du transporteur, qui se traduirait par un accroissement du coût du transport sans réduction correspondante des frais d'assurances des marchandises, entraînerait des désavantages tant pour le transporteur que pour le propriétaire des marchandises. Le Gouvernement néerlandais craint que cela ne se produise par suite de l'élimination des exceptions de l'incendie et de l'erreur de navigation notamment.

En outre, il ne faut pas méconnaître l'intérêt que l'assurance sur facultés présente pour le propriétaire des marchandises. En effet, il se trouve en relation directe avec l'assureur, et il est donc en mesure d'obtenir un règlement rapide de ses demandes d'indemnité et de contrôler le montant de ses frais d'assurance. L'assureur P et I, qui est l'assureur du transporteur, ne peut jamais offrir de tels avantages au propriétaire des marchandises.

Enfin, on se trouvera dans une situation où l'assurance sur facultés restera nécessaire et où une extension sensible de la responsabilité du transporteur donnera une importance accrue à l'assurance P et I qui n'est pratiquée que sur un nombre limité de marchés traditionnellement spécialisés dans ce type d'assurance.

#### Article premier

##### Paragraphe 2

La définition proposée pour l'expression “transporteur substitué” contient deux inexactitudes. Premièrement, le transporteur contractuel peut soustraire l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un tiers, en autorisant ce dernier à prendre des dispositions pour que le transport ou une partie de celui-ci soit exécuté par une autre personne encore. Le transporteur substitué étant défini comme la personne à qui le transporteur contractuel a *confié* l'exécution du transport, on pourrait faire valoir, dans l'hypothèse envisagée, qu'il n'y a pas de transporteur substitué puisque la personne qui a effectivement exécuté le transport n'a pas conclu de contrat avec le transporteur contractuel. Deuxièmement, le sens du mot “exécution” n'est pas clair dans ce contexte.

Par suite de ces incertitudes, en particulier dans les cas où il existe une succession d'affrètements à temps et d'affrètements au voyage, il est difficile au demandeur de déterminer quel est le transporteur substitué.

La solution la plus simple consisterait à définir le transporteur substitué comme le *propriétaire du navire qui transporte les marchandises*. A l'heure actuelle, la situation est déjà telle que dans de nombreux cas le propriétaire sera lié par un connaissance signé par le capitaine. En cas d'affrètement coque nue, le connaissance signé par le capitaine lie l'affrèteur mais non le frèteur; toutefois, selon ce système, le frèteur dont la responsabilité se trouve engagée peut se retourner contre l'affrèteur.

Un système de responsabilité conjointe et solidaire du transporteur contractuel et du propriétaire du navire résoudrait tous les problèmes d'identification pour le

\* Original anglais. Traduction du Secrétariat de l'ONU.

demandeur, puisque le nom et l'établissement du transporteur contractuel sont indiqués sur le connaissement (art. 15, 1, c) et qu'il est facile de déterminer l'identité du propriétaire du navire en consultant le livre de bord. En outre, même dans les cas où les réclamations pour dommages causés à la marchandise ne sont pas garanties par un privilège maritime sur le navire, les avoirs du frêteur, en particulier son navire, fourniront quelque certitude quant à l'indemnisation des dommages.

#### Paragraphe 4

Il faudrait exclure les bagages des passagers de l'application de ce paragraphe. Lorsqu'un connaissement est délivré pour des bagages, ceux-ci perdent leur caractère de bagage. La définition du terme "bagages" figurant dans la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, au paragraphe 5 de l'article premier, exclut les biens ou les véhicules transportés en vertu d'un connaissement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises.

#### Paragraphe 5

Selon le Gouvernement néerlandais, la convention s'applique également lorsque l'exécution d'une partie du transport par le même navire se fait sur des voies d'eau intérieures, à condition que cette partie du transport soit subordonnée au voyage par mer. Cette idée devrait peut-être être exprimée plus clairement dans le texte.

Il faudrait ajouter après les mots "d'un port à un autre" les mots "ou d'un lieu à un autre".

#### Article 2

##### Paragraphe 4

Pour indiquer clairement que le connaissement ne régit pas les relations entre le transporteur et l'affréteur, les mots "qui n'est pas l'affréteur" devraient être ajoutés après les mots "le porteur du connaissement", à la fin de ce paragraphe.

#### Article 5

Il faut bien comprendre que l'élimination de l'exception relative aux erreurs de navigation et de l'exception relative aux erreurs d'administration constitue une modification majeure dans la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur établie par les Règles de La Haye. L'élimination de l'exception relative à l'erreur d'administration peut se justifier vu le grand nombre de litiges auxquels cette exception donne lieu. Mais ce n'est pas le cas pour l'exception relative aux erreurs de navigation. Le fait de transférer le risque au transporteur en cas d'erreur de navigation risque d'entraîner un accroissement du coût total du transport sans réduction équivalente des coûts de l'assurance des marchandises et sans que cela accroisse l'intérêt que le transporteur pourrait avoir à prendre davantage soin de la marchandise. Pour des raisons économiques, il est

donc jugé préférable de conserver l'exception relative à l'erreur de navigation.

Pour les mêmes raisons, il est souhaitable de ne pas restreindre l'exonération de responsabilité en cas d'incendie.

A propos du paragraphe 1, il est à noter que le mot anglais "expense" ne se retrouve pas dans d'autres dispositions et que la notion de "loss resulting from delay" n'est guère logique. On pourrait sans doute améliorer le libellé de ce paragraphe en reprenant la formule utilisée à l'article 17 de la Convention relative aux contrats de transport international de marchandises par route (CMR)<sup>1</sup>.

#### Article 6

Il faudrait ajouter à l'article 6, ou à l'article 5, une disposition concernant le calcul de la valeur des marchandises (voir Protocole de 1968, art. 2, b<sup>2</sup>).

Il est proposé que le montant de la limitation soit exprimé en droits de tirage spéciaux du Fonds monétaire international. Cela permettrait d'éviter les problèmes que pose le franc-or et les difficultés qui sont liées à la disparition du cours officiel de l'or, à l'emploi d'unités de compte comme numéraire et au calcul des taux de change en l'absence de parités officielles.

#### Article 9

##### Paragraphe 3

Il semble que l'intention de cette disposition soit de stipuler qu'en plus de la responsabilité prévue aux articles 6 et 8 qui s'applique de toute façon aux marchandises en pontée il existe une responsabilité pour perte, dommage ou retard résultant uniquement du transport en pontée. Cette intention devrait être exprimée plus clairement.

##### Paragraphe 4

Le paragraphe 4 devrait être supprimé car il n'existe pas suffisamment de raisons de ne pas appliquer en l'espèce le principe énoncé à l'article 8.

#### Article 10

##### Paragraphe 1 et 2

Les suggestions ci-après découlent des observations faites plus haut au sujet de la définition du "transporteur substitué" et de la proposition visant à définir celui-ci comme "le propriétaire du navire qui transporte les marchandises".

La première phrase du paragraphe 1 devrait se lire comme suit :

<sup>1</sup> "Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie . . . ainsi que du retard à la livraison."

<sup>2</sup> Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924. Bruxelles, 23 février 1968.

“Lorsque le transporteur contractuel n'exécute pas lui-même le transport, il reste néanmoins responsable de la totalité du transport conformément aux dispositions de la présente Convention.”

A la première phrase du paragraphe 2, les mots “du transport par lui effectué” devraient être remplacés par “du transport effectué par son navire”.

#### Article 11

Pour établir une nette distinction entre le transporteur substitué, le transporteur qui prend part à un transport successif et le transporteur contractuel, on propose le texte suivant :

“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 (le transporteur subséquent), la responsabilité du transporteur contractuel ainsi que celle du transporteur subséquent sont déterminées 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 qui ont été causés par des événements qui se sont produits pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur subséquent, étant entendu qu'il incombe au transporteur contractuel de prouver que ladite perte ou avarie ou ledit retard à la livraison ont été ainsi causés.

“3. Les dispositions de l'article 10 concernant la responsabilité du transporteur substitué s'appliquent *mutatis mutandis* aux parties du transport visées au paragraphe 1 du présent article.”

#### Article 13

##### Ensemble de l'article

On ne voit pas clairement quelles seraient les responsabilités du transporteur substitué et du transporteur subséquent, selon le cas, si le transporteur contractuel ne leur communique pas les renseignements pertinents.

##### Paragraphe 2

La deuxième phrase du paragraphe 2 devrait être modifiée 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 . . .” (voir p. 66 du document A/CN.9/105, C, par. 4<sup>3</sup>).

<sup>3</sup> Le texte de ce paragraphe est le suivant :

“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

#### Article 16

##### Paragraphe 1

Il ne serait pas souhaitable que des réserves imprimées à l'avance, telles que “poids inconnu”, ne puissent pas être considérées comme une “mention spéciale”, car, dans la plupart des cas, le transporteur n'a pas les moyens suffisants de contrôler le poids qui a été indiqué.

#### Article 21

##### Paragraphe 1 et 3

Aux paragraphes 1 et 3, les mots “litige auquel le contrat de transport donne lieu” comprennent également les différends concernant le fret. Comme la convention ne traite pas du fret, sauf au paragraphe 1, k, de l'article 15, ces mots devraient être remplacés par “litige auquel la présente Convention donne lieu”.

##### Paragraphe 2

Il est proposé de supprimer le paragraphe 2, qui traite d'un certain nombre de questions de procédure dont la solution devrait être laissée au droit national.

#### Article 24

Le libellé de la deuxième phrase risque d'inciter le propriétaire des marchandises à refuser de contribuer aux avaries communes en faisant valoir que c'est le transporteur qui est responsable et que la règle D des Règles d'York et d'Anvers n'est pas applicable. La solution suivante est proposée :

“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.

“2. 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.

“3. Les dispositions du paragraphe précédent sont sans effet sur l'obligation de contribuer aux avaries communes dans les cas où le transporteur ne peut justifier l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense.”

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 . . .” (Voir également A/CN.9/105, C, par. 4; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. VI : 1975, deuxième partie, IV, 3.)

Philippines<sup>1</sup>

[Original : anglais]

## Article premier

## Paragraphe 1

Le terme "transporteur" ne désigne pas seulement le "transporteur contractuel" mais aussi tout "transporteur substitué" tel que le définit le paragraphe 2; ce terme ne devrait donc pas figurer dans la définition du "transporteur contractuel". Il conviendrait peut-être d'en donner une définition au même titre que les termes "transporteur contractuel" et "transporteur substitué". Si on voulait le faire, on pourrait utiliser la formule suivante : "TOUTE PERSONNE QUI S'ENGAGE À RÉALISER UN TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER MOYENNANT REMUNÉRATION".

## Paragraphe 3

Le terme "destinataire" ne désigne pas toute personne "habilitée à prendre livraison des marchandises", car alors la définition s'appliquerait aussi à une personne autorisée à prendre livraison des marchandises en vertu, par exemple, d'une décision judiciaire; le terme "destinataire" ne devrait s'entendre que de la personne désignée pour prendre livraison *selon les termes du contrat ou du connaissement*, que la livraison soit stipulée à une personne dénommée, à ordre ou au porteur<sup>2</sup>.

## Paragraphe 4

Il n'est pas souhaitable de faire figurer dans une définition le terme même que l'on veut définir. Au lieu du mot "goods", répété dans la version anglaise du texte, il conviendrait d'utiliser les mots "ARTICLE OF COMMERCE OR MERCHANDISE" (ARTICLES DE COMMERCE OU DE BIENS). Les mots "fourni par le chargeur" devraient être supprimés car il semble que la personnalité de celui qui fournit l'emballage n'a pas à intervenir pour que celui-ci soit considéré comme faisant partie des marchandises elles-mêmes<sup>3</sup>.

## Paragraphe 5

Il y aurait lieu de supprimer les mots "où les marchandises doivent être livrées" puisque le contrat de

transport de marchandises par mer d'un port à un autre n'implique pas nécessairement l'obligation de livrer les marchandises à un destinataire ou une autre personne dans cet autre port. Tel est le cas du transport de marchandises par mer aux seules fins de présentation ou d'exposition.

Dans la version anglaise, il conviendrait d'utiliser le mot "freightage" au lieu de "freight" pour désigner le prix du transport des marchandises ou du "freight" (chargement) en question.

## Paragraphe 6

Il conviendrait de supprimer les mots "contre remise de ce document" puisque, en cas de perte du connaissement délivré au chargeur ou au destinataire ou de ce qui en tient lieu, la livraison des marchandises au destinataire peut être effectuée soit en demandant au destinataire de signer un reçu attestant la livraison des marchandises et/ou de donner un cautionnement pour garantir le transporteur contre le risque d'une livraison erronée. La "remise" du connaissement ne devrait pas être sa finalité essentielle, qui est de servir de preuve du contrat de transport<sup>4</sup>.

## Observations sur l'article premier

L'article premier ne devrait-il pas également définir le terme "affréteur" et préciser si le terme "transporteur" s'entend aussi d'un "affréteur"? Il y a lieu de noter que, si le paragraphe 4 de l'article 2 stipule que les dispositions de la convention ne sont pas applicables au contrat d'affrètement, ce même paragraphe prévoit également que "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". Si le terme "affréteur" devait être aussi défini à l'article 2, il conviendrait d'en harmoniser la définition avec la définition donnée éventuellement dans le projet sur la réglementation internationale des transports maritimes. En l'absence d'une définition du terme "affréteur", le Gouvernement philippin propose la formulation suivante : "PERSONNE QUI LOUE UN NAVIRE OU UNE PARTIE D'UN NAVIRE OU EN ACQUIERT L'UTILISATION POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES PAR MER D'UN PORT A UN AUTRE POUR SON PROPRE COMPTE OU LE COMPTE D'AUTRUI, MOYENNANT LE PAIEMENT D'UNE REMUNERATION".

## Article 2

## Paragraphe 1

Il y aurait lieu de supprimer le mot "deux" étant donné qu'un transport de marchandises peut intéresser des ports situés dans plus de deux Etats.

<sup>4</sup> "Connaissement" 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] AU DESTINATAIRE. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être livrées à l'ordre d'une personne dénommée, ou à ordre, ou au porteur" (par. 6 modifié).

<sup>1</sup> Lorsqu'il propose, dans certaines de ses observations, des amendements à des dispositions du projet de convention, le Gouvernement philippin reprend parfois le texte de ces dispositions en y incorporant les modifications suggérées. Le texte des dispositions ainsi modifiées est alors reproduit en note de bas de page. Dans ces notes, ainsi que dans le texte, les mots en majuscules sont ceux dont le Gouvernement philippin propose l'insertion, et les mots entre crochets sont ceux dont il suggère la suppression.

<sup>2</sup> "Destinataire" signifie la personne habilitée, SELON LES TERMES DU CONTRAT DE TRANSPORT OU DU CONNAISSEMENT, à prendre livraison des marchandises" (par. 3 modifié).

<sup>3</sup> "Marchandises" signifie toute sorte [de biens] D'ARTICLES DE COMMERCE OU 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]" (par. 4 modifié).

## Article 4

## Titre

Il conviendrait, dans la version anglaise du projet, de remplacer le mot "responsibility" par "liability" de façon à reprendre le terme utilisé dans le titre général de la deuxième partie, à laquelle cet article se rattache.

## Article 5

## Paragraphe 4

Selon le projet de convention, le transporteur n'est responsable pour un dommage dû à un incendie que si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une négligence de sa part; selon l'amendement proposé, le transporteur serait responsable s'il ne peut prouver que lui-même ou ses mandataires ont pris toutes précautions utiles pour prévenir l'incendie. En droit philippin, les transporteurs publics sont tenus d'exercer une diligence extrême : ils sont présumés responsables, à charge pour eux de prouver le contraire<sup>5</sup>.

## Article 6

## Paragraphe 1

Selon la jurisprudence philippine, toutes les variantes du paragraphe 6 du projet de convention tendant à fixer la responsabilité du transporteur à une somme déterminée sans aucune condition et sans le consentement du chargeur ou du destinataire sont nulles comme contraires à l'ordre public. C'est ainsi que, dans l'affaire *Heacock c. Macondray and Co.* (*Philippine Reports*, vol. 42, p. 205), la Cour suprême des Philippines a jugé que : "les connaissements prévoient souvent une des trois catégories de clauses suivantes : a) des clauses exonérant le transporteur de toute responsabilité pour perte ou dommage résultant de sa propre négligence; b) des clauses prévoyant une limite forfaitaire d'une valeur convenue pour cette responsabilité; c) des clauses limitant la responsabilité du transporteur à un montant convenu à moins que le chargeur ne déclare une valeur plus élevée et ne paie un taux de fret plus élevé. Les clauses de la première et de la deuxième catégorie sont nulles comme contraires à l'ordre public; celles de la troisième catégorie sont valides et exécutoires". Toutes les "variantes" de l'article 6 du projet de convention relèvent de la deuxième catégorie susmentionnée et sont donc frappées de nullité au regard de la jurisprudence philippine.

Le Gouvernement philippin propose donc pour l'article 6 le libellé suivant :

"La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une

<sup>5</sup> "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 mandataire], À MOINS QU'IL NE PROUVE QUE LUI-MÊME, SES PRÉPOSÉS OU MANDATAIRES ONT PRIS TOUTES LES MESURES NÉCESSAIRES POUR PRÉVENIR L'INCENDIE" (par. 4 modifié).

somme équivalant à (...) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées ou, en cas de retard, à une somme ne dépassant pas [le double du] fret payé ou payable, à moins que le chargeur n'ait déclaré une valeur plus élevée et n'ait payé un taux de fret plus élevé sur la base de la valeur déclarée."

La disposition proposée est conforme au droit et à la jurisprudence des Philippines. Au cas où elle ne rencontrerait pas l'agrément du Groupe de travail, le Gouvernement philippin suggère l'adoption du paragraphe 5 de l'article IV de la Convention de Bruxelles de 1924, rédigé comme suit :

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

L'article 372 du Code de commerce philippin en vigueur prévoit que : "le montant que le transporteur est tenu de payer lorsque les marchandises sont perdues ou égarées est déterminé conformément aux mentions portées sur le connaissement, et le chargeur n'est pas autorisé à apporter la preuve qu'il y avait parmi les marchandises déclarées des articles d'une valeur plus élevée, ou des espèces".

L'article 2226 du Code civil philippin en vigueur stipule d'autre part ce qui suit : "La valeur de la compensation pour dommage est celle dont sont convenues les parties au contrat en cas de contravention à ce contrat." Une compensation dont le montant ou le mode de calcul est fixé par la loi (ou par le projet de convention) ne saurait être considérée comme résultant d'une convention entre les parties.

## Paragraphe s'appliquant à toutes les variantes

On peut conserver telles quelles les dispositions du projet de convention concernant la définition du franc (ou de la livre le cas échéant) et la conversion de cette unité dans la monnaie nationale de l'Etat de la juridiction saisie.

## Article 13

## Paragraphe 2

Il y aurait lieu d'ajouter les mots suivants : "et les précautions à prendre" en vue d'harmoniser les dispositions du paragraphe 2 avec celles du paragraphe 1<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> "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 ET LES PRÉCAUTIONS À PRENDRE. Lorsque les marchandises dangereuses sont expédiées sans que le transporteur ait eu connaissance de leur nature ou de leur caractère OÙ DES PRÉCAUTIONS À PRENDRE, le chargeur sera responsable de tous dommages et dépenses découlant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement" (par. 2 modifié).

## Paragraphe 3

Il conviendrait ici aussi d'ajouter les mots "et les précautions à prendre". Il est suggéré d'ajouter le mot "immédiat" après le mot "danger", de manière que le transporteur ne puisse débarquer, détruire ou rendre inoffensives les marchandises qu'il tient pour dangereuses que si le caractère "immédiat" du danger qu'elles présentent est manifeste. Le transporteur sait, depuis le début, que les marchandises sont "dangereuses"; pour qu'il puisse les débarquer, les détruire ou les rendre inoffensives, ces marchandises doivent lui paraître *ultérieurement* présenter un danger "immédiat" pour le navire ou la cargaison; autrement, une telle disposition permettrait au transporteur d'agir arbitrairement ou d'abuser de son pouvoir discrétionnaire<sup>7</sup>.

## Article 15

## Paragraphe 1, j

On devrait également reconnaître la validité de la signature en fac-similé, etc., si l'*usage* le permet<sup>8</sup>.

## Paragraphe 1, k

Dans la version anglaise du texte, le mot "*freight*" devrait être remplacé par le mot "*freightage*", puisque "*freight*" désigne d'ordinaire les marchandises transportées, alors qu'on entend par "*freightage*" le prix du transport du "*freight*".

## Paragraphe 1, l

Le paragraphe 1, l pourrait être supprimé car il ne fait que renvoyer aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 23. Si le paragraphe 1, l était supprimé, le paragraphe 1, m proposé pourrait devenir le paragraphe 1, l.

## Paragraphe 1, m

Il y aurait lieu d'ajouter un nouvel alinéa m rédigé comme suit : "le montant facturé ou la valeur estimative des marchandises". Il importe d'adopter ce libellé aux fins d'harmonisation avec l'amendement proposé à l'article 6, selon lequel la responsabilité du transporteur est, en cas de perte totale, limitée à la valeur déclarée par le chargeur sur le connaissement.

<sup>7</sup> "Néanmoins, si de telles marchandises dangereuses embarquées alors qu'on en connaissait la nature et le caractère ET LES PRECAUTIONS À PRENDRE deviennent un danger IMMÉDIAT 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" (par. 3 modifié).

<sup>8</sup> "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 OU L'USAGE du pays où le connaissement est émis l'autorise" [par. 1, j) modifié].

## Paragraphe 3

Etant entendu que l'omission d'une ou plusieurs mentions devant figurer sur le connaissement n'affectent pas la validité du document, il serait bon de prévoir une sanction contre le transporteur défaillant afin de l'inciter à émettre un connaissement portant toutes les mentions requises. A cette fin, on pourrait stipuler que le transporteur ne bénéficierait pas alors de la limitation de responsabilité pour perte des marchandises prévue par l'article 6<sup>9</sup>.

## Article 16

## Paragraphe 4

Dans la version anglaise, le mot "*freight*" devrait être remplacé par le mot "*freightage*" pour les raisons déjà exposées à propos de l'article 15.

## Article 21

## Paragraphe 3

La dernière phrase du paragraphe 3 devrait être supprimée car elle peut donner lieu à un conflit de décisions entre tribunaux différents des Etats contractants. Seul le premier tribunal saisi du litige devrait être compétent pour ordonner des mesures provisoires ou conservatoires.

## Article 25

## Paragraphe 1

Il conviendrait de supprimer ce paragraphe, dont les dispositions sont en conflit avec celles de l'article 23. Dans la mesure où il y a transport de marchandises par mer entre deux ports d'Etats différents, les dispositions de la convention doivent s'appliquer *exclusivement* pour éviter tout conflit de lois.

Le paragraphe 1 de l'article 25 pourrait être conservé si l'on y ajoutait les mots suivants : "qui ne sont pas contraires aux dispositions de la présente Convention"; le libellé de ce paragraphe se lirait alors comme suit :

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 international concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer QUI NE SONT PAS CONTRAIRES AUX DISPOSITIONS DE LA PRESENTE CONVENTION.

<sup>9</sup> "Le défaut d'une ou plusieurs mentions visées par le présent article n'affecte pas la validité du connaissement [...], MAIS PRIVE LE TRANSPORTEUR DU BÉNÉFICE DES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 6" (par. 3 modifié).

*République démocratique allemande*

[Original : anglais]

*Observations générales.**Articles 4 et 10*

1. La République démocratique allemande apprécie les travaux accomplis depuis 1969 par le Groupe de travail de la CNUDCI sur la réglementation internationale des transports maritimes qui a examiné la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Convention de Bruxelles de 1924) et le Protocole portant modification de cette convention (Protocole de Bruxelles de 1968) en vue de les réviser et qui a finalement mis au point un projet de convention sur le transport de marchandises par mer.

La République démocratique allemande se félicite des efforts, dont témoigne le projet, en vue d'harmoniser le droit en matière de transport international et de tenir compte des nouvelles techniques de transport dans les dispositions proposées. La République démocratique allemande appuie notamment les principes sur lesquels reposent les articles 4 et 10. L'article 4, qui porte sur la responsabilité qui lie le transporteur du moment où il a pris les marchandises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison, couvre la période pendant laquelle la plupart des dommages se produisent dans la pratique. Par voie de conséquence, l'article 10 établit la responsabilité conjointe des transporteurs contractuels et des transporteurs substitués. Il faudrait maintenir ces dispositions et en préciser encore davantage le libellé.

2. Pour contribuer à l'achèvement du projet de convention, la République démocratique allemande présente les observations suivantes :

*Article 2*

2.1. Le paragraphe 4 de l'article 2 exclut le contrat d'affrètement du domaine d'application de la présente Convention. Le titre de la Convention ne correspond donc pas au sujet effectivement traité dans cet instrument. La République démocratique allemande souhaiterait que l'on fasse disparaître cette anomalie en incluant les contrats d'affrètement dans le domaine d'application de la Convention conformément au titre de cette dernière.

*Article 6*

2.2. En ce qui concerne la limite de la responsabilité à une certaine somme (art. 6), la République démocratique allemande préférerait la variante B, complétée par la règle sur les conteneurs (al. a du paragraphe 2 de la variante C). Dans cet article, il semblerait indiqué de formuler comme suit la dernière phrase du paragraphe qui s'applique à toutes les variantes :

“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 ou à la date de l'accord de la partie intéressée.”

Cette stipulation du projet de convention est fondée sur l'hypothèse qu'on ne peut faire valoir un droit qu'en ayant recours aux tribunaux alors que la pratique prouve qu'un grand nombre de différends sont réglés par voie d'accord entre les parties intéressées.

*Article 8*

2.3. La République démocratique allemande estime qu'il serait souhaitable d'inclure dans le projet de convention une règle générale selon laquelle le transporteur serait responsable des actes et des omissions commis par ses préposés ou mandataires et ne pourrait donc, si l'article 8 était modifié dans ce sens, se prévaloir de la limitation de responsabilité en ce qui concerne les dommages résultant d'une faute visée dans cet article commise par le transporteur ou ses préposés ou mandataires.

*Article 9*

2.4. En ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 9, la République démocratique allemande considère qu'il demeure difficile de savoir quels sont “règlements en vigueur” qu'il vise. Il faudrait indiquer clairement que lesdits règlements ne sont pas des règlements nationaux. C'est pourquoi, la République démocratique allemande propose de restreindre la portée du paragraphe 1 de l'article 9 en y précisant que le transporteur ne sera autorisé à transporter les marchandises en pontée qu'en vertu d'un accord contractuel exprès. Dans le cas des transports de conteneurs, il faudrait ajouter à l'article 9 un autre paragraphe aux termes duquel le transporteur serait autorisé à transporter les conteneurs en pontée même s'il n'existe pas d'accord contractuel le stipulant expressément, si ce transport est effectué dans les mêmes conditions sur le plan légal que pour le transport en cale.

*Article 11*

2.5. La République démocratique allemande recommande de supprimer le paragraphe 2 de l'article 11 étant donné qu'à son avis cette stipulation est, du point de vue juridique, incompatible avec le principe du transport sous connaissance direct. Lorsque le transporteur s'engage à assurer un transport de bout en bout, il devrait également être responsable pendant toute la période sur laquelle porte le contrat.

*Article 18*

2.6. La République démocratique allemande estime que l'article 18 devrait être fondé sur les prémisses suivantes :

“Si le transporteur délivre un document autre qu'un connaissance à la demande du chargeur, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la prise

en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites."

Afin de tenir compte des tendances du développement international, il faudrait compléter l'article 18 en y mentionnant les effets juridiques de ces autres documents. La République démocratique allemande propose le texte suivant :

"Le transporteur est tenu de livrer les marchandises au destinataire désigné dans ce document au port de destination."

"Le chargeur conserve le droit de disposer des marchandises tant qu'elles n'auront pas atteint leur port de destination, sauf s'il a transféré antérieurement ce droit par écrit et sans réserves au destinataire ou à une tierce personne et a informé le transporteur de ce transfert."

"Si ce document mentionne certaines conditions de transport, ces dernières sont considérées comme valides si le destinataire en est informé ou s'il peut en avoir connaissance autrement."

#### Articles 21 et 22

2.7. La République démocratique allemande pense qu'il serait plus approprié que les articles 21 et 22 partent du principe qu'en cas de différend résultant d'un contrat de transport ou en rapport avec un contrat de transport ce différend devra toujours être porté devant la juridiction dont les parties seront convenues dans le contrat, ou si des Etats sont parties à un accord international qui fixe le lieu du règlement de litiges spécifiques, que les dispositions prévues par le droit international seront applicables.

Le présent projet de convention ne peut accorder au demandeur le droit de choisir le lieu de règlement du litige que si les parties n'ont pas conclu d'accord à ce sujet ou si les Etats où les parties ont leur résidence, ou à défaut, leur établissement n'ont pas d'obligation qui les lient en vertu du droit international. Il serait préférable de limiter ce choix à une juridiction située

Au port de chargement, ou

Au port de déchargement, ou

Au lieu où se trouve l'établissement principal du transporteur.

#### Article 2, paragraphe 2, et article 5, paragraphe 4

2.8. En outre, lors de la mise au point définitive du projet de convention, il faudrait examiner à nouveau si, conformément aux définitions énoncées à l'article premier, il conviendrait de compléter la liste de personnes spécifiées au paragraphe 2 de l'article 2 et au paragraphe 4 de l'article 5 en y ajoutant le "transporteur substitué".

#### République socialiste soviétique de Biélorussie

[Original : russe]

Le projet de convention sur le transport de marchandises par mer, rédigé par la Commission des Nations

Unies pour le droit commercial international, contient un certain nombre de dispositions qui suscitent des doutes et demandent à être précisées. En ce qui concerne le titre même de la convention, il convient de noter que la formule proposée est trop large. Comme on le constate à la lecture du projet, la convention traite de toute une série de questions fondamentales, mais non de toutes les questions que pose le contrat de transport de marchandises par mer. Il conviendrait de tenir compte de ce fait dans la rédaction définitive du projet.

#### Article 1

1. Il semble inutile d'inclure au paragraphe 4 de cet article, qui définit la notion de "marchandises", une disposition indiquant que le terme "marchandises" comprend "les animaux vivants".

2. Au paragraphe 5 du même article, qui définit le "contrat de transport", il conviendrait de prévoir que ce contrat doit être fait par écrit.

#### Article 2

Le paragraphe 4, qui traite du domaine d'application de la convention, devrait être complété par l'addition à la fin de la deuxième phrase des mots : "s'il (le porteur du connaissance) n'est pas l'affréteur".

#### Article 4

La dernière partie du paragraphe 1, à partir des mots "au port de chargement . . .", peut être supprimée, car la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur est en fait définie au paragraphe 2 du même article.

#### Article 5

1. Le paragraphe 5 ne paraît pas utile, puisqu'il résulte probablement du paragraphe 1, en vertu du principe général qui y est énoncé, que le transporteur n'a pas commis de faute et est donc déchargé de toute responsabilité lorsqu'un dommage survient en raison des "risques particuliers" inhérents au transport d'animaux vivants.

2. Le paragraphe 6, prévoyant que 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, demande à être précisé. En particulier, le critère de ce qui constitue des "mesures raisonnables" risque, dans le cas présent, d'avoir un effet négatif sur le respect des lois traditionnelles en ce qui concerne l'obligation de porter secours aux navires en détresse.

#### Article 6

En ce qui concerne cet article, qui fixe les limites de la responsabilité, la variante D, avec sous-variante x, — "le fret" —, paraît de loin préférable aux autres et devrait être retenue lorsque l'on reviendra sur cette question.

*Article 8*

Les termes "soit téméairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement" — à la fin de la première phrase — devraient être supprimés, car il serait extrêmement difficile de démontrer l'existence de circonstances aussi subjectives.

*Article 9*

1. Il serait souhaitable de rendre le paragraphe 1 plus précis en spécifiant en l'occurrence que les règles et règlements applicables sont ceux d'un pays déterminé, par exemple, "le pays du port de chargement".

2. Il serait sans doute souhaitable d'apporter certaines modifications de rédaction au paragraphe 3, en particulier de rédiger plus clairement la disposition principale, qui prévoit l'application des articles 6 et 8 lorsque les marchandises sont illégalement transportées en partie et que la perte, le dommage ou le retard dans la livraison résultent exclusivement du transport en pontée.

3. L'indication dans le connaissement du fait que les marchandises sont transportées en pontée est d'une importance capitale, tant dans les rapports entre l'expéditeur et le destinataire que dans les rapports entre le transporteur et le propriétaire des marchandises. C'est pourquoi il paraît utile de prévoir une disposition à cette fin au début de l'article 9 ou à l'article 15.

*Article 11*

Il serait utile d'introduire dans le paragraphe 1 de cet article une disposition définissant de façon plus précise les situations prévues aux articles 10 et 11, et indiquant que ces articles (10 et 11) se réfèrent aux cas où le contrat contient une clause spéciale et que le transporteur n'exécute que la partie du transport expressément stipulée.

*Article 16*

Il faudrait compléter le paragraphe 1 en ajoutant à la fin dudit paragraphe une disposition prévoyant que le transporteur a le droit dans certaines conditions d'introduire dans le connaissement une réserve appropriée relative aux indications particulières concernant les marchandises à propos desquelles il a des raisons de concevoir des soupçons ou qu'il n'a pas pu contrôler.

*Article 17*

1. Le paragraphe 3 peut sans doute être supprimé, car les questions dont il traite peuvent être réglées conformément aux dispositions de la législation nationale.

2. Le paragraphe 4 peut également être supprimé, car le règlement des questions auxquelles il se réfère est déjà prévu à l'article 8.

*Article 19*

1. Il serait utile de prévoir au paragraphe 2 de cet article, ainsi qu'aux paragraphes 1 et 5, des dispositions uniformes en ce qui concerne le délai imparti au destinataire pour remettre sa notification écrite au transporteur, en adoptant la formule "la date où les marchandises ont été remises au destinataire".

2. Il conviendrait d'inclure au paragraphe 6 une disposition indiquant que la notification adressée au transporteur sera considérée comme valable à l'égard d'un transporteur substitué ayant effectué une partie du transport.

*Article 20*

Il conviendrait de rédiger le paragraphe 3 de cet article dans les mêmes termes que le paragraphe 2 de l'article 22 de la Convention de 1974 sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises, qui se lit comme suit : "le débiteur peut à tout moment, pendant le cours du délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration écrite adressée au créancier. Cette déclaration peut être renouvelée".

*Article 21*

Il ne paraît pas utile d'inclure cet article dans le texte de la convention, car la question de compétence dont il traite est trop complexe et sort du cadre de la convention elle-même. De toute évidence, ce problème relève de la législation nationale. A titre d'alternative, l'on pourrait prévoir que la règle inscrite au paragraphe 1, *a, b, c, d*, relativement à la compétence, s'appliquera au cas où le tribunal compétent n'est pas expressément indiqué dans le contrat de transport lui-même.

*Article 22*

L'on peut douter de l'utilité d'inclure cet article dans le projet, car il est de nature — en matière de contrat de transport de marchandises par mer — à détourner les intéressés du recours à la procédure arbitrale, qui est largement admise et qui présente de nombreux avantages par rapport à la procédure judiciaire; c'est notamment une procédure plus efficace, plus simple et beaucoup moins coûteuse.

*République socialiste soviétique d'Ukraine*

[Original : russe]

L'unification des normes internationales dans le domaine des transports maritimes représente, comme on le sait, l'une des tâches dont l'Assemblée générale des Nations Unies a confié l'exécution à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international. Le texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, qui a été approuvé dans le cadre du Groupe de travail de la CNUDCI, peut être considéré comme une étape concrète à cet égard.

Le texte de ce projet de convention ainsi que les observations et commentaires qui seront présentés par les gouvernements des Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies pourront, semble-t-il, servir de base pour continuer l'élaboration du projet de la convention précitée aux sessions ordinaires de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international. Cependant, il convient de formuler plusieurs observations au sujet de quelques-unes des dispositions du projet de convention.

#### *Titre du projet de convention*

Il découle du projet de convention, en particulier du paragraphe 4 de son article 2 où il est prévu que les dispositions de cet instrument ne seront pas applicables aux transports effectués en vertu d'un contrat d'affrètement, que le champ d'application de la convention en cours d'élaboration sera jusqu'à un certain point limité, c'est-à-dire que la convention ne régira pas tous les aspects du transport de marchandises par mer. Cette circonstance devrait, semble-t-il, se refléter dans le titre du projet de convention. On pourrait, par exemple, ajouter au titre actuel du projet des mots tels que "sur l'unification de certaines normes relatives au".

#### *Article premier*

Dans la définition de l'expression "Contrat de transport" (paragraphe 5), il conviendrait d'ajouter une indication à l'effet que ce contrat est conclu par écrit. Cela contribuerait à éviter d'éventuels malentendus dans l'interprétation de cette expression.

#### *Article 5*

La disposition selon laquelle le transporteur n'échappe à la responsabilité d'un préjudice causé à la marchandise que si ce préjudice résulte de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer (paragraphe 6) soulève des doutes au sujet de son application pratique, tant directement en mer que lors de l'examen de différends concrets, en raison du caractère vague et imprécis de la notion de "raisonnable".

#### *Article 6*

Pour poursuivre l'examen de la question des limites de la responsabilité, il serait préférable d'adopter la variante D, avec la sous-variante x.

#### *Article 8*

Dans les deux phrases de cet alinéa, il conviendrait de supprimer les mots "soit" et "soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement"; en effet, la notion de "témérité" équivaut en fait à celle de "négligence", cependant que les mots "en sachant que ces dommages en résulteraient probablement" ne pourraient que donner lieu à des difficultés lors de leur interprétation.

#### *Article 9*

A la fin du paragraphe 1, on pourrait ajouter les mots "dans le pays du port de chargement". Cela permettrait de préciser quelles sont les normes et les règles applicables.

#### *Article 15*

Au paragraphe 2 de cet article, il conviendrait d'indiquer que, si la marchandise est transportée en pontée, cette circonstance doit être mentionnée dans le connaissement. En cas de situation litigieuse, cette mention pourrait présenter une importance considérable.

#### *Article 19*

Au paragraphe 2 de cet article, il conviendrait de remplacer les mots "la livraison a été achevée" par les mots "la marchandise a été remise au destinataire". Cela indiquerait d'une manière plus précise le point de départ du délai dans lequel le destinataire doit donner un avis par écrit au transporteur.

#### *Article 21*

Etant donné l'extrême complexité du problème de la compétence, qui outrepassse le cadre de la convention en cours d'élaboration, il conviendrait de supprimer le texte de cet article dans le projet de convention, en tenant compte du fait que les questions de ce genre seront réglées dans le cadre de la réglementation nationale appropriée.

#### *Article 22*

Les dispositions de cet article prévoient de nombreux endroits où l'arbitrage pourrait éventuellement avoir lieu, ce qui ouvre de larges possibilités au choix arbitraire de tel ou tel endroit concret. Or, cela pourrait créer de sérieux obstacles à l'utilisation de la procédure d'arbitrage pour examiner des différends relatifs au transport de marchandises par mer. Dans ces conditions, il serait souhaitable de supprimer le texte de cet article dans le projet de convention et de se borner à reconnaître dans cet article la validité des clauses d'arbitrage figurant directement dans les contrats de transport maritime.

#### *Royaume-Uni de grande-Bretagne et d'Irlande du Nord*

[Original : anglais]

#### *Observations générales*

1) Le Gouvernement britannique reconnaît les grands efforts déployés par toutes les parties en vue de mettre au point un projet de texte qui, sous sa forme actuelle, élimine la plupart des obstacles à la conclusion d'une convention.

2) Toutefois, un certain nombre de problèmes subsistent. Les milieux commerciaux au Royaume-Uni considèrent que toute augmentation du fret provenant

d'un système qui imposerait une responsabilité plus "objective" a peu de chance d'être compensée par une baisse correspondante du prix de l'assurance des marchandises. Les chargeurs ont reconnu le bien-fondé de cette observation et ont indiqué catégoriquement qu'ils préféreraient adresser leurs réclamations aux assureurs plutôt qu'aux armateurs. Ils jugent aussi qu'il est essentiel que leurs dépenses d'assurance puissent être correctement comptabilisées et ils craignent que ce ne soit pas possible si leurs primes sont intégrées au fret.

En outre, on pense que le fait d'imposer aux transporteurs une responsabilité plus "objective" (en particulier le fait d'éliminer l'exception relative aux erreurs de navigation) risque d'aller à l'encontre des intérêts des compagnies d'assurance de marchandises qui se créent dans les pays en développement. Ce point de vue semble être confirmé par les récentes études de la CNUCED sur les transports multimodaux (TD/B/AC.15/7 du 28 août 1974) et l'assurance maritime des marchandises (TD/B/C.3/120 du 9 mai 1975).

3) Il convient également de souligner le fait que la nouvelle distinction qui est établie dans le projet de texte entre responsabilité pour pertes et dommages et responsabilité pour retard compliquera encore le contentieux entre assureurs des marchandises et assureurs maritimes et créera des problèmes en ce qui concerne le règlement des sinistres réclamé par les chargeurs aux assureurs des marchandises.

#### Article premier

##### Paragraphe 4

Il est jugé souhaitable que la définition du terme "marchandises" comprenne expressément les bagages non accompagnés. Voir également ci-après les observations relatives à l'article 25.

##### Paragraphe 5

Les mots "où les marchandises doivent être livrées" à la fin de ce paragraphe sont probablement superflus et pourraient être supprimés.

#### Article 2

##### Paragraphe 1

Tel qu'il est libellé, ce paragraphe rend la convention applicable à tous les contrats de transport de marchandises par mer, le seul moyen d'éviter ce résultat étant de conclure un contrat d'affrètement. Or, il arrivera — par exemple dans le cas de marchandises spéciales ou expérimentales — que cette solution ne soit pas souhaitable. Il faudrait donc permettre aux parties de se soustraire à l'application de la convention, ce qui pourrait se faire en insérant le paragraphe suggéré par le Groupe de rédaction à la sixième session du Groupe de travail (voir A/CN.9/88 du 29 mars 1974, par. 48<sup>1</sup>). On notera que cette disposition garantit le

statut spécial des connaissements en tant que documents négociables tout en permettant une certaine souplesse dans des cas spéciaux.

#### Article 4

##### Paragraphe 2

Le libellé de l'alinéa *a* n'est pas suffisant dans les cas (aujourd'hui fréquents) où le transporteur s'engage à effectuer la livraison (par terre ou par mer) hors du port de déchargement, ce qui est désormais important eu égard au sens donné au terme "livraison" au paragraphe 2 de l'article 5. Dans de tels cas, il est essentiel que la durée de la responsabilité du transporteur en vertu de la Convention soit clairement définie pour permettre aux parties de se mettre d'accord sur le régime de responsabilité applicable à la phase de transport terrestre prévue au contrat et pour éviter les conflits ou les chevauchements avec d'autres conventions qui pourraient s'appliquer en l'espèce. Pour remédier à cette déficience, on pourrait, à l'alinéa *b*, ajouter après le mot "destinataire" les mots "au port de déchargement", puis compléter l'alinéa par la nouvelle phrase suivante : "Lorsque les marchandises sont remises au destinataire hors du port de déchargement, la livraison sera réputée avoir eu lieu au port de déchargement." Si l'on effectue ce changement, il serait alors plus logique de remanier l'ordre des alinéas *a*, *b* et *c*, qui deviendraient *c*, *a* et *b*.

#### Article 5

##### Article dans son ensemble

L'un des principaux changements apportés par le texte actuel de l'article 5 est l'élimination de l'exception relative aux erreurs de navigation qui figurait au paragraphe 2, *a*, de l'article 4 des Règles de 1924. Comme indiqué plus haut dans les observations générales, tous les milieux commerciaux intéressés au Royaume-Uni, les armateurs, les chargeurs et leurs assureurs respectifs, s'accordent à souhaiter que l'exception relative aux erreurs de navigation soit conservée. En outre, le transfert du risque au transporteur qu'entraînerait l'élimination de cette exception aurait inévitablement pour conséquence de modifier la physionomie des assurances maritimes en restreignant le rôle de l'assurance des marchandises, résultat qui serait au détriment des pays en développement. Pour ces raisons, il est recommandé que l'on envisage sérieusement de réintroduire l'exception relative aux erreurs de navigation (au sens étroit, c'est-à-dire à l'exclusion de l'erreur dans l'administration du navire) : cela pourrait se faire en ajoutant après le paragraphe 3 un nouveau paragraphe allant dans le sens du texte proposé dans l'annexe. On notera que le transporteur ne peut se prévaloir de cette exception que lorsqu'il a pris toutes les mesures raisonnables.

<sup>1</sup> Ce paragraphe se lit comme suit :

« Lorsqu'il n'est pas émis de connaissement ou de document similaire formant titre, les parties peuvent expressément stipuler

que la Convention ne s'appliquera pas, à condition qu'un document établissant le contrat soit émis et qu'il y soit fait mention de cette stipulation signée par le chargeur. » (Voir *Annuaire de la CNUDCI*, vol. V : 1976, deuxième partie, III, 1.)

### Paragraphe 6

Les mesures envisagées dans ce paragraphe peuvent donner lieu à une action en avaries communes, par exemple dans le cas où une partie de la cargaison transportée est jetée à la mer pour sauver le reste. En pareil cas, le transporteur devrait continuer à être tenu de contribuer aux avaries communes (ce qui ne serait pas le cas aux termes du paragraphe sous sa forme actuelle). On obtiendrait ce résultat en ajoutant les mots "sauf en cas d'avarie commune et de sauvetage" après le mot "responsable", à la première ligne.

### Article 6

En l'absence de données quantitatives concernant les limites, il n'est pas possible de faire un choix définitif sur les bases de calcul de la responsabilité énoncées dans les variantes A à E. En principe, c'est la version la plus simple, celle de la variante A qui est fondée sur le poids et qui ne prévoit pas de traitement distinct de la responsabilité pour retard, qui paraîtrait préférable.

Selon la pratique britannique, lorsque les propriétaires de la marchandise ont payé le sauvetage et se retournent contre le transporteur en arguant d'une erreur de sa part, la demande est sujette à une limitation par unité. C'est le cas dans certains systèmes juridiques, mais pas dans tous. Il est donc suggéré d'introduire, soit à l'article 6, soit dans l'article traitant de l'avarie commune et du sauvetage, une disposition permettant aux propriétaires des marchandises d'obtenir le remboursement complet des sommes déboursées par eux.

### Article 7

Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, il conviendrait peut-être de faire figurer à l'article 7 une référence expresse au transporteur substitué. Du point de vue de la rédaction en général, il faudrait dans l'ensemble de la convention faire concorder les références au transporteur substitué; dans la version actuelle, il semble en effet qu'un conflit serait possible entre le paragraphe 2 de l'article 10 et, par exemple, les articles 13 et 14.

### Article 8

La déchéance du droit de se prévaloir des limitations prévues à l'article 6 concerne la responsabilité encourue pour *pertes, dommages et retard*, et il est suggéré que ces mots soient utilisés à la place du mot "dommages" tout au long de l'article 8.

### Article 13

#### Paragraphe 1

Les mots "chaque fois que cela est possible", à la quatrième ligne, sont ambigus et pourraient provoquer des difficultés dans la pratique. Rien ne devrait tempérer l'obligation d'apposer une marque ou une étiquette appropriée sur les marchandises dangereuses,

et ce membre de phrase devrait donc être supprimé. C'est là l'opinion des chargeurs du Royaume-Uni. Lorsqu'il est de fait matériellement impossible d'appliquer cette disposition, la question pourra être tranchée selon le droit national.

### Article 17

#### Paragraphe 1

Dans la deuxième phrase, les mots "l'inexactitude de ces indications" devraient être remplacés par "d'inexactitudes dans ces indications".

### Article 20

#### Article dans son ensemble

Le fait que le délai stipulé dans cet article ne s'applique pas aux actions en avaries communes a causé beaucoup d'inquiétudes. La question est traitée dans les observations relatives à l'article 24 ci-après.

#### Paragraphe 1

Des deux délais proposés, c'est celui d'un an qui paraît s'imposer. On remarquera que, dans les circonstances visées à l'alinéa *b* du paragraphe 1, une action éventuelle pourrait être prescrite lorsqu'un navire est immobilisé pendant un laps de temps supérieur au délai de prescription et qu'il y a perte des marchandises après que le navire a repris sa route.

### Article 21

#### Paragraphe 2, a

A la première phrase, les mots "une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant où . . ." risquent d'induire en erreur : la juridiction d'un tribunal est rarement limitée à une zone portuaire. Il faudrait remplacer ces mots par ce qui suit : "une action peut être intentée devant les tribunaux d'un Etat contractant dans un port duquel . . .". Il est également suggéré d'élargir la portée de la règle formulée dans cet alinéa en y insérant une disposition selon laquelle une action pourrait également être intentée devant tout tribunal d'un Etat contractant où un navire du même type que celui qui effectue le transport a été légalement saisi. Cette disposition ne s'appliquerait que dans les cas où la saisie du second navire dépendrait de la juridiction d'un tribunal distinct.

### Article 24

Sur plusieurs points importants, cet article reste peu satisfaisant et le Royaume-Uni, à la huitième session du Groupe de travail, a indiqué qu'il souhaitait revenir sur cette disposition. Tel qu'il est libellé, l'article 5 (Règles générales sur la responsabilité du transporteur) ne s'applique pas aux pertes se rattachant à la responsabilité pour avaries communes et on a jugé nécessaire d'introduire une disposition (qui forme ac-

tuellement l'article 24) rendant la convention applicable aux actions relatives aux avaries communes.

1) L'article 24 ne déroge pas aux termes de la convention; il serait donc préférable de le placer dans la deuxième partie (Responsabilité du transporteur) où il pourrait figurer comme un élément de l'article 5 ou, de préférence, comme article distinct.

2) Il importe que le délai de prescription fixé à l'article 20 ne puisse pas être appliqué à une demande reconventionnelle du propriétaire de la marchandise contre le transporteur par laquelle le premier réclame au second de prendre en charge sa contribution aux avaries communes lorsque la perte résulte d'une faute du transporteur. Cette situation se présente lorsque le règlement d'une avarie commune n'est achevé qu'après l'expiration du délai de prescription. De même, l'article 6 ne devrait pas s'appliquer aux actions du propriétaire de la marchandise concernant les contributions aux avaries communes et au sauvetage.

3) L'autre méthode par laquelle le propriétaire de la marchandise cherchera éventuellement à s'exonérer d'une contribution aux avaries communes sera de plaider "l'exception d'équité", en faisant valoir que le transporteur ne saurait profiter d'un tort qu'il a causé et obtenir du propriétaire de la marchandise le bénéfice d'une contribution aux avaries communes. Ce deuxième moyen de protéger les intérêts du propriétaire de la marchandise n'apparaît pas dans le libellé actuel de l'article 24 et, par inférence, pourrait en être exclu.

4) Il est nécessaire d'apporter deux autres modifications à l'article 24 pour tenir compte des points suivants : a) les "dispositions relatives aux avaries communes figurant au contrat de transport ou dans la législation nationale" auxquelles s'applique la convention n'ont pas trait au principe des avaries communes mais au règlement de ces dernières; et b) cet article devrait également s'appliquer aux actions récursoires en cas de sauvetage, où des facteurs semblables entrent en jeu.

En annexe à la présente note, on trouvera un texte révisé de l'article 24 destiné à remplacer ce dernier, qui tient compte des opinions présentées aux points 2, 3 et 4 ci-dessus, ainsi qu'au deuxième paragraphe des observations relatives à l'article 6 faites plus haut.

#### Article 25

##### Paragraphe 2

Il est proposé d'insérer à l'article 25 un nouveau paragraphe 2 stipulant que le régime de responsabilité prévu par la convention ne pourra être invoqué dans les cas où la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages est applicable. Cette convention, lorsqu'elle entrera en vigueur, s'appliquera aux bagages qui accompagnent un passager, c'est-à-dire aux "bagages" et aux "bagages de cabine" tels qu'ils sont définis aux paragraphes 5 et 6 de l'article premier. (Dans les observations relatives au paragraphe 4 de l'article premier figurant plus haut, il est demandé que la présente con-

vention contienne une disposition spéciale pour les bagages non accompagnés.)

#### Annexe

##### A. Nouveau paragraphe 3 proposé pour l'article 5 :

"Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, le transporteur, à condition d'avoir pris toutes les mesures qui peuvent être raisonnablement exigées, n'est pas responsable des pertes, dommages ou dépenses résultant d'erreurs de navigation."

##### B. Texte révisé de l'article 24 proposé :

##### "Avaries communes et sauvetage"

"Rien dans la présente Convention n'empêche l'application des dispositions relatives au règlement des avaries communes figurant au contrat de transport ou dans la législation nationale.

"A l'exception des articles 6 et 20, les dispositions de la présente Convention relatives à la responsabilité du transporteur pour perte ou dommages causés aux marchandises déterminent également si le destinataire peut refuser la contribution aux avaries communes ou au sauvetage mise à sa charge ou en poursuivre le remboursement."

#### Sierra Leone

[Original : anglais]

#### Article premier

##### Paragraphe 1

La définition du "transporteur" semble comprendre la partie contractante et son mandataire. Si tel est le cas, est-il vraiment nécessaire de faire mention du "mandataire" indépendamment du "transporteur", comme par exemple au paragraphe 1 de l'article 5 ? Si la définition du "transporteur" qui est donnée au paragraphe 1 de l'article premier n'est pas censée comprendre le "mandataire", ajouter les mots "et pour le compte de laquelle" après les mots "par laquelle toute personne".

#### Article 5

##### Paragraphe 1

Voir les observations relatives au paragraphe 1 de l'article premier.

##### Paragraphe 4

Puisque le transporteur est nécessairement le propriétaire ou le capitaine du navire, ne serait-ce pas plutôt au transporteur, qui sera au courant des circonstances de l'incendie, de prouver qu'il a agi avec la diligence requise, qu'au demandeur de prouver qu'il y a eu faute ou négligence ? Il semble que la règle de la *common law* "res ipsa loquitur" devrait s'appliquer dans ce cas. Voir les paragraphes 5 et 7 de l'article 5, où la charge de la preuve incombe au transporteur.

##### Paragraphe 6

L'article adopte la notion d'avarie particulière de la *common law*; il reste muet au sujet de l'avarie commune, laissant ainsi le chargeur ou le destinataire sans recours, en vertu de la convention, pour les actes

d'avarie commune accomplis par le transporteur. La question de l'avarie commune ne peut relever uniquement des dispositions du contrat de transport ou de la loi nationale applicable. Si la convention cherche à protéger les intérêts du transporteur par une exonération de responsabilité en cas d'avarie particulière, elle doit également prendre en considération les intérêts du chargeur ou du destinataire, qui peut ne pas être aussi au courant de la réglementation des transports maritimes que le transporteur, et elle doit prévoir des dispositions adéquates pour les cas d'avarie commune.

#### Article 6

La variante E est jugée préférable.

#### Article 20

##### Paragraphe 1

Le délai de prescription fixé dans cet article devrait être de deux ans.

#### Article 22

##### Paragraphe 4

De l'avis du Gouvernement sierra-léonien, cette clause devrait être supprimée. Les dispositions de la convention relatives à l'arbitrage ne devraient s'appliquer que lorsque les parties n'ont pas fait mention de l'arbitrage dans le contrat. Les parties doivent rester libres de déterminer à l'avance comment elles entendent soumettre à l'arbitrage les différends qui pourraient s'élever entre elles. Le paragraphe 5 de l'article 22 ne ménage pas cette liberté, car il ne se réfère qu'à un accord relatif à l'arbitrage conclu après la survenance du litige.

#### Article 23

##### Paragraphe 1

Il faudrait supprimer cet article. Les conventions particulières devraient être autorisées pour écarter l'application des dispositions de la convention.

##### Paragraphe 3

La convention devrait s'appliquer automatiquement à un connaissement qui ne fait pas mention de la convention et qui ne contient pas de dispositions contraires à celles de la convention.

#### Suède

[Original : anglais]

#### Observations générales

Depuis que la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

ont pris l'initiative de réviser la Convention de 1924<sup>1</sup>, le Gouvernement suédois a suivi avec le plus grand intérêt les travaux consacrés à l'élaboration d'un nouveau régime international du transport des marchandises par mer et il est satisfait que l'étude approfondie de cette question à laquelle a procédé le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI l'ait conduit à rédiger un projet de convention nouvelle qui, du point de vue du fond et de la structure, serait alignée sur les instruments internationaux récents régissant les autres modes de transport. De façon générale, le Gouvernement suédois juge acceptables les règles de ce projet et il serait favorable à l'adoption d'une convention internationale fondée sur ce texte.

Le Gouvernement suédois sait que le projet de convention est, sur un certain nombre de points essentiels, le résultat de délicats compromis. Or, étant donné qu'il importe que la future convention obtienne une participation internationale aussi large que celle dont jouit actuellement la Convention de 1924, il espère que l'équilibre ainsi réalisé ne sera pas rompu au cours des débats qui seront ultérieurement consacrés au projet de convention.

#### Observations sur des points précis

#### Article 5

L'un des aspects essentiels du projet est le régime qu'il prévoit en matière de responsabilité, en particulier dans son article 5. Du point de vue juridique, le nouveau régime représente une amélioration sensible par rapport au régime de la Convention de 1924. La durée de la responsabilité obligatoire a été étendue à la totalité de la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur, de ses préposés ou de ses agents. L'article 5 établit une présomption de faute selon laquelle le transporteur est responsable du fait de ses préposés ou agents et il abandonne les exonérations propres au transport par mer qui figuraient dans la Convention de 1924. En prévoyant expressément que le transporteur est responsable du retard à la livraison, il lève l'incertitude qui existe aujourd'hui à cet égard. Les ambiguïtés actuelles concernant la responsabilité en cas d'innavigabilité du navire ont été éliminées. Certes, le bien-fondé de la règle de la charge de la preuve relative à l'incendie, qui figure au paragraphe 4 de l'article 5, peut être contesté, mais le Gouvernement suédois est d'avis que cette règle doit être conservée car elle est un élément important de la solution de compromis.

Les conséquences économiques du régime de responsabilité envisagé sont, en raison d'un manque de renseignements précis, difficiles à évaluer avec exactitude. Une part importante des indemnités versées en cas de perte ou d'avarie des marchandises qui provenaient jusqu'à présent de l'assurance maritime des marchandises, seront, dans le nouveau système proposé, finalement prises en charge par l'assurance protection et indemnisation (P et I) du transporteur.

<sup>1</sup> Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, faite à Bruxelles, le 25 août 1924.

L'assurance maritime de marchandises n'en deviendra pas pour autant superflue. Les propriétaires de marchandises continueront pour différentes raisons à se prémunir contre les risques en assurant leurs marchandises. Mais les recours des assureurs de marchandises contre les assureurs du transporteur se multiplieront, ce qui d'un point de vue purement économique présente des inconvénients. En conséquence, on peut prévoir que les primes de l'assurance maritime de marchandises baisseront alors que les primes de l'assurance P et I augmenteront, augmentation qui se répercutera probablement sur le coût du transport des marchandises. D'après les prévisions établies par les assureurs suédois, on ne peut guère s'attendre à ce que la baisse des primes d'assurance maritime couvre entièrement l'augmentation des primes de l'assurance P et I.

Il semble donc probable que la nouvelle répartition des risques entraînera une augmentation du coût global du transport, tout au moins jusqu'à ce que les assureurs aient acquis une expérience suffisante du nouveau système. Il faut cependant souligner à cet égard que, d'après les prévisions relatives à l'incidence nette de la nouvelle répartition des risques envisagée, l'accroissement des coûts de transport globaux ne serait pas supérieur à 0,5-1 p. 100 du coût du transport des marchandises. Il faut aussi mentionner que, d'après les études récentes faites aux Etats-Unis en ce qui concerne les importations et les exportations américaines de marchandises transportées par des navires de lignes régulières, il apparaît que la *totalité* des frais occasionnés par les pertes ou les dommages survenus aux marchandises (les frais à la charge des propriétaires de marchandises, des transporteurs et de leurs assureurs ainsi que le coût du contentieux des réclamations) représente moins de 0,5 p. 100 de la valeur des marchandises. Ayant pesé les avantages que le système de responsabilité proposé présente sur le plan juridique et les inconvénients que ce système pourrait avoir et tenant compte du fait qu'il est souhaitable que la nouvelle convention soit universellement acceptée, le Gouvernement suédois est prêt à accorder son appui au système de responsabilité contenu dans le projet. Une autre considération importante joue également. De plus en plus, le transport international de marchandises est un transport multimodal. En supprimant les particularités du régime juridique actuel du transport maritime et en alignant ce régime sur ceux des autres modes de transport, on s'acheminera vers l'établissement d'un régime uniforme du transport multimodal.

#### Article 6

Cette dernière considération vaut également pour le système des limites de responsabilité qui fait l'objet de l'article 6. Les conventions régissant les autres modes de transport appliquent une limitation "par kilogramme" en cas de perte ou de dommages survenus aux marchandises. Pour ce qui est du retard à la livraison, la Convention de Varsovie sur le transport aérien<sup>2</sup> applique la même limitation "par kilogramme",

<sup>2</sup> Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929.

alors que les conventions régissant le transport par route et par chemin de fer appliquent une limitation par "colis ou unité". Un système de limitation fondé sur le poids des marchandises perdues ou endommagées est sensiblement plus logique et plus clair. Il élimine les ambiguïtés du terme "unité", qui est aujourd'hui encore la source de beaucoup d'incertitudes et de nombreux litiges. En outre, il va de soi que le montant maximal de la responsabilité du transporteur devrait être le même que les marchandises soient contenues dans une grande caisse ou dans 100 petites caisses. En conséquence et afin que le système établi par la future convention soit conforme à celui qui régit les autres modes de transport, le Gouvernement suédois se prononce pour la variante A plutôt que pour la variante B de l'article 6 du projet.

La somme maximale serait exprimée en francs-or (dits francs Poincaré). Toutefois, depuis la fin des travaux du Groupe de travail, il est devenu évident qu'il n'était plus possible d'exprimer des limites monétaires de responsabilité en or. Le Gouvernement suédois propose donc que la somme maximale soit exprimée en droits de tirage spéciaux, définis par le Fonds monétaire international. C'est la solution qui a été adoptée en septembre 1975 à la Conférence diplomatique convoquée par l'OACI pour discuter la révision de la Convention de Varsovie.

#### Article 20

Pour ce qui est de la prescription de l'action (par. 1 de l'article 20) deux variantes figurent dans le projet. Le Gouvernement suédois est en principe favorable à un délai de prescription de deux ans. L'expérience a montré que le délai de prescription actuel d'un an est souvent trop court pour mener des négociations et tenter une action en justice. Bien que ce délai puisse être prolongé (cf. par. 3), les propriétaires de marchandises ou leurs assureurs ont quelquefois eu des difficultés à obtenir du transporteur ou de son assureur qu'il accepte une prolongation du délai. D'autre part, le fait de ne pas donner d'avis de la perte, du dommage ou du retard (par. 1 de l'article 19) n'ayant que des conséquences très limitées, les propriétaires de marchandises abusent parfois de la situation et n'informent le transporteur de leurs griefs que dans les tous derniers jours du délai de prescription de l'action. C'est pourquoi le Gouvernement suédois propose que la CNUDCI envisage de prévoir à la fois un délai de prescription de l'action de deux ans et des dispositions exigeants du propriétaire de marchandises, s'il veut conserver son droit d'action en justice contre le transporteur, qu'il avise ce dernier dans un délai plus court, alors qu'il est encore possible de constater les faits et de recueillir des éléments de preuve.

#### Article 21

L'article 21 relatif à la compétence stipule qu'une action ne pourra être intentée que dans un Etat contractant. Au cours de la période qui suivra immédiatement l'entrée en vigueur de la convention en particulier, cette disposition aura des effets très restrictifs, à moins que le nombre des ratifications requises pour l'entrée en vi-

gueur de la convention ne soit fixé à un chiffre très élevé. En effet, si l'action est intentée dans un Etat non contractant, le tribunal sera tenté d'écarter les règles de la convention si elles exigent de lui qu'il se dessaisisse de l'affaire même s'il existe un lien direct entre le contrat de transport et cet Etat (par exemple lorsque le lieu de destination est situé sur le territoire de cet Etat non contractant). C'est pourquoi, le Gouvernement suédois propose de supprimer le mot "contractant" ou "contractants" à la deuxième ligne du paragraphe 1 et de l'alinéa a du paragraphe 2 et au paragraphe 3.

### *Tchécoslovaquie*

[Original : anglais]

D'une manière générale, le nouveau projet de convention sur le transport de marchandises par mer établi par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI peut être considéré comme un net progrès dans l'accomplissement de la tâche confiée à la CNUDCI à la suite de la résolution du Groupe de travail de la CNUCED sur la réglementation internationale des transports maritimes en date du 25 février 1971<sup>1</sup>. La Tchécoslovaquie se félicite que le Groupe de travail de la CNUDCI ait tenu compte, lors de l'établissement du projet de convention, des principes énoncés dans la résolution du Groupe de travail de la CNUCED concernant la révision de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924.

Le projet de convention peut donc servir de base à un examen plus approfondi par des organes compétents comme la CNUDCI et le Groupe de travail de la CNUCED sur la réglementation internationale des transports maritimes conformément à l'ordre du jour des prochaines réunions de ces organes.

On a constaté que le projet de convention contient certaines variantes et que plusieurs passages sont placés entre crochets qu'il faudra supprimer à un stade ultérieur de l'examen du projet. Toutefois, il semble que certains des principes que, dans sa résolution, le Groupe de travail de la CNUCED sur la réglementation internationale des transports maritimes a recommandé d'inclure dans le nouveau projet, par exemple la prolongation de la durée de la responsabilité du transporteur pendant la période au cours de laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur ou de ses préposés ou mandataires ou d'autres personnes agissant sur les instructions du transporteur (art. 4 du projet) l'ont été effectivement. En outre, la tentative faite pour résoudre le problème des transporteurs contractuels et des transporteurs substitués mérite d'être plus longuement examinée.

Sans vouloir entrer dans les détails au stade actuel, la Tchécoslovaquie juge approprié de formuler dès à présent les observations suivantes :

### *Article premier*

L'article premier devrait contenir une définition de l'expression "transport par mer" qui engloberait également le transport par les canaux et autres voies d'eau intérieures accessibles aux navires de haute mer.

### *Article 2*

A la deuxième ligne du paragraphe 2, il faudrait ajouter les mots "transporteur substitué" après le mot "transporteur", étant donné que, conformément à la définition donnée au paragraphe 1 de l'article premier, le terme "transporteur" devrait désigner uniquement le "transporteur" ou le "transporteur contractuel".

### *Article 5*

La charge de la preuve incombant au demandeur en vertu du paragraphe 4 semble être une obligation dont il lui sera extrêmement difficile sinon pratiquement impossible de s'acquitter; en outre, elle est contraire au principe contenu au paragraphe 1; il conviendrait donc d'examiner plus avant ces deux principes en vue de les harmoniser.

### *Article 6*

Les variantes proposées en ce qui concerne les limites de la responsabilité du transporteur semblent être en nombre suffisant pour pouvoir servir de base à l'examen de la question à un stade ultérieur. Quoiqu'il en soit, le projet de convention devrait contenir des dispositions permettant de résoudre les problèmes liés au transport de marchandises dans des conteneurs, des palettes ou autres unités de transport similaires, et notamment la question de la responsabilité du transporteur en pareil cas.

### *Article 9*

La responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises transportées en pontée en vertu des dispositions des paragraphes 1 et 2, c'est-à-dire conformément à un accord avec le chargeur, aux usages particuliers à ce commerce ou aux règlements en vigueur, ne devrait pas être différente de celle qui lui incombe en ce qui concerne les marchandises transportées en cale. Si l'on prévoit qu'il pourra y avoir exception à la responsabilité du transporteur, par exemple du seul fait que les marchandises sont transportées en pontée, il faudrait l'indiquer très clairement.

### *Article 10*

Il faudrait indiquer au paragraphe 3 que le transporteur contractuel est tenu de veiller à ce que le transporteur substitué assume ses responsabilités au moins dans la même mesure que le transporteur contractuel a assumé les siennes.

Il faudrait envisager de prévoir dans le projet de convention des dispositions concernant le principe de la responsabilité conjointe et solidaire du transporteur

<sup>1</sup> Voir document TD/B/C.4/86, annexe I. Le texte de la résolution est reproduit à l'annexe II au rapport du Groupe de travail de la CNUDCI sur sa première session A/CN.9/55; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. II : 1971, deuxième partie, III.

contractuel et du transporteur substitué dans les cas où il n'est pas possible de déterminer à quel moment du transport, effectué soit par le transporteur contractuel soit par le transporteur substitué, ont eu lieu les pertes ou les dommages subis par les marchandises ou les retards.

#### Article 11

Il faudrait reconsidérer le lien qui existe entre le paragraphe 2 de cet article et le paragraphe 1 de l'article 10.

#### Article 15

Il ne faut pas manquer de mentionner au nombre des indications fournies dans le projet de convention en ce qui concerne le contenu du connaissance, les marchandises transportées en conteneurs, palettes ou unités de transport similaires.

Les observations formulées ci-dessus ne doivent pas être considérées comme définitives et comme couvrant tous les problèmes que pose le projet de convention, lesquels feront l'objet d'un examen plus approfondi à un stade ultérieur de la discussion du projet de convention au sein d'instances appropriées.

#### Union des Républiques socialistes soviétiques

[Original : russe]

#### Titre de la Convention

Etant donné que la Convention porte non pas sur toutes les questions relatives aux contrats de transport de marchandises par mer mais sur quelques-unes seulement, parmi les plus importantes il est vrai, il serait opportun que son titre, dont le libellé est actuellement trop large, reflète cet état de choses.

#### Article premier

a) Il paraît superflu d'indiquer dans le paragraphe 4 que le terme "marchandises" comprend aussi les "animaux vivants", surtout si l'on conserve sous une forme ou sous une autre (voir plus loin) le paragraphe 5 de l'article 5, qui traite précisément des particularités du transport de ce genre de marchandises.

b) Au paragraphe 5, il faudrait préciser que le contrat de transport est conclu par écrit (en disant, par exemple, que "Contrat de transport" signifie un contrat écrit . . .").

#### Article 2

A la fin de la deuxième phrase du paragraphe 4, il y aurait lieu d'ajouter les mots "à moins que celui-ci ne soit l'affréteur en vertu d'un contrat d'affrètement".

#### Article 4

La définition actuelle de la "durée de la responsabilité" du transporteur ("transport de mar-

chandises"), risque de créer des doutes au sujet du point de savoir si le transporteur est responsable d'une marchandise qu'il a prise en charge non pas dans le "port de chargement" mais dans un autre endroit où d'une marchandise se trouvant dans un port de transbordement (cas prévu aux articles 10 et 11), etc.

Pour éliminer tous doutes de ce genre, il conviendrait peut-être de supprimer, au paragraphe 1, la dernière partie de la phrase à partir des mots "au port de chargement . . .", puisqu'en fait la "durée du transport", c'est-à-dire la période pendant laquelle la marchandise est sous la garde du transporteur est définie au paragraphe 2.

#### Article 5

a) L'article 5 paraît inutilement compliqué et n'est peut-être même pas indispensable : si le préjudice est imputable à des "risques particuliers" inhérents au transport d'animaux vivants, il est évident que le transporteur sera exonéré de toute responsabilité en vertu du principe général énoncé au paragraphe 1, puisqu'il n'y a pas eu faute de sa part.

b) La règle (par. 6) selon laquelle le transporteur est dégagé de toute responsabilité pour le préjudice résultant uniquement de mesures *raisonnables* prises pour sauver des biens pourrait donner lieu, dans la pratique, à divers litiges à propos des critères utilisés pour déterminer le caractère raisonnable des mesures ou pour délimiter les mesures prises pour sauver des vies, d'une part, et des biens, d'autre part; elle risquerait, en fin de compte, d'avoir des répercussions négatives sur l'application par les capitaines de navires transportant des marchandises des règles traditionnelles de la navigation maritime sur les secours à porter aux navires qui sont en détresse sur la mer.

c) Il serait bon d'examiner à la prochaine session de la CNUDCI la question de savoir s'il convient de maintenir, dans la nouvelle convention, la règle de législation maritime actuellement en vigueur relative à ce que l'on appelle "faute de navigation", en y apportant certaines rectifications pour en éliminer les imprécisions qui ont été jusqu'à présent à l'origine des principales difficultés dans l'application de cette règle : sous sa forme modifiée, celle-ci pourrait prévoir que "le transporteur est exonéré de toute responsabilité pour les pertes ou dommages aux marchandises ou pour les retards dans la livraison de celles-ci s'il prouve que ces pertes, dommages ou retards sont imputables à une faute de navigation".

Bien entendu, une renonciation complète à cette règle impliquerait un accroissement considérable du risque pour le transporteur, une brusque augmentation du coût d'affrètement des navires, etc.; cependant, on n'a pas encore étudié d'une manière appropriée les conséquences économiques de cette nouvelle répartition des risques.

#### Article 6

a) Parmi les différentes variantes proposées dans le projet, c'est la variante D qui paraît offrir la meilleure base de discussion (avec la sous-variante x — "le fret").

b) Il serait utile de prévoir dans cet article (en s'inspirant du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 ou de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968) une exception pour le cas où la nature et la valeur de la marchandise ont été déclarées par l'expéditeur et figurent dans le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport.

#### Article 8

D'après le projet, les règles sur la limitation de la responsabilité du transporteur sont inapplicables non seulement en cas d'actes intentionnels mais aussi d'actes commis "témérement et en sachant que [des] dommages en résulteraient probablement". En fait, le terme "témérité" n'est qu'un mot différent pour désigner la notion de "négligence". Quant au membre de phrase "et en sachant que [des] dommages en résulteraient probablement", il serait extrêmement difficile, dans la pratique, de prouver que cette probabilité dépassait le cadre de ce que le transporteur savait ou pouvait prévoir. Dans la pratique, il pourrait se produire une situation dans laquelle des règles destinées à limiter la responsabilité du transporteur, découlant précisément d'une négligence de sa part (art. 5, par. 1), se révéleraient inapplicables par suite... de sa négligence.

En raison des considérations qui précèdent, il conviendrait de supprimer, dans les deux phrases de l'article 8, les mots "soit" et "soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement".

#### Article 9

a) Au paragraphe 1 de cet article (ou à l'article 15), il faudrait stipuler qu'un transport de marchandises en pontée doit être mentionné dans le connaissement : cette indication est importante aussi bien pour les relations entre le transporteur et le propriétaire des marchandises qu'entre l'expéditeur (vendeur) et le destinataire (acheteur), en particulier pour ce qui est de l'assurance des marchandises, les comptes entre les banques, etc.

b) Au paragraphe 1, il faudrait préciser également quel est le pays dont la législation est en cause (par exemple, le "pays du port de chargement").

c) Le paragraphe 3 ne paraît pas être rédigé de façon assez claire; il faudrait notamment, lorsqu'il sera remanié, exprimer d'une manière plus précise l'idée maîtresse de sa première phrase qui, semble-t-il, est que les dispositions de l'article 6 (ainsi que celles de l'article 8) sont également applicables lorsque les marchandises ont été irrégulièrement chargées sur le pont et que les pertes, les dommages ou le retard dans la livraison sont exclusivement dus au transport en pontée des marchandises.

#### Article 11

Afin de mieux différencier les situations prévues dans cet article et dans l'article 10, on pourrait, au début du paragraphe 1 de l'article 11, préciser qu'il vise

les cas où le contrat de transport contient une *réserve spéciale* (au lieu de "prévoit") stipulant que le transporteur n'effectuera qu'une partie concrètement *déterminée* du transport (au lieu, simplement, d'une "partie" du transport).

#### Article 16

Au paragraphe 1, on sous-entend, sans l'énoncer directement, le droit pour le transporteur d'inclure dans le connaissement, dans certaines conditions déterminées, une réserve visant les données relatives aux marchandises dont il a des raisons de douter ou qu'il n'a pu contrôler. Il faudrait donc compléter la fin de ce paragraphe en indiquant clairement que, dans les conditions mentionnées plus haut, "le transporteur peut inclure dans le connaissement une réserve appropriée avec mention spéciale de ces raisons ou des inexactitudes, ou de l'absence de moyens suffisants de contrôle".

#### Article 17

Il conviendrait de supprimer les paragraphes 3 et 4 de cet article, étant donné que les questions visées au paragraphe 3 peuvent être réglées selon les normes du droit interne sans porter préjudice aux objectifs de l'unification et que celles visées au paragraphe 4 peuvent être réglées de façon tout à fait satisfaisante en appliquant l'article 8.

#### Article 19

a) Les paragraphes 1, 2 et 5 de cet article font commencer à des moments différents le délai dont dispose le destinataire pour donner un avis par écrit au transporteur : il s'agit du moment "où les marchandises sont [ou "ont été"] remises au destinataire" (par. 1 et 5) et du moment "où la livraison a été achevée" (par. 2).

Etant donné le sens différent donné à ces notions dans le projet de convention (voir art. 4), il serait bon de parler, dans le paragraphe 2 également, de "marchandises... remises au destinataire".

b) Au paragraphe 6, il serait opportun de préciser que l'avis adressé au transporteur est réputé valable également à l'égard d'un transporteur substitué qui participe à la réalisation du transport.

#### Article 20

Il faudrait rédiger le paragraphe 3 en s'inspirant du paragraphe 2 de l'article 22 de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises de 1974, qui stipule que "le débiteur peut à tout moment, pendant le cours du délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration écrite adressée au créancier. Cette déclaration peut être renouvelée".

#### Article 21

Cet article indique toute une série d'organes judiciaires situés dans différents pays, qui pourraient

connaître des actions découlant du contrat de transport et dont le choix dépendrait entièrement du demandeur, ce qui, pour le défendeur, créerait une situation très incertaine.

Il est manifeste qu'une telle disposition s'écarte du principe de l'égalité des parties, du juste équilibre de leurs droits et de leurs intérêts.

Cette disposition serait en outre incompatible avec les accords internationaux conclus par de nombreux pays, qui énoncent des règles impératives fixant la compétence des organes de ces pays pour connaître des litiges, y compris les litiges liés au transport maritime des marchandises (par exemple, la Convention en matière d'arbitrage de 1972, qui a déjà été ratifiée par huit pays membres du CAEM).

Quant à la disposition concrète du paragraphe 2 sur la saisie des navires, il serait indispensable, si elle était maintenue, d'indiquer très clairement que cette règle ne saurait s'appliquer aux navires d'Etat.

Compte tenu de tout ce qui précède et du fait que le problème de la juridiction ("délimitation de la compétence internationale"), problème distinct et très complexe, sort du cadre de la réglementation de la nouvelle convention, il serait plus judicieux de s'abstenir d'y inclure cet article et de laisser aux législations nationales le soin de régler ce problème, sans que cela porte préjudice aux objectifs de l'unification.

Une autre solution consisterait à prévoir que la règle touchant la compétence énoncée aux alinéas a à d du paragraphe 1 ne s'applique que lorsque le contrat de transport ne précise pas quel est le tribunal compétent.

#### Article 22

Les observations formulées à propos de l'article 21 (voir plus haut), s'appliquent également à l'article 22 relatif à l'arbitrage. En outre, les dispositions de l'article 22, qui prévoient une "multiplicité" des lieux possibles d'arbitrage, laissent encore plus de latitude pour un choix arbitraire de la part du demandeur que les dispositions de l'article 21 sur la compétence judiciaire (en ce qui concerne le lieu précis où se déroulera la procédure d'arbitrage; sa forme — arbitrage "ad hoc" ou institutionnalisé, etc.).

L'adoption de l'article 22 pourrait conduire dans la pratique, en matière de contrats de transport maritime, à renoncer à la procédure d'arbitrage dont l'utilité est aujourd'hui largement reconnue, y compris dans le cadre de l'ONU, et qui, entre autres, se distingue de la procédure judiciaire par une souplesse et une simplicité plus grandes et par des frais sensiblement moindres.

Compte tenu des considérations qui précèdent, il conviendrait soit de supprimer complètement cet article dans le projet, soit de se borner à y reconnaître la validité des clauses compromissaires contenues dans les contrats de transport maritime.

### III. — Observations des institutions spécialisées

#### Organisation de l'aviation civile internationale

[Original : anglais]

Nous n'avons aucune observation particulière à formuler sur le projet d'articles établi par le Groupe de travail, mais nous vous communiquons pour information des exemplaires des quatre Protocoles portant modification de la Convention de Varsovie de 1929 et de ladite convention amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 — Protocoles adoptés par la Conférence internationale sur le droit aérien qui s'est tenue sous les auspices de l'OACI à Montréal du 3 au 25 septembre 1975<sup>1</sup>. Ces instruments ont été adoptés à la majorité de plus des deux tiers de la Conférence, qui était composée de délégations de 67 Etats.

Le Protocole de Montréal n° 4 peut présenter un intérêt particulier pour le Groupe de travail, puisqu'il traite principalement du transport aérien des marchandises. Les points les plus importants dans cet instrument sont :

a) La simplification de la documentation permettant de substituer à la lettre de transport aérien "tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter", afin de rendre possible le traitement électronique sur ordinateur des données (art. III);

b) L'introduction du régime de la "responsabilité stricte" du transporteur, sauf dans un nombre limité de cas (art. IV);

c) La limite de responsabilité pour le transport de marchandises n'a pas été relevée; toutefois, cette limite n'est pas exprimée en or mais en droits de tirage spéciaux du Fonds monétaire international; néanmoins, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international peuvent déclarer que dans les procédures judiciaires sur leur territoire, la limite de responsabilité sera exprimée comme précédemment en francs Poincaré correspondant à 65,5 milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin (art. VII).

Extrait du Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNÉS,

CONSIDÉRANT qu'il est souhaitable d'amender la Convention . . . ,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

<sup>1</sup> Le texte intégral des Protocoles se trouve dans les publications suivantes de l'OACI : Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955. Signé à Guatemala le 8 mars 1971. OACI, 1971. Doc 8932. Protocole additionnel n° 1 . . . , signé à Montréal le 25 septembre 1975. OACI, 1975, Doc 9145. Protocole additionnel n° 2 . . . , signé à Montréal le 25 septembre 1975. OACI, 1975, Doc 9146. Protocole additionnel n° 3 . . . , signé à Montréal le 25 septembre 1975. OACI, 1975, Doc 9147. Montréal. Protocole n° 4 . . . , signé à Montréal le 25 septembre 1975, OACI, 1975, Doc 9148.

## Chapitre premier

## AMENDEMENTS À LA CONVENTION

## Article premier

...

## Article II

...

## Article III

Dans le chapitre II de la Convention, la section III (art. 5 à 16) est supprimée et remplacée par les articles suivants :

## "Section III. — Documentation relative aux marchandises

## "Article 5

"1. Pour le transport de marchandises une lettre de transport aérien est émise.

"2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut, avec le consentement de l'expéditeur, se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de la marchandise permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

"3. L'impossibilité d'utiliser, aux points de transit et de destination, les autres moyens permettant de constater les indications relatives au transport, visés à l'alinéa 2 ci-dessus, n'autorise pas le transporteur à refuser l'acceptation des marchandises en vue du transport.

## "Article 6

"1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.

"2. Le premier exemplaire porte la mention 'pour le transporteur'; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention 'pour le destinataire'; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

"3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.

"4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré, jusqu'à preuve contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur."

## "Articles 7 à 16

"..."

## Article IV

L'article 18 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

## "Article 18

"1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

"2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

"3. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte uniquement de l'un ou de plusieurs des faits suivants :

"a) La nature ou le vice propre de la marchandise;

"b) L'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés;

"c) Un fait de guerre ou un conflit armé;

"d) Un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

"4. Le transport aérien, au sens des alinéas précédents, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

"5. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien."

## Articles V et VI

...

## Article VII

A l'article 22 de la Convention :

a) A l'alinéa 2, a, les mots "et de marchandises" sont supprimés.

b) Après l'alinéa 2, a, l'alinéa suivant est inséré :

"b) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison."

c) L'alinéa 2, b, devient l'alinéa 2, c.

d) Après l'alinéa 5, l'alinéa suivant est inséré :

"6) Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie contractante qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette haute partie contractante.

"Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions de l'alinéa 2, b, de l'article 22, peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de deux cent cinquante unités monétaires par kilogramme, cette unité monétaire correspondant à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Cette somme peut être convertie dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause."

*Articles VIII a XXV*

...  
EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Montréal le vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

**Organisation internationale du Travail**

[Original : anglais]

De l'avis de l'OIT, la fusion des articles 5 et 7 du projet de convention permettrait d'assurer la protection des préposés et mandataires du transporteur que l'OIT s'est toujours efforcé de garantir dans toutes les conventions de ce type.

**IV. — Observations d'autres organisations intergouvernementales****Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI)\***

[Original : français]

**A. — Observations de fond****Article 5, paragraphe 1**

Nous suggérons de libeller ces dispositions comme suit :

“1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou avarie aux marchandises, si l'événement qui a causé la perte ou l'avarie a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4; il répond également du préjudice résultant du retard à la livraison.

“Le transporteur est déchargé de sa responsabilité s'il prouve que lui-même, ses préposés ou agents ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter le préjudice.”

**Motifs**

Il nous semble au moins inutile de lier *a priori* la responsabilité du transporteur pour retard à la condition que “l'événement qui a causé le retard à la livraison ait eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4”.

D'une part, la personne qui invoque la responsabilité du transporteur pour retard pourrait avoir des difficultés à prouver, *in concreto*, quel était l'événement qui a causé le retard, car il ne peut pas contrôler le processus de transport; d'autre part, si le retard a été causé par un événement qui se situe avant la prise en charge de la marchandise par le transporteur, celui-ci sera toujours libre de prouver que lui-même,

ses préposés ou ses mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées de lui pour éviter le préjudice causé par le retard.

En outre, dans la Convention de Varsovie qui, dans une certaine mesure, a servi de modèle à l'élaboration des dispositions en question, la règle de base relative à la responsabilité du transporteur pour retard ne prévoit pas non plus la condition dont il est question dans le texte de l'article 5, paragraphe 1, du projet.

Il serait préférable d'établir, d'une part, une clause distincte relative à la responsabilité du transporteur et, d'autre part, une autre clause déterminant les conditions dans lesquelles le transporteur peut se décharger de sa responsabilité.

**Article 5**

Nous suggérons d'insérer la clause ci-après comme paragraphe 2 (nouveau) :

“Lorsqu'il est prouvé que la perte ou le dommage (avarie) à la marchandise s'est produit pendant le transport ou qu'il y avait retard à la livraison, il y a présomption, jusqu'à preuve du contraire, que l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que la marchandise était sous la garde du transporteur au sens de l'article 4.”

En cas d'adoption de notre suggestion relative à l'article 5, paragraphe 1 ci-dessus, ce texte devrait être limité aux cas de perte et d'avarie et il devrait être rédigé comme suit :

“Lorsqu'il est prouvé que la perte ou le dommage (avarie) à la marchandise s'est produit pendant le transport, il y a présomption, jusqu'à preuve du contraire, que l'événement qui a causé la perte ou le dommage (avarie) a eu lieu pendant que la marchandise était sous la garde du transporteur au sens de l'article 4.”

**Motifs**

D'après la règle générale de preuve “*asserenti incumbit probatio*”, la personne invoquant la responsabilité du transporteur, c'est-à-dire l'ayant droit, devrait prouver non seulement qu'il y a eu perte, dommage ou retard pendant le transport, mais également que l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que la marchandise était sous la garde du transporteur au sens de l'article 4.

Bien que l'ayant droit ne puisse pas contrôler le processus de transport et qu'il ne connaisse pas, en général, l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard, l'administration de la preuve susindiquée ne lui causera pas de difficultés notables, lorsqu'il pourra démontrer que la perte, le dommage ou le retard s'est produit pendant le transport; en effet, il arrive le plus souvent que l'événement dommageable et son effet (c'est-à-dire la perte, le dommage, l'avarie ou le retard) se produisent simultanément ou à peu près.

Dans des cas plus rares, où une telle coïncidence ne résulte pas d'une façon évidente des circonstances de

\* Des observations additionnelles de l'OCTI figurent plus bas dans le présent volume; deuxième partie, IV, 2.

l'espèce, l'ayant droit pourrait avoir de graves difficultés de preuve; il nous semblerait donc plus équitable de prévoir une présomption mettant à la charge du transporteur — qui est beaucoup mieux renseigné sur le déroulement du transport — le soin de fournir la preuve que l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard, *n'a pas eu lieu* pendant le transport. Lorsque, par exemple, des animaux vivants périssent empoisonnés pendant le transport, il serait inéquitable d'obliger l'ayant droit à prouver que l'intoxication a eu lieu pendant le transport et non pas avant la remise au transport.

#### Article 6

Nous suggérons d'adopter, en principe, la variante "B"; toutefois, la disposition sous le paragraphe 1, alinéa *b*, devrait être complétée comme suit :

"*b*) la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison, conformément aux dispositions de l'article 5, n'excédera pas, en cas de préjudice autre que celui prévu sous l'alinéa *a*, le double du fret."

#### Motifs

Il nous semble indiqué de prévoir, en principe, une limite d'indemnité distincte (et en général plus basse) en cas de dommages causés par le retard, étant donné qu'on peut exiger une diligence plus grande de la part du transporteur en vue de conserver la marchandise en bon état que pour le respect du délai de livraison. Néanmoins, cet argument paraît être moins pertinent en cas de transport des marchandises périssables.

Le texte de la disposition du paragraphe 1, alinéa *a*, de la variante B donne l'impression que la limite d'indemnité qui y est prévue est applicable même dans les cas où la perte ou l'avarie a été causée par le retard à la livraison. Si nous sommes bien renseignés, telle était l'intention du Groupe de travail. Cependant, le texte de l'alinéa *b* peut être interprété dans le sens que la limite qui y est prévue s'applique à tout préjudice causé par le retard.

La rédaction suggérée permettrait d'éviter des litiges sur cette question très importante.

L'adoption de la variante B favoriserait, en outre, une certaine harmonisation avec les Conventions CIM et CMR.

#### Article 20, paragraphe 1

Nous suggérons de prévoir un délai d'un an.

#### Motifs

Le délai d'un an paraît d'autant plus suffisant que le paragraphe 3 de cet article prévoit la possibilité de prolonger ce délai.

En outre, l'adoption d'un délai d'un an favoriserait l'harmonisation des droits de transports des différents modes de transport (le délai de prescription générale selon la CIM et la CMR est d'un an).

## B. — Observations d'ordre rédactionnel

### Article 1, paragraphe 4

Les mots "une unité de transport similaire" devraient être remplacés par les mots "un engin de transport similaire".

#### Motifs

L'expression suggérée correspond mieux à l'expression anglaise "*similar article of transport*"; en outre, à l'article 6 du projet, dans le texte français des variantes C, D et E, les mots anglais "*similar article of transport*" ont été traduits par "engin" (sans doute, il serait préférable, même dans ces textes, de parler d'"engins de transport").

### Article 4, paragraphe 2, alinéa *b*

Il nous semblerait préférable de remplacer les mots "aux usages particuliers à ce commerce" par les mots "aux usages particuliers au commerce considéré".

#### Motifs

Le texte suggéré correspond mieux au texte anglais; en outre, on ne voit pas clairement à quoi renvoie le mot "ce" dans le texte actuel.

### Article 5, paragraphe 1

*a*) Le mot "dommage" devrait être remplacé par le mot "avarie".

#### Motifs

Toutes les autres conventions relatives aux transports parlent de la responsabilité du transporteur pour perte et "avarie" :

CIM, art. 27, par. 1;

CMR, art. 17, par. 1;

Convention de Varsovie, art. 18, par. 1.

Le code de commerce français, art. 105, se sert également de cette expression.

Le mot "avarie" figure également à l'article 11, paragraphe 2, du projet de convention.

Si on donnait suite à cette suggestion, tous les passages analogues devraient être adaptés en conséquence.

*b*) Le mot "préjudice" devrait être remplacé par les mots "la perte, le dommage (l'avarie) ou le retard à la livraison".

#### Motifs

Dans le texte anglais figurent à cet endroit les mots "*loss or damage to the goods, as well as from delay in delivery*". La traduction suggérée correspond exactement aux termes utilisés en anglais.

Nous pensons en outre que le retard à la livraison ne peut être considéré *a priori* comme un préjudice; il *peut*

en résulter un préjudice, mais ce n'est pas nécessairement le cas.

Le texte anglais distingue très clairement entre trois notions :

- L'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard à la livraison,
- La perte, le dommage ou le retard à la livraison,
- Le préjudice causé par la perte, le dommage ou le retard à la livraison;

et nous ne voyons pas de raisons valables pour ne pas reproduire ces notions dans le texte français, telles qu'elles figurent dans le texte anglais.

#### Article 5, paragraphe 4

Nous suggérons la rédaction ci-après :

“En cas d'incendie, le transporteur ne sera responsable qu'à condition que le demandeur . . .”.

#### Motifs

La responsabilité du transporteur pour dommages causés par incendie est de toute façon engagée par la règle générale prévue au paragraphe 1 de cet article; la rédaction suggérée explicite mieux qu'il s'agit ici d'une exception à la règle générale.

#### Article 5, paragraphe 5

La fin du texte de ce paragraphe ne correspond pas fidèlement au texte anglais; dès lors, il faudrait le compléter comme suit :

“ . . . Il est présumé que la perte, le dommage ou le retard a été ainsi causé à moins qu'il n'y ait preuve que la perte, le dommage ou le retard résulte, *totale-ment ou partiellement*, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.”

#### Article 5, paragraphe 7

Le mot “préjudice” devrait être remplacé, à trois endroits, par les mots “la perte, le dommage (l'avarie) ou le retard à la livraison”.

#### Motifs

Dans le texte anglais, on trouve trois fois l'expression “*loss, damage or delay in delivery*”, et le texte suggéré correspond exactement à ce texte anglais; il serait préférable d'appliquer une terminologie uniforme dans les deux textes anglais et français; en outre, le retard à la livraison ne cause pas toujours un préjudice (voir également notre observation relative à l'article 5, paragraphe 1, sous point b).

#### Article 6, variante B

Le texte français du paragraphe 1, alinéa a, paraît plus complet que le texte anglais; à notre avis, le texte anglais devrait être complété comme suit :

“a) The liability of the carrier for *loss, damage or expense resulting from loss or damage to the goods* according . . .”

#### Article 7

Le texte du paragraphe 1 devrait être complété comme suit :

“1. Les exonérations et limitations de la responsabilité prévues . . .”

#### Motifs

Adaptation au texte anglais, plus complet.

#### Article 8

Nous suggérons de remplacer, à trois endroits, le mot “dommage” par le mot “préjudice”.

En outre, il nous paraît indiqué d'utiliser, dans le texte anglais, l'expression “*loss, damage or expense*” au lieu de parler de “*damage*”.

Ces modifications nous paraissent nécessaires pour conserver une terminologie uniforme dans toute la convention.

#### Article 9, paragraphe 1

Nous suggérons de rédiger la fin de ce paragraphe comme suit :

“ . . . aux usages particuliers au commerce considéré ou aux règlements en vigueur.”

#### Motifs

Le texte suggéré correspond mieux au texte anglais; en outre, on ne voit pas clairement à quoi renvoie le mot “ce” dans le texte actuel.

#### Article 13, paragraphe 1

Les mots “leur caractère dangereux” devraient être remplacés par les mots “la nature du danger”.

#### Motifs

Le texte suggéré correspond mieux au texte anglais, qui paraît être plus correct.

#### Article 15, paragraphe 1

Nous suggérons de rédiger la phrase introductive comme suit :

“1. Le connaissement doit contenir *notamment* les indications suivantes :”

#### Motifs

La rédaction proposée nous paraît plus souple.

#### Article 15, paragraphe 1, alinéa f

Nous suggérons la rédaction ci-après :

“f) Le port de chargement en vertu du contrat de transport et la date de prise en charge des marchandises par le transporteur au port de chargement.”

*Motifs*

Adaptation au texte anglais.

*Article 16, paragraphe 1*

a) Les mots “d’unité” devraient être remplacés par les mots “de pièces”.

*Motifs*

Adaptation à la terminologie de l’article 15, paragraphe 1, alinéa a.

b) Nous suggérons d’adapter le texte français au texte anglais comme suit :

“ . . . prise en charge ou mise à bord, lorsqu’un connaissement embarqué a été délivré, ou qu’il n’a pas eu les moyens . . . ”

*Article 17, paragraphes 1, 2 et 4*

Les mots “de toutes pertes, dommages ou dépenses” devraient être remplacés par les mots “de tout préjudice”.

*Motifs*

Respecter l’uniformité de la terminologie dans toute la convention (voir notamment le texte de l’article 5, paragraphe 1).

*Article 21, paragraphe 2, alinéa b*

Nous suggérons la rédaction ci-après :

“Le Tribunal du lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si la garantie est suffisante ainsi que sur toutes autres questions relatives à la garantie.”

*Motifs*

Le texte français actuel ne correspond pas exactement au texte anglais.

**V. — Observations d’autres organisations internationales**

*Chambre internationale de la marine marchande\**

[Original : anglais]

PRÉAMBULE

La révision proposée aura des effets dans plusieurs domaines :

A. — *Economique*

Ce qui est proposé, c’est d’étendre considérablement la responsabilité du transporteur, ce qui revient prati-

\* Des observations additionnelles de la Chambre internationale de la marine marchande figurent plus bas dans le présent volume; deuxième partie, IV, 2.

quement à en transférer la charge de l’assureur des marchandises à l’assureur du transporteur. L’élément coût doit être pris en considération lorsqu’on examine les effets de ce transfert, notamment en ce qui concerne la situation mondiale de l’assurance. En attribuant une lourde responsabilité au transporteur, on accroît le coût de ses activités et, en définitive, les taux de fret. Il ressort clairement de toutes les études qui ont été effectuées qu’on ne peut s’attendre à une diminution proportionnelle du coût de l’assurance des marchandises. A ce sujet, il convient de se reporter à l’étude réalisée par le secrétariat de la CNUCED sur l’assurance maritime des marchandises, publiée le 9 mai 1975 sous la cote TD/B/C.3/120, et en particulier au paragraphe 176 du chapitre 8 de la première partie de ce document, reproduit ci-après :

“Dernière considération et non des moindres : laisser aux transporteurs le soin de prendre la totalité de la garantie d’assurance pour les pertes et dommages à la marchandise — alors que la majorité sont des armateurs d’un petit nombre de pays à économie de marché — entraînerait une concentration plus grande encore de l’assurance maritime entre les mains des marchés d’assurances des pays développés. Un tel résultat serait nuisible aux jeunes marchés d’assurances des pays en voie de développement et serait nettement contraire à la recommandation 42 (III) adoptée à la troisième session de la CNUCED à Santiago du Chili (mai 1972), aux termes de laquelle (par. 1) : “les pays en voie de développement devraient prendre des mesures pour que leurs marchés nationaux d’assurances soient à même de couvrir — en tenant compte aussi bien des intérêts économiques nationaux que des intérêts assurés — les opérations d’assurances requises pour leurs activités économiques, y compris leur commerce extérieur, dans la mesure où cela est techniquement faisable”.”

La suppression de l’incendie et de l’erreur de navigation comme causes d’exonération, et la stipulation expresse d’une responsabilité pour retard, ainsi que les modifications dans l’attribution de la charge de la preuve aboutiront à une situation se rapprochant de la responsabilité objective. Toutes les études montrent que cela n’est ni rentable ni souhaitable. Cela freinerait et même compromettrait gravement le développement des marchés d’assurances locaux, puisque, dans la majorité des cas, les transporteurs tendront à se couvrir contre les risques qu’on leur fait supporter auprès des assureurs internationaux traditionnels.

B. — *Juridique*

On signalera dans les observations détaillées qui suivent plusieurs cas où la nouvelle révision donnera certainement lieu à un contentieux long et coûteux. Cette révision introduit en effet des points de droit controversés et pose des problèmes de preuve extrêmement complexes qui vont à l’encontre des buts de simplification et de clarification recherchés. On ne pourrait justifier ces modifications que si l’on arrivait à montrer qu’elles entraîneraient des avantages économiques appréciables.

## C. — Difficultés pratiques

Dans plusieurs cas, les transporteurs font état de raisons pratiques qui rendraient difficile l'application des nouvelles règles et risqueraient de freiner l'innovation en matière de documents commerciaux, ce qui entraverait la mise au point de services de transport plus efficaces.

Il faut reconnaître qu'une convention de ce genre aurait probablement des répercussions considérables sur les documents pendant de nombreuses années.

## Article premier

Paragraphe 4<sup>1</sup>

La définition du terme "marchandises" inclut les animaux vivants qu'écarte expressément la Convention de 1924. Le transporteur peut très bien ne pas être disposé à transporter des animaux à moins qu'il ne soit autorisé à conclure un contrat spécial à cette fin. Il y aurait lieu de se pencher sur les points suivants :

1. La surveillance de l'animal est fréquemment confiée à un accompagnateur.

2. Il existe des risques particuliers, en ce qui concerne notamment les soins (régime alimentaire, par exemple) à fournir aux animaux de prix. On ne peut prévoir le comportement des animaux dans les conditions d'encombrement, à bord d'un navire.

3. Il est extrêmement improbable qu'un tiers innocent ait à subir des dommages, étant donné que la propriété sera rarement, si elle l'est jamais, transmise par endossement du connaissance.

4. La preuve de la diligence est difficile à apporter. Il n'y a pas de possibilité d'autopsie.

5. Obliger pratiquement le chargeur à s'assurer contre ces risques par l'intermédiaire du transporteur est une méthode des moins économiques. Cela signifie que tous les animaux doivent être assurés de cette manière, que le chargeur le veuille ou non. Dans certains cas, le chargeur préférerait probablement se passer d'assurance dans la mesure où le coût de celle-ci, quelle que soit la méthode utilisée, ne se justifie pas sur le plan économique.

En vue d'éviter tout chevauchement avec la Convention d'Athènes, les bagages des passagers devraient être également exclus. La première phrase du paragraphe 4 devrait donc se lire comme suit : "Marchandises" signifie toute sorte de biens, à l'exception des animaux vivants et des bagages de passagers, ces derniers étant soumis au régime de responsabilité établi par la Convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, signée à Athènes le 13 décembre 1974."

<sup>1</sup> Pour les dispositions correspondantes, voir article premier, c, de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924 (ci-après dénommée "Convention de Bruxelles de 1924" ou "Convention de 1924").

Paragraphe 5<sup>2</sup>

Il ne semble pas qu'on puisse justifier l'inclusion de contrats négociés dans des conditions de libre marché lorsque le chargeur est dans une position au moins aussi forte que le transporteur. Le transport de biens comme les effets personnels, les voitures d'occasion, les marchandises expérimentales et les véhicules chargés à bord de ferry-boats ne relève pas des Règles de La Haye.

Dans ces cas, la valeur des biens transportés est subjective ou difficile à apprécier, ce qui rend la détermination des taux d'assurance si délicate que la prime est toujours calculée compte tenu d'un important élément d'incertitude. Le chargeur peut prendre cette incertitude à son compte.

On peut aussi se demander si la définition englobe les contrats relatifs au transport d'un volume important de marchandises.

Il est recommandé d'exclure ces catégories. Cela pourrait être réalisé au moyen de la proposition suggérée pour l'article 2.

## Article 2

Article 2 dans son ensemble<sup>3</sup>

Cet article aurait pour effet de réduire considérablement les cas où le transport de marchandises sous connaissance se ferait autrement qu'en vertu d'un type de connaissance conforme aux Règles de La Haye. Les transporteurs sont en principe disposés à se conformer aux conditions prévues dans les Règles de La Haye lorsqu'un connaissance est le document qui convient, mais l'application de ces règles à tous les contrats de transport de marchandises par mer semble poser des restrictions superflues à l'innovation en matière commerciale. Ce serait une erreur de supposer que le chargeur a toujours le besoin ou le désir d'une protection.

Par exemple, l'exécution des contrats relatifs au transport d'un volume important de marchandises ainsi que le transport de marchandises expérimentales et de biens sans valeur commerciale se font en dehors des Règles de La Haye, à la satisfaction de tous les intéressés. On recommande donc de réintroduire dans le texte de cet article les paragraphes suivants :

"Lorsqu'il n'est pas émis de connaissance ou de document similaire formant titre, les parties peuvent expressément stipuler que la Convention ne s'appliquera pas, à condition qu'un document attestant le contrat soit émis et qu'il y soit fait mention de cette stipulation signée par le chargeur.

"Aux fins du présent article, les contrats portant sur le transport d'une certaine quantité de marchan-

<sup>2</sup> Les observations relatives à ce paragraphe sont également applicables à l'article 2 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer. Pour les dispositions correspondantes, voir articles premier, b, et 6 de la Convention de Bruxelles de 1924.

<sup>3</sup> Pour les dispositions correspondantes, voir article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924 et article 5 du Protocole du 3 février 1968, portant modification de cette Convention (ci-après dénommé Protocole de Bruxelles de 1968).

disés pendant une certaine période sont considérés comme des contrats d'affrètement."

#### Paragraphe 4<sup>4</sup>

Il faudrait ajouter les mots "lorsque ce dernier n'est pas l'affrèteur" à la fin du paragraphe 4 de l'article 2, pour éviter toute ambiguïté dans le cas où un formulaire de connaissance serait utilisé comme reçu dans un contrat d'affrètement.

#### Article 4

##### Paragraphe 1<sup>5</sup>

Cette disposition accroît considérablement la responsabilité du transporteur. Sous le régime antérieur, le transporteur acceptait d'être responsable à compter de l'opération du chargement jusqu'à celle du déchargement. Le transporteur serait dorénavant tenu d'accepter d'être responsable à partir du moment où il prend en charge les marchandises jusqu'au moment où il en effectue la livraison. Cette disposition aurait essentiellement pour effet de faire garantir cette responsabilité non plus par l'assureur des marchandises mais par celui du transporteur. Elle provoquerait aussi incontestablement à l'avenir un état d'incertitude et un contentieux considérable et coûteux. Il n'est aucunement certain que tous les litiges jugés dans les divers pays aboutiraient aux mêmes résultats, et le propriétaire des marchandises, s'il est avisé, devra selon toute probabilité s'assurer comme si le régime actuel était encore en vigueur. Les marchandises seraient donc doublement assurées pour une partie considérable du temps de transport, ce qui en accroîtrait incontestablement le coût.

##### Paragraphe 2

Souvent, le transporteur "ayant pris les marchandises en charge" n'est pas la personne qui a "la garde des marchandises". Il peut avoir en effet à les remettre aux autorités portuaires ou à un entrepôt au port de chargement ou à un port intermédiaire, et cesser ainsi d'en avoir la garde ou le contrôle.

Là aussi, ce ne sera plus l'assureur des marchandises qui devra couvrir les risques correspondants mais le transporteur, dont on accroîtra ainsi les risques globaux. Cela aboutira à une augmentation du coût de l'assurance pour le transporteur, que celui-ci répercutera en fin de compte sur les taux de fret. Il y a également lieu de noter que cette disposition rendra le transporteur responsable dans des cas où il n'a pas la garde des marchandises, et où, par conséquent, un accroissement de responsabilité ne peut entraîner une amélioration de ses services.

On pourrait limiter les occasions de litige en définissant la "prise en charge" des marchandises aussi clairement que la "livraison". Il y aurait donc lieu de

<sup>4</sup> Pour les dispositions correspondantes, voir articles 5 et 6 de la Convention de Bruxelles de 1924.

<sup>5</sup> Pour les dispositions correspondantes, voir article premier, e, de la Convention de Bruxelles de 1924.

modifier le début du paragraphe 2 de l'article 4 comme suit :

"Aux fins du paragraphe 1, les marchandises sont réputées, en l'absence de preuve contraire, sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les a prises en charge dans la zone portuaire jusqu'au moment où il en a effectué la livraison, soit :

"a) En remettant les marchandises . . . etc."

#### Article 5

##### Paragraphe 1, 2 et 4<sup>6</sup>

On attribue au transporteur la charge de prouver qu'il a pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

Les transporteurs pourraient reconnaître qu'une attribution plus stricte de la charge de la preuve se justifie dans des cas où la cause relève principalement de la compétence du transporteur lui-même. Le libellé proposé s'éloigne cependant trop des dispositions initiales et conduit à un nouveau type de responsabilité se rapprochant d'une responsabilité objective.

Si le transporteur a encore une possibilité réduite de s'exonérer en cas d'incendie (voir par. 4 de l'article 5 du projet de convention), il ne peut plus s'exonérer en cas d'erreur de navigation ou de faute d'administration. Ici encore, cela revient, dans une grande mesure, à faire passer la couverture de risques d'un assureur à un autre.

Le chargeur a intérêt à ce qu'on attribue au transporteur une responsabilité suffisante pour l'inciter à prendre dûment soin des marchandises. Cet objectif est suffisamment garanti en cas d'incendie ou d'erreur de navigation puisqu'il correspond alors au propre intérêt du transporteur. Il ne sert à rien d'attribuer au transporteur des responsabilités n'ayant pas pour effet d'améliorer ses services tout en augmentant ses risques jusqu'à un point où il lui sera difficile de s'en garantir, ce qui ne peut aboutir qu'à accroître le coût du commerce mondial. Le nombre d'impondérables fait qu'il est pratiquement impossible de déterminer l'augmentation de ce coût sur une base internationale. On peut cependant affirmer que l'existence d'incertitudes mènera inévitablement à des taux plus élevés.

Il y a lieu de noter que les chargeurs, les transporteurs et les assureurs sont tous opposés à cette proposition.

La CNUDCI devrait examiner soigneusement les aspects économiques des modifications proposées et s'assurer que ces changements n'auront pas pour effet d'accroître les taux de fret sans que les primes d'assurance des marchandises diminuent dans les mêmes proportions. Si elle se rendait compte qu'il y a là un risque réel, la CNUDCI devrait conserver les causes d'exonération prévues dans la Convention de 1924 dans

<sup>6</sup> Pour les dispositions correspondantes, voir articles 3 et 4 de la Convention de Bruxelles de 1924.

la mesure où elles permettent d'éviter ces inconvénients.

Il a fallu plusieurs décennies de litiges pour que l'on parvienne à déterminer le sens des mots "diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité", qui sont d'ailleurs encore interprétés de manière différente selon les juridictions. Seuls les avocats considéreront sans appréhension les litiges auxquels pourra donner lieu la détermination du sens des mots "toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences".

On recommande donc de remplacer les paragraphes 1 et 2 de l'article 5 par les dispositions suivantes :

"Article 5, paragraphe 1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises, si l'événement qui a causé le préjudice s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, et résulte d'une négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

"Sauf preuve contraire, la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires est présumée lorsque le dommage ou la perte résulte directement ou indirectement d'un naufrage, d'une collision, d'un échouement, d'une explosion ou d'un défaut du navire.

"Article 5, paragraphe 2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur n'est pas responsable de la perte ou du dommage résultant d'une négligence ou d'un défaut dans la navigation du navire, ou d'un incendie, à moins qu'il ne soit prouvé que l'événement ayant provoqué la perte ou le dommage a été causé par le fait ou la faute du transporteur."

### Paragraphe 3

Même lorsqu'on sait où se trouvent les marchandises, il peut être parfois impossible de les livrer dans un délai de 60 jours. Il est recommandé d'ajouter à ce paragraphe la phrase suivante : "Si à l'expiration des 60 jours le transporteur peut déterminer le lieu où se trouvent les marchandises, l'ayant droit ne peut considérer les marchandises comme perdues avant un nouveau délai de 60 jours".

### Paragraphe 5

Même si on n'acceptait pas l'amendement proposé pour le paragraphe 4 de l'article premier, il conviendrait de modifier le libellé du paragraphe 5 de l'article 5 pour en éliminer certaines ambiguïtés. On propose le texte suivant :

"Le transporteur n'est pas responsable en cas de transport d'animaux vivants lorsque la perte ou le dommage résulte :

"a) D'instructions particulières ou de l'absence d'instructions de la part du chargeur.

"b) Des risques particuliers inhérents au transport d'animaux. Il est présumé, sauf preuve contraire, que toute perte ou dommage résulte de ces risques particuliers."

### Paragraphe 6<sup>7</sup>

La cause d'exonération ici visée ne s'applique qu'aux mesures prises pour éviter un événement ou ses conséquences. Si un retard découle du déroutement du navire en vue de déposer à terre un marin blessé dont la vie n'est pas en danger mais qui a besoin de soins médicaux urgents, le transporteur ne pourra s'exonérer en vertu des dispositions de ce paragraphe. Si, cependant, le transporteur ne dérouté pas le navire, de nombreuses juridictions le tiendront pour responsable du fait de ne pas avoir accordé à l'intéressé la possibilité de recevoir des soins médicaux, et on ne manquera pas d'adresser au transporteur des critiques fondées sur des raisons humanitaires.

Ce paragraphe ne semble pas viser les mesures raisonnables prises en vue d'éviter un événement que l'on peut raisonnablement prévoir.

Un retard entraînant des dommages matériels peut être causé par un conflit du travail. Si la question est examinée sur le plan moral, ni le transporteur ni le chargeur ne seront normalement responsables. (Il serait intéressant mais coûteux de porter devant les tribunaux la question de savoir si un transporteur a pris toutes les mesures raisonnables pour éviter une grève de marins.) Si la question est abordée d'un point de vue pratique, la responsabilité pour retard sera une occasion de plus de montrer les inconvénients d'une extension de la responsabilité du transporteur, qui conduit à une augmentation des coûts.

On recommande donc de modifier le paragraphe 6 de l'article 5 comme suit :

"Le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant :

"a) De mesures prises pour sauver des vies ou préserver la santé;

"b) De mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer;

"c) D'un conflit du travail."

### Article 6<sup>8</sup>

On ne peut faire d'observations définitives avant de connaître les propositions qui seront finalement retenues. On peut cependant faire les observations générales suivantes :

1. Le problème devrait être tranché sur la base de considérations purement pratiques. La Convention de 1924 offrait aux chargeurs la possibilité de déclarer une valeur plus élevée, ce qui permettait au transporteur de demander à son tour un taux de fret plus élevé. Cette

<sup>7</sup> Pour les dispositions correspondantes, voir article 4, 4, de la Convention de Bruxelles de 1924.

<sup>8</sup> Pour les dispositions correspondantes, voir article 4, 5, de la Convention de Bruxelles de 1924 et l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968.

possibilité a été rarement exercée étant donné que les taux demandés par les transporteurs étaient plus élevés que ceux qu'on pouvait obtenir auprès des assureurs de marchandises. (Les risques courus à bord d'un navire ne sont qu'une partie des risques couverts par l'assureur des marchandises, alors que la responsabilité du transporteur ne concerne presque exclusivement que ces risques.) Les risques de l'assureur du transporteur seront d'autant plus grands que les limites de responsabilité seront plus élevées. La pratique de l'assurance maritime montre que c'est là le moyen le plus onéreux d'améliorer la couverture des risques et que le coût des marchandises ne pourra donc qu'augmenter à long terme.

2. La fixation de limites de responsabilité élevées reviendra à subventionner le chargeur de marchandises coûteuses au détriment du chargeur de marchandises de peu de valeur.

3. Des limites de responsabilité élevées augmenteront le total des risques du transporteur et amèneront l'assureur du transporteur à se réassurer à un prix élevé sur les marchés internationaux, usurpant ainsi en partie le rôle normal du chargeur.

4. Le paragraphe 189 de l'étude du secrétariat de la CNUCED (TD/B/C.3/120) est conçu comme suit :

“En conclusion, s'il semble absolument nécessaire que la responsabilité de l'armateur soit clairement définie et facilement mise en œuvre, tout en permettant de réduire le contentieux au minimum — notamment en ce qui concerne les montants de cette responsabilité par colis, par unité ou par kilo — il n'est pas utile de retenir des montants de limitation qui soient plus élevés que la valeur réelle des marchandises ordinaires. Comme il a déjà été expliqué dans d'autres chapitres de la présente étude, une garantie globale de la responsabilité professionnelle du transporteur pour un montant total relativement élevé est généralement plus chère qu'une assurance de choses correspondant à la valeur exacte de chaque expédition. D'où la nécessité de maintenir la responsabilité globale par navire dans des limites assurables raisonnables, de manière que le coût cumulé de l'assurance de la marchandise et de la garantie de la responsabilité du transporteur s'établisse à son niveau le plus économique.”

#### Article 7

##### Paragraphe 1<sup>9</sup>

S'ils sont bien compris dans les milieux d'affaires, les mots “sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extra-contractuelle” ne sont pas d'une application universelle. On recommande d'ajouter, à la fin de cette disposition, les mots suivants : “ou autrement”.

<sup>9</sup> Pour les dispositions correspondantes, voir article 3 du Protocole de Bruxelles de 1968.

#### Article 9

##### Paragraphe 10<sup>10</sup>

Il est généralement entendu qu'il est d'usage de transporter les conteneurs en pontée. Afin d'éviter tout malentendu, il conviendrait d'ajouter à la fin du paragraphe 1 de l'article 9 la phrase suivante :

“L'expédition en conteneurs est réputée emporter accord pour leur transport en pontée.”

##### Paragraphe 4

Il devrait être possible de transporter des marchandises en pontée sans que ce transport soit considéré comme un acte téméraire au sens de l'article 8. Ce paragraphe devrait donc être supprimé.

#### Article 13

##### Paragraphe 1

Les transporteurs ont eu l'expérience de cas où on leur a remis des produits présentant des risques ou polluants sans leur en faire connaître la nature; on suggère que de tels produits soient assimilés à des marchandises dangereuses.

Les mots “si besoin est” et “chaque fois que cela est possible” devraient être supprimés car ils peuvent fournir des échappatoires à un chargeur négligent ou malhonnête.

On recommande de modifier le paragraphe 1 de l'article 13 comme suit :

“Lorsqu'il remet au transporteur des marchandises dangereuses, auxquelles sont assimilés, aux fins du présent article, les produits présentant des risques ou polluants, le chargeur devra informer le transporteur de la nature des marchandises et indiquer leur caractère dangereux et les précautions à prendre. Le chargeur devra apposer sur ces marchandises une marque ou une étiquette appropriée indiquant qu'elles sont dangereuses.”

#### Article 14

##### Paragraphe 1<sup>11</sup>

Pour plus de clarté, et afin d'harmoniser ce libellé avec celui qui a été proposé pour le paragraphe 2 de l'article 4, il y aurait lieu de modifier les premiers mots de ce paragraphe comme suit : “Lorsque les marchandises passent sous la garde du transporteur dans la zone portuaire . . .”

<sup>10</sup> Pour les dispositions correspondantes, voir article premier, c, de la Convention de Bruxelles de 1924.

<sup>11</sup> Pour les dispositions correspondantes, voir article 3, 3, de la Convention de Bruxelles de 1924.

*Article 15*

*Article 15 dans son ensemble et paragraphe 1 de cet article*<sup>12</sup>

Il n'est pas souhaitable de prévoir des dispositions fondées sur une pratique qui est en constante évolution. Ce sont les impératifs commerciaux des chargeurs et des banques qui déterminent le contenu d'un connaissement. L'article 16 donne au chargeur la protection voulue. Tout l'article 15 devrait donc être supprimé.

Quoi qu'il en soit, il est dans certains cas impossible de satisfaire à toutes les exigences de l'article 15. En particulier, l'alinéa *f* ne saurait être respecté dans le cas d'un chargement étalé sur plusieurs jours et ne viendrait pas non plus dans le cas d'un connaissement "embarqué". L'alinéa *h* implique qu'il peut y avoir plus d'un exemplaire original. Or, on tend actuellement à réduire le nombre d'exemplaires d'un connaissement et à n'en considérer qu'un seul comme original. L'alinéa *k* pourrait provoquer des difficultés et entraîner la nécessité de documents supplémentaires si les marchandises étaient revendues.

*Paragraphe 2*<sup>13</sup>

Il conviendrait, pour les raisons exposées au sujet du paragraphe 1 de l'article 15, de supprimer les mots "la date ou les dates de chargement".

*Article 16**Paragraphe 4*

La seconde phrase aboutit à une conclusion illogique, en particulier dans le cas d'un affrètement où l'affréteur et le chargeur ne sont qu'une seule et même personne et où le connaissement n'est à l'origine qu'un reçu, le fait de ne pas mentionner le fret pouvant répondre au vœu légitime de l'affréteur. La présomption la plus raisonnable que l'on peut faire au moment de la négociation ultérieure du connaissement — transaction à laquelle le transporteur n'est pas partie — est que les transporteurs perçoivent un fret pour le prix de leurs services et qu'il doit exister une créance garantie par le privilège du transporteur. On suggère donc de supprimer ce paragraphe en vue de maintenir le régime actuel où le privilège du transporteur ne s'éteint que par un reçu explicite — la mention "fret payé" apposée sur le connaissement.

*Article 17**Paragraphe 3*

Nous estimons qu'il n'est ni souhaitable ni nécessaire que la convention envisagée traite des rapports entre le chargeur et le transporteur en ce qui concerne les lettres de garantie. Il y aurait donc lieu de supprimer ce paragraphe.

<sup>12</sup> Pour les dispositions correspondantes, voir article 3, 3, *a* et *c* de la Convention de Bruxelles de 1924.

<sup>13</sup> Pour les dispositions correspondantes, voir article 3, 7, de la Convention de Bruxelles de 1924.

*Paragraphe 4*

Dans le cas considéré, le transporteur pourra ou être l'innocente victime d'un employé malhonnête ou être déjà déchu du droit de limiter sa responsabilité en vertu de l'article 8. Il conviendrait donc de supprimer ce paragraphe.

*Article 18*

Si l'article 4 n'était pas modifié comme il a été suggéré de le faire, l'article 18 devrait être modifié comme suit :

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

*Article 19**Paragraphe 5*

On recommande que, si l'on doit prévoir une responsabilité en cas de retard, on ajoute au moins, à la fin de ce paragraphe, les mots : "ou à ses préposés ou mandataires".

*Article 20**Paragraphe 1*<sup>14</sup>

Les impératifs commerciaux demandent que l'on mette rapidement fin aux différends; il y a donc lieu de prévoir un délai d'un an, comme dans le cas des Conventions CIM<sup>15</sup> et CMR<sup>16</sup>.

*Article 21*

Tout en comprenant les raisons des partisans de cet article, il nous semble ici aussi que l'on ait voulu trop bien faire. Il est recommandé de supprimer les alinéas *b*, *c* et *d* ou, si cette suggestion n'est pas acceptable, de supprimer au moins deux de ces alinéas, car le libellé actuel donnerait au demandeur une latitude excessive en matière d'élection de for et créerait des incertitudes qui entraîneraient à la longue une augmentation des coûts d'assurance.

*Article 23**Paragraphe 3*

Cette disposition est superflue et devrait donc être supprimée.

<sup>14</sup> Pour les dispositions correspondantes, voir quatrième alinéa de l'article 3, 6, de la Convention de Bruxelles de 1924 et article 1, 2, du Protocole de Bruxelles de 1968.

<sup>15</sup> Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer, signée à Berne le 25 octobre 1962.

<sup>16</sup> Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, signée à Genève le 19 mai 1956.

## Article 25

Paragraphe 2<sup>17</sup>

On recommande d'ajouter les mots "la Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires, signée à Bruxelles le 2 décembre 1971, ou . . .".

*Comité maritime international (CMI)*

[Original : anglais]

Pour permettre au CMI d'examiner les amendements à l'actuelle Convention internationale de Bruxelles de 1924 sur les connaissements et au Protocole de 1968 à ladite convention, la trentième Conférence internationale du CMI, réunie à Hambourg, a procédé à l'étude d'importantes questions de fond s'y rapportant, étude à l'issue de laquelle elle a adopté ses "Recommandations relatives aux Règles de La Haye". Ces recommandations, indépendamment d'une recommandation touchant la ratification immédiate du Protocole de 1968, ont porté sur les questions suivantes :

- Durée de la responsabilité;
- Fondement de la responsabilité;
- Retard à la livraison;
- Limitation de responsabilité;
- Prescription.

Au cours des travaux du Groupe de travail de la CNUDCI, le CMI avait précédemment recommandé par écrit au Groupe de travail que la question des lettres de garantie ne soit pas traitée dans la Convention. Le CMI estime que les dispositions proposées risquent indirectement d'être interprétées comme une reconnaissance légale de l'emploi de ce type de lettres et, de surcroît, que la disposition proposée au paragraphe 3 de l'article 17 qui interdit tout recours du transporteur contre le chargeur, est inopportune, simpliste et inéquitable.

En 1974, le CMI et la Chambre de commerce internationale ont créé un Groupe de travail spécial pour étudier les incidences que des modifications apportées au régime de la responsabilité du transporteur pourraient avoir sur le coût du "risque"; le 8 octobre 1975, le Groupe de travail a présenté un rapport sur les conclusions auxquelles il était parvenu. Il y a lieu de noter que ces conclusions vont dans le même sens que les observations formulées par le Comité de l'assurance maritime des marchandises de la CNUCED lors de sa session, tenue à Genève en octobre-novembre 1975 (voir en particulier les projets de résolution publiés sous les cotes TD/B/C.3(VII)/SC/L.2, par. 3 et TD/B/C.3(VII)/SC/L.5, par. 3 ainsi que le projet de rapport TD/B/C.3(VII)/SC/L.6, par. 15).

**Recommandations relatives aux règles de La Haye (adoptées par le CMI à sa trentième Conférence, tenue à Hambourg)**

A la trentième Conférence du CMI, tenue à Hambourg du 1<sup>er</sup> au 5 avril 1974 et à laquelle des experts en droit maritime d'environ 30

pays ont pris part, certaines des principales questions étudiées à l'heure actuelle par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI ont été examinées. Les associations nationales du CMI avaient été préalablement invitées à faire connaître leurs vues et, en août 1973, le Sous-Comité international a adressé au Groupe de travail de la CNUDCI une réponse touchant certaines questions (par exemple, la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison).

Les présentes Recommandations tendent à exprimer les vues générales du milieu des transports maritimes. Elles constituent une synthèse des intérêts des transporteurs et des chargeurs. On s'est efforcé de suggérer des simplifications aux règles actuelles qui soient avantageuses pour toutes les parties. Le transfert du risque du transporteur au chargeur n'a pas été jugé digne d'intérêt en soi. Il existe bien entendu une relation étroite entre la répartition des risques et le fret. Une modification fondamentale de la répartition des risques au détriment du transporteur se traduira donc inévitablement par une augmentation du coût du transport.

## RATIFICATION DU PROTOCOLE DE 1968

Les règles et pratiques des transports maritimes sont en mutation constante et ce à bon droit. Lorsque l'unification du droit sera réalisée dans ce domaine au moyen de conventions internationales, il faudra veiller tout spécialement à élargir le champ d'application des règles et faire en sorte que l'uniformité qui existe actuellement au plan international ne soit pas compromise. Il importera également de vérifier le bien-fondé de toute proposition d'amendement du droit actuel et de s'assurer qu'elle rencontre l'agrément d'un grand nombre de pays.

La Conférence a estimé que le Protocole de 1968 portant modification de la Convention de 1924 sur les connaissements contient des améliorations importantes qui doivent être adoptées sans plus tarder. Ainsi, le Protocole de 1968 comporte des dispositions permettant d'éliminer certaines des difficultés rencontrées dans l'application de la limitation par unité au transport par conteneur en introduisant une "formule conteneur" selon laquelle les colis se trouvant dans le conteneur plutôt que le conteneur lui-même constituent des unités pourvu qu'ils aient été énumérés dans le connaissement. En outre, s'agissant des unités lourdes, la position des demandeurs est sensiblement améliorée grâce à la limitation par kilo (30 francs Poincaré) qui complète la limitation par unité. Les règles donnant aux préposés de l'armateur les mêmes droits en matière d'exonération et de limitation de responsabilité qu'à l'armateur lui-même sont également bien venues et s'imposent d'urgence de même que celles clarifiant la position des cessionnaires de connaissements de bonne foi. En outre, les dispositions concernant la possibilité de proroger le délai de prescription des actions ainsi que la limite précise de trois mois pour la prescription des actions récursoires sont nécessaires pour dissiper l'incertitude existant actuellement dans certains pays parties à la Convention et faciliter le règlement des réclamations. Pour ces raisons, le CMI a adopté la recommandation suivante :

*Considérant*

Que de nouvelles modifications aux Règles de La Haye allant au-delà de celles contenues dans le Protocole de 1968 sont souhaitables,

Qu'il s'écoulera inévitablement un certain temps avant qu'un accord international sur ces modifications ne soit acquis,

Que le commerce international a un besoin urgent de bénéficier des dispositions du Protocole de 1968, le CMI

*Recommande* que le Protocole soit ratifié dans les plus brefs délais.

DURÉE DE LA RESPONSABILITÉ<sup>1</sup>

Le principe des Règles de La Haye suivant lequel la durée de la responsabilité est limitée à la période allant du chargement à bord au déchargement (principe dit "de palan à palan") convient peut-être en cas de tramping, le transporteur n'ayant souvent pas d'installations

<sup>17</sup> Pour les dispositions correspondantes, voir article 4 du Protocole de Bruxelles de 1968.

<sup>1</sup> Article 4 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer.

propres pour entreposer les marchandises avant leur chargement ou après leur déchargement. Toutefois, la situation peut être tout à fait différente en ce qui concerne le trafic de lignes régulières, notamment lorsque le transporteur lui-même ne s'est pas séparé des marchandises au moment où les Règles de La Haye cessent de s'appliquer. Il est alors très difficile de savoir quelles sont les règles en matière de responsabilité du transporteur qui sont applicables et dans quelle mesure celui-ci a le droit de s'exonérer de toute responsabilité en vertu de diverses lois internes. Pour ces raisons, et dans l'intérêt d'une uniformité plus grande, le CMI a donné son accord de principe au projet de disposition actuel élaboré par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI et a adopté la recommandation suivante :

*Considérant* qu'en principe la responsabilité devrait s'étendre sur la totalité de la période pendant laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises et que, dès lors, une extension de la responsabilité du transporteur au-delà de la période couverte par les Règles de La Haye ("de palan à palan") est nécessaire, le CMI

*Recommande* que la durée de la responsabilité soit étendue pour couvrir la période pendant laquelle les marchandises ont été prises en charge par le transporteur : au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement, à condition cependant que, *en particulier*, les marchandises n'aient pas été présumées avoir été prises en charge par le transporteur :

*Au port de chargement*

Avant la réception effective par le transporteur pour embarquement par le chargeur;

*Au port de déchargement*

Si les marchandises, selon la loi ou les usages, ont été remises à une autorité ou un tiers approprié sur lesquels le transporteur ne peut exercer aucun contrôle.

#### FONDEMENT DE LA RESPONSABILITÉ<sup>2</sup>

Soucieux de ne suggérer que des amendements susceptibles de profiter à tous les intéressés et de s'abstenir de proposer des modifications qui pourraient avoir des répercussions économiques fâcheuses, le CMI a accepté de limiter l'étendue de l'exonération actuelle du transporteur pour faute dans la conduite ou dans l'administration du navire mais de la *conserver* dans la mesure où elle vise des erreurs de navigation pure et simple.

Il est suggéré de supprimer l'élément "administration du navire" de l'exonération. Plusieurs pays parties à la Convention ont éprouvé des difficultés pour déterminer en quoi exactement "l'administration du navire" se distingue du "soin" et de la "garde" des marchandises. On estime que la suppression de cet aspect de l'exonération facilitera grandement le règlement des réclamations et évitera les litiges. En revanche, la suppression de l'exonération pour faute dans la conduite du navire impliquerait une modification fondamentale de la répartition actuelle des risques entre le transporteur et le propriétaire du chargement. Il convient également de ne pas oublier qu'une disposition exprime assujettissant le transporteur à une responsabilité pour retard à la livraison ajouterait encore à l'ampleur de cette modification. De même, la suppression de l'exonération pour incendie aurait des incidences importantes sur le partage actuel des risques. Le "compromis" suggéré par le Groupe de travail de la CNUDCI, qui tend à supprimer l'exonération pour incendie et à faire peser la charge de la preuve de la négligence du transporteur sur le chargeur ne suffirait pas à contrebalancer la modification apportée à la répartition des risques. Cela étant, il est certain que le montant des primes d'assurance protection et indemnisation que le transporteur devra acquitter augmentera et que, pour diverses raisons, il ne s'accompagnera pas d'une réduction correspondante des primes d'assurance des facultés. Les assureurs facultés ne récupéreront auprès des transporteurs que de 10 à 20 p. 100 des montants qu'ils ont versés aux chargeurs. Les *difficultés rencontrées pour évaluer* les chances accrues d'institution d'actions récursoires qui résulteront de la suppression des exonérations traditionnelles des transporteurs (à savoir

faute dans la conduite et incendie), empêcheront les assureurs facultés de réduire le taux actuel des primes tout au moins jusqu'à ce qu'ils connaissent d'expérience les effets de la modification dans la pratique. De ce fait, la suppression des exonérations entraînera une *hausse des coûts d'assurance* aux dépens de tous les intéressés en cause.

En outre, pour bien faire ressortir qu'aucune modification fondamentale de la répartition des risques n'est envisagée, il est nécessaire de préciser clairement dans toute "formule de responsabilité générale" qu'elle est fondée sur la notion de négligence de façon à éviter qu'elle ne donne l'impression de reposer plus ou moins sur le principe de la "stricte responsabilité sans exception". C'est pourquoi le CMI a suggéré les recommandations suivantes :

1. *Considérant* que l'expression "administration du navire" s'est avérée difficile à interpréter et que, de plus, elle a donné lieu à de nombreux litiges,

Que sa suppression n'aurait pas de répercussions économiques sérieuses, le CMI,

*Recommande* la suppression de l'exonération pour faute "dans l'administration du navire".

2. *Considérant* que la suppression de l'exonération pour faute dans la "conduite du navire" aurait pour effet une augmentation générale des coûts du transport, car un élargissement de la responsabilité du transporteur entraînerait des hausses de fret sans réduction correspondante des coûts d'assurance de la marchandise, le CMI

*Recommande* le maintien de l'exonération pour faute dans la "conduite du navire".

3. *Considérant* que la suppression de l'exonération de responsabilité "pour incendie" entraînerait une augmentation générale des coûts du transport, un élargissement de la responsabilité du transporteur entraînant des hausses de fret sans réduction correspondante des coûts d'assurance de la marchandise, le CMI

*Recommande* le maintien de l'exonération pour "incendie".

4. En outre, le CMI

*Recommande* que, si les dispositions actuelles des Règles de La Haye relatives à la responsabilité devaient être modifiées, il soit expressément prévu que dans toute nouvelle disposition à ce sujet la responsabilité du transporteur soit fondée sur la faute ou sur la négligence.

#### RETARD À LA LIVRAISON<sup>3</sup>

La question de savoir si les Règles de La Haye actuelles contiennent des dispositions touchant la responsabilité du transporteur pour retard à la livraison est très controversée. En tout état de cause, il est clair qu'en cherchant à déterminer s'il existe une responsabilité pour retard à la livraison, il faut tenir dûment compte des incertitudes liées à la durée des transports par mer par rapport à celle des transports aériens et terrestres. Les raisons de rendre le transporteur maritime obligatoirement responsable d'un retard à la livraison peuvent varier grandement suivant le type de trafic, la durée du voyage et d'autres circonstances. Si une telle responsabilité peut sembler parfaitement naturelle en cas de trafic de lignes régulières sur des courts trajets, on peut se demander s'il doit en être de même en cas de tramping transocéanique, où les difficultés du transporteur sont souvent aggravées par son absence de contrôle sur les installations à terre. Néanmoins, le simple fait que les Etats qui sont parties aux Règles de La Haye actuelles ne sont pas d'accord sur l'interprétation à leur donner sur ce point suffit à justifier la nécessité de clarifier la question dans toute révision future de ces règles. Compte tenu du fait que les tribunaux de certains Etats parties à la Convention ont déjà accepté le principe de la responsabilité obligatoire du "transporteur des Règles de La Haye", en cas de retard à la livraison, principe qui, dans certains Etats, a déjà été consacré dans la législation interne donnant

<sup>2</sup> Article 5 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer.

<sup>3</sup> Article 5, par. 1 et 2, du projet de convention sur le transport de marchandises par mer.

effet aux Règles de La Haye, le CMI a suggéré les recommandations suivantes :

*Considérant* que la rédaction actuelle des Règles de La Haye ne contient aucune disposition particulière concernant la responsabilité pour retard à la livraison, mais que dans certains pays on a interprété les Règles comme incluant une telle responsabilité, le CMI

*Recommande* qu'il soit ajouté aux Règles de La Haye une disposition précise relative au retard à la livraison, appliquant les mêmes règles de responsabilité qu'en matière de perte ou avaries subies par les marchandises, mais que toute indemnisation supplémentaire devrait toujours être limitée aux préjudices directs et raisonnables qui pouvaient être normalement prévus par le transporteur au moment de la conclusion du contrat comme une conséquence probable du retard et limitée, en outre, à un montant n'excédant pas celui du fret. En aucun cas la responsabilité totale du transporteur pour perte ou avaries aux marchandises ou pour retard ne devrait être supérieure à celle qui aurait été applicable en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité est engagée.

#### LIMITATION DE RESPONSABILITÉ<sup>4</sup>

Les praticiens du droit maritime savent que le libellé actuel des dispositions relatives à la limitation figurant dans les Règles de La Haye tend à être générateur de litiges, les demandeurs s'efforçant, souvent sans succès, de "briser" cette limitation. Il en résulte des frais qui ne profitent à personne et une incertitude touchant la limite maximum de la responsabilité encourue par le transporteur et, partant, des difficultés pour établir la couverture d'assurance nécessaire. Le CMI a donc manifesté sa préférence pour un nouveau texte qui clarifierait la question et a suggéré la recommandation suivante :

*Considérant* que l'objectif essentiel des dispositions relatives à la limitation de responsabilité est de clairement fixer la limite maximum de la responsabilité encourue par le transporteur, de façon à établir ainsi une base solide pour l'assurance d'une telle responsabilité, le CMI

*Recommande* que le transporteur ait toujours droit à limiter sa responsabilité sauf si la perte, l'avarie ou le retard ont été causés par ses propres actes ou omissions avec l'intention de provoquer un dommage ou témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

#### PRESCRIPTION<sup>5</sup>

Les dispositions relatives à la prescription des actions défavorisent toujours les demandeurs dans la mesure où elles tendent à les priver de recours alors même que, n'était le délai de prescription, ces actions auraient pu leur permettre d'obtenir satisfaction. Il s'agit là toutefois, d'une conséquence inévitable de toute règle relative à la prescription. La raison d'être des règles de prescription n'est pas en soi contestée mais il faut que celles-ci soient claires et faciles à utiliser dans la pratique. La prorogation du délai actuel d'introduction des actions n'est pas une garantie que les demandeurs agiront toujours en temps voulu; au contraire, les modifications de la période annale pourraient créer des incertitudes dans d'autres domaines — par exemple, celui de la législation nationale — quant au délai correct. En outre, le fait qu'un délai supérieur à un an sera peut-être nécessaire pour assurer le règlement de litiges ne signifie pas qu'il faille prévoir une prorogation du délai légal de prescription puisque celui-ci peut être prorogé par accord entre les parties. Tel est d'ailleurs souvent le cas dans la pratique. Pour éviter toute incertitude sur ce point, le Protocole de 1968 portant modification des Règles de La Haye prévoit expressément que pareil accord est possible. En conséquence, le CMI a suggéré les recommandations suivantes :

*Considérant* l'avantage du maintien d'une prescription annale bien établie, alliée au fait que cette période d'un an ne s'est pas avérée trop courte pour causer en pratique des difficultés, et la

<sup>4</sup> Articles 6 et 8 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer.

<sup>5</sup> Article 20 du projet de convention sur le transport des marchandises par mer.

possibilité offerte aux parties par le Protocole de 1968 de prolonger la période de prescription par accord mutuel, le CMI

*Recommande* que la prescription annale soit maintenue.

#### Rapport du Groupe de travail mixte CMI/CCI sur la responsabilité et l'assurance

##### 1. Introduction

Le Groupe de travail mixte a été créé en 1974 par le CMI et la CCI en vue d'entreprendre une étude statistique des effets que des modifications apportées au régime de la responsabilité du transporteur pourraient avoir sur le coût des "risques" (voir document 301/261 de la CCI en date du 18 mars 1974). Le Groupe de travail mixte a été prié de ne s'occuper d'abord que du transport maritime.

Le P<sup>r</sup> Jan Ramberg, conseiller juridique principal du CMI, a été élu Président du Groupe de travail aux réunions duquel ont participé les experts suivants : MM. K. Schalling et J. C. Macé (Union internationale d'assurances transports); M. Descours (Chargeurs); M. C. W. Rees (CCI); M. G. B. Brunn (Deutscher Transport Versicherung-Verband e.v.); M. R. M. F. Duffy (Chambre internationale de la marine marchande); M. N. M. Hudson (Institute of London Underwriters); Mlle Claire Legendre (Syndicat des sociétés françaises d'assurances maritimes).

Le Groupe de travail s'est réuni le 12 mars 1974 et le 8 octobre 1975 au siège de la CCI à Paris.

A sa réunion du 12 mars 1974, le Groupe de travail a décidé de se contenter tout d'abord, dans son étude, d'évaluer les effets de la suppression des causes d'exonération du transporteur maritime pour faute dans la conduite et l'administration du navire et pour incendie. Depuis, le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI ayant mis au point son projet définitif de convention, le Groupe de travail mixte a concentré son étude sur les nouvelles dispositions de ce projet de convention relatives à la responsabilité (art. 5) qui suggèrent la suppression des causes d'exonération précitées, tout en modifiant au bénéfice du transporteur les règles de la charge de la perte en cas de dommage provenant d'un incendie.

##### 2. Renseignements statistiques

Il a été suggéré — dans les recommandations relatives aux Règles de La Haye adoptées en 1974 à sa Conférence de Hambourg par le CMI où il a été proposé de *conserver* les causes d'exonération pour faute dans la conduite du navire à l'exclusion toutefois de la cause d'exonération pour "faute dans l'administration du navire" et pour incendie — que ces modifications dans le partage des risques entre le transporteur et le propriétaire des marchandises aboutiraient à *augmenter* le coût *total* des "risques". On pense que les primes que le transporteur aurait à payer pour l'assurance protection et indemnisation (assurance P et I) augmenteraient sans diminution correspondante des primes d'assurance facultés. Cela tient essentiellement au fait que le montant *net* récupéré par les chargeurs ne correspond jamais au montant *brut* versé par les transporteurs et leurs assureurs. La différence entre les deux montants représente les frais généraux ainsi que le coût des honoraires d'avocats, d'arbitres, etc., des deux parties.

Le Groupe de travail a demandé aux assureurs P et I et aux assureurs facultés de lui communiquer des renseignements statistiques à l'appui de l'hypothèse susmentionnée, mais on lui a répondu qu'il était impossible de fournir des renseignements statistiques valables à partir d'une situation entièrement hypothétique. Ce n'était que lorsque des demandes auraient été réglées sur la base de la nouvelle règle de responsabilité que l'on pourrait, en se fondant sur des renseignements statistiques valables, établir que ces modifications entraîneraient une augmentation du coût total de l'assurance. Cependant, le Groupe de travail avait reçu de diverses sources des renseignements selon lesquels le montant payé par les assureurs facultés au titre des risques dits francs d'avaries particulières (c'est-à-dire les risques essentiellement liés aux abordages, aux échouements et aux incendies, ainsi que les avaries communes en résultant fréquemment) s'élevait à un cinquième environ du montant *total* payé pour tous les

risques. Cela signifie qu'une suppression des causes d'exonération du transporteur pour faute dans la conduite du navire et pour incendie reviendrait très certainement à augmenter d'une manière considérable les risques mis à la charge de celui-ci, tout en affaiblissant chez le propriétaire des marchandises le désir de s'assurer lui-même contre les risques francs d'avaries particulières.

### 3. La règle de responsabilité optimale

Le Groupe de travail n'a pas voulu, au stade actuel, s'étendre sur la question générale de savoir suivant quels critères une règle de responsabilité en matière de transport de marchandises devrait être conçue pour obtenir les meilleurs résultats d'un point de vue économique. S'agissant, cependant, de la suppression proposée des causes d'exonération pour faute dans la conduite du navire et pour incendie, le Groupe de travail souhaiterait formuler les observations suivantes :

#### 3.1. Caractère raisonnable de la proposition

La question du caractère raisonnable de la proposition est entièrement hors de propos, étant donné qu'il est facile de traduire une augmentation des risques en facteur de coût. Le propriétaire des marchandises aura en définitive — directement ou indirectement — à payer l'accroissement du coût résultant d'une augmentation de la responsabilité du transporteur.

#### 3.2 Prévention des pertes

On ne pense pas que les modifications proposées auraient pour effet d'imposer au transporteur une plus grande "diligence" entraînant une réduction des pertes ou dommages aux marchandises, étant donné que la faute dans la conduite du navire et l'incendie mettent inévitablement en jeu les propres biens du transporteur, ce qui constitue pour lui une raison tout à fait suffisante pour faire preuve de diligence.

#### 3.3. Harmonisation du droit du transport des marchandises

La suppression des causes d'exonération pour faute dans la conduite du navire et pour incendie rapprocherait le droit du transport des marchandises par mer d'autres branches du droit des transports. Cette simplification offrirait un intérêt particulier dans les cas où le transporteur de marchandises utilise divers modes de transports. Il est cependant difficile d'évaluer les avantages économiques que cela entraînerait.

#### 3.4 Convient-il de couvrir les risques de perte ou dommage aux marchandises par la garantie de la responsabilité du transporteur ou par l'assurance facultés ?

Il est certain qu'il existe un consensus international tendant à ce que les risques pour perte ou dommage aux marchandises soient, pour l'essentiel du moins, couverts par l'assurance facultés. Le propriétaire des marchandises ne saurait être tenu par une réglementation obligatoire à ne se couvrir contre ces risques qu'auprès du transporteur. Un propriétaire de marchandises désirant se protéger par le "connaissance assuré" que lui offrirait le transporteur, devrait bien entendu avoir la possibilité de le faire, mais il ne devrait pas être réduit — directement ou indirectement — à ne pas avoir d'autre choix pour s'assurer la protection voulue. C'est ce qu'a fait remarquer une récente étude de la CNUCED sur l'assurance maritime des marchandises (TD/B/C.3/120 du 9 mai 1975), qui souligne en particulier que les pays en développement devraient avoir un contrôle plus grand qu'ils ne l'ont eu jusqu'à présent sur l'assurance de ces risques.

#### 3.5. Est-il nécessaire de protéger les actions récursoires de l'assureur facultés par une réglementation obligatoire ?

Le Groupe de travail commun n'a pas voulu faire de déclaration générale sur le champ d'application souhaitable de la réglementation obligatoire de la responsabilité du transporteur, tout en soulignant le danger qu'une augmentation des actions récursoires puisse entraîner un accroissement du coût total des "risques" au détriment des

chargeurs. Les futures conventions internationales sur le droit du transport des marchandises devraient être rédigées de manière à éviter une "double" couverture de ces risques par le jeu de la responsabilité du transporteur et de l'assurance qu'il aura prise d'un côté et de l'assurance prise par le propriétaire des marchandises de l'autre. Techniquement, ce résultat peut être atteint en permettant au propriétaire des marchandises, lorsqu'il est protégé par une assurance facultés, d'alléger la responsabilité du transporteur.

#### 3.6. La suppression proposée des causes d'exonération du transporteur favorise-t-elle la tendance à une "pleine responsabilité du transporteur" ?

Les risques supplémentaires mis à la charge du transporteur maritime par les modifications des règles de responsabilité proposées ne manqueront pas de fournir de nouveaux arguments aux partisans d'un système de "pleine responsabilité du transporteur". Tant qu'elle est facultative pour le propriétaire des marchandises, une telle responsabilité élargie peut être acceptable, mais le Groupe de travail n'y voit aucun avantage pour le propriétaire des marchandises si ce système lui est imposé par une réglementation obligatoire qui augmentera les risques actuels du transporteur et amènera donc ce dernier à prendre à son compte des risques supplémentaires jusqu'à assumer une "pleine responsabilité".

#### 3.7. Uniformité internationale du droit du transport de marchandises par mer

Le Groupe de travail tient à souligner le danger de voir disparaître l'uniformité existant actuellement au plan international en matière de droit du transport de marchandises par mer, grâce à la Convention de Bruxelles de 1924 sur le connaissance (Règles de La Haye). Il faut éviter à tout prix que certains Etats souscrivent à une nouvelle convention et que d'autres Etats s'abstiennent de le faire. Cela pourrait mener à des complications sans fin, à des différends sur le droit applicable et la juridiction compétente et à une sorte de "quête du for le plus avantageux" au cours de laquelle les demandeurs s'efforceraient, pour instituer leur action, de choisir le lieu où leurs intérêts seraient, selon eux, le mieux protégés. Ce serait néfaste pour tout le monde. Le Groupe de travail estime donc qu'on ne devrait pas accepter les modifications de la répartition des risques qui ont été suggérées à moins d'avoir des garanties suffisantes qu'une nouvelle convention contenant cette nouvelle règle de responsabilité sera aussi largement acceptée que les Règles de La Haye actuelles.

## Association internationale des armateurs

[Original : anglais]

### Article premier

#### Paragraphe 1

Ce n'est pas toujours le chargeur qui conclut le contrat de transport de marchandises par mer en vertu d'un connaissance. Lorsque l'affrètement du navire précède la remise des marchandises au transporteur, dans les transactions de vente ou d'achat FOB ou FAS, c'est le consignataire qui conclut le contrat de transport de marchandises par mer. C'est pourquoi il ne semble pas tout à fait exact de ne mentionner que le chargeur comme seul cocontractant du transporteur. Il serait donc souhaitable de remplacer les mots "un chargeur" par les mots "une personne disposant des marchandises" ou, autrement, de donner une définition de ce qu'il y a lieu d'entendre par le terme "chargeur" aux fins de la convention.

### Paragraphe 4<sup>1</sup>

Si l'on accepte cette définition, le transporteur sera responsable non seulement de la perte des marchandises mais également de tout dommage ou détérioration causé à leur emballage. Cependant, l'emballage peut être tel qu'il est inévitablement exposé, au cours du transport, à être endommagé ou à se détériorer. Le transporteur ne doit pas être alors responsable de ces dommages. Le transporteur ne peut être responsable de l'emballage que s'il s'agit d'un emballage durable, comme un conteneur, une palette ou une unité de transport similaire. Il serait donc souhaitable de modifier le libellé du paragraphe 4 de l'article premier comme suit :

"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 ou emballage durable similaire, le terme "marchandises" désigne également ladite unité de transport ou ledit emballage fourni par le chargeur."

### Paragraphe 5<sup>2</sup>

Comme il a été exposé ci-dessus (voir observations sur le paragraphe 1 de cet article), le cocontractant du transporteur dans un contrat de transport de marchandises par mer n'est pas toujours le chargeur.

### Article 2

#### Paragraphe 3

Cette disposition est sans valeur pratique. Il va sans dire que tout Etat contractant peut appliquer les dispositions de la convention à ses transports intérieurs. Il est donc superflu d'énoncer ce droit dans une convention visant à régir les transports internationaux.

### Article 5

#### Paragraphe 1

L'événement pouvant causer la perte des marchandises, un dommage aux marchandises ou un retard à la livraison est mentionné deux fois dans ce paragraphe. Le transporteur peut être exonéré de responsabilité s'il prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures raisonnables pour éviter l'événement et ses conséquences. Si ce libellé est maintenu,

<sup>1</sup> Si l'on souligne les mots sur lesquels portent en particulier les observations ci-après, le libellé du paragraphe 4 se présente comme suit :

"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."

<sup>2</sup> Si l'on souligne les mots sur lesquels portent en particulier les observations ci-après, le libellé du paragraphe 5 se présente comme suit :

"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."

tenu, le transporteur devra prouver que le dommage a été causé par un événement particulier survenu indépendamment de toute faute de sa part et que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures raisonnables pour l'éviter. Si l'on n'arrive pas à identifier la cause de la perte ou du dommage aux marchandises ou du retard à la livraison, le transporteur ne pourra donc pas être déchargé de responsabilité même s'il s'est acquitté de ses obligations de manière appropriée. Comme cette disposition met le transporteur dans une position très difficile, il faudrait mettre au point un autre libellé permettant au transporteur d'être exonéré de responsabilité s'il prouve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter toute perte ou dommage aux marchandises ou les frais résultant d'un retard à la livraison, c'est-à-dire en apportant au propriétaire des marchandises la preuve qu'il s'est acquitté de manière appropriée de ses obligations. Dans ce cas, le transporteur serait exonéré de responsabilité même si l'on n'arrivait pas à identifier la cause de la perte ou du dommage aux marchandises, ou du retard à la livraison. C'est, pour l'essentiel, dans cet esprit qu'ont été formulés les principes de base de l'exonération de responsabilité du transporteur aérien (voir les articles 18 et 20 de la Convention de Varsovie de 1929)<sup>3</sup>.

A cet égard, il convient de mentionner que la règle de base régissant la responsabilité du chargeur est libellée de telle manière que, pour dégager sa responsabilité, le chargeur doit seulement établir que le dommage ne provient pas d'une faute ou négligence de sa part ou de celle de ses préposés ou mandataires.

Il serait donc souhaitable de modifier le paragraphe 1 de l'article 5 comme suit :

"Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison ayant 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 cette perte, ce dommage ou ce retard."

#### Paragraphe 2

Lorsque la capacité du navire n'est pas pleinement utilisée par les marchandises faisant l'objet du contrat de transport, le transporteur ne peut être privé du droit de compléter la cargaison du navire en occupant l'espace disponible durant le transport. Le temps passé à compléter ainsi la cargaison dans des ports intermédiaires ne saurait donc être considéré comme un "retard".

De la même manière, le chargeur dont les marchandises ne constituent qu'une partie de la cargaison du navire comprenant des marchandises d'autres chargeurs, ne peut exiger que ses marchandises soient directement transportées à leur lieu de destination, sans tenir compte des marchandises des autres chargeurs.

<sup>3</sup> Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie, le 12 octobre 1929, Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXXXVII, p. 11.

Là aussi, le temps passé dans les ports intermédiaires à décharger une partie des marchandises transportées par un navire ne saurait être considéré pour le restant des marchandises comme un "retard à la livraison" engageant la responsabilité du transporteur.

Il y a donc lieu d'ajouter à la fin du paragraphe 2 la phrase suivante : "Le terme "retard" ne comprend pas le temps passé au cours du transport à charger ou décharger des marchandises."

#### Paragraphe 5

La règle des risques particuliers inhérents au transport d'animaux vivants offre une solution très compliquée en ce qui concerne la question de savoir à qui, du transporteur ou du propriétaire des marchandises, revient la charge de la preuve. Tout d'abord, le transporteur doit établir qu'il s'est conformé aux instructions particulières du chargeur concernant les animaux, et que selon les circonstances de l'espèce, la perte, le dommage ou le retard peut être attribué aux risques inhérents à ce genre de transport. Puis entre en jeu la présomption d'après laquelle la perte, le dommage ou le retard a été ainsi causé. La charge d'apporter la preuve contraire revient alors au propriétaire des animaux. Il est particulièrement difficile de faire une distinction entre les circonstances dans lesquelles le dommage peut être attribué aux risques inhérents au transport d'animaux vivants (la charge de prouver ces faits revenant au transporteur) et les cas présumés dans lesquels la perte, le dommage ou le retard à la livraison résultent des circonstances de l'espèce. Comme le transporteur doit établir que la perte, le dommage ou le retard à la livraison peut être attribué aux risques inhérents au transport d'animaux vivants, la présomption susmentionnée n'a guère de possibilité d'application. Autrement dit, il est presque impossible, étant donné ce partage d'obligations, de préciser à quel moment cesse l'obligation du transporteur d'établir qu'il s'est conformé aux instructions qu'on lui a données, et à quel moment commence à s'appliquer la présomption qu'il revient au propriétaire des marchandises d'écarter. L'application pratique de cette règle semble poser des difficultés considérables. Pour les éviter, il serait souhaitable d'exonérer le transporteur de la charge d'établir que la perte, le dommage ou le délai à la livraison sont imputables aux risques inhérents au transport d'animaux vivants, étant entendu qu'une fois que le transporteur aurait établi qu'il s'est conformé aux instructions particulières du chargeur concernant les animaux, la présomption selon laquelle le dommage découle des risques particuliers inhérents au transport d'animaux vivants serait alors applicable. On propose donc de supprimer les mots "... et que selon les circonstances de l'espèce, la perte, le dommage ou le retard pourrait être attribué à de tels risques ...".

#### Paragraphe 6

La disposition selon laquelle seules des mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer peuvent servir de base pour écarter la responsabilité du transporteur n'est pas acceptable. Il est difficile dans la

pratique, de déterminer des critères qui permettent de distinguer les mesures qui sont raisonnables pour sauver des biens en mer de celles qui ne le sont pas. En particulier, ce problème ne saurait être résolu sur la base d'une comparaison entre la valeur des biens soumis à des risques et celle des biens sauvés. Ces valeurs ne peuvent faire l'objet d'une détermination exacte qu'une fois l'opération de sauvetage achevée. En outre, lorsqu'il commence une opération de sauvetage, le transporteur ne sait pas toujours au juste si ses efforts auront pour effet de sauver des biens ou des vies (dans ce dernier cas, le transporteur est déchargé de responsabilité en vertu de ce même paragraphe 6). Dans cette situation, le transporteur n'a pas le droit de s'abstenir de prendre des mesures de sauvetage, même si ces mesures aboutissent à sauver des biens d'une valeur moindre que ceux exposés à des risques.

Il semblerait donc possible de supprimer, au paragraphe 6, le mot "raisonnables". Cependant, si le libellé semble alors inacceptable à la majorité des participants à la session de la CNUDCI, nous proposons comme solution de rechange d'attribuer au propriétaire des marchandises la charge d'établir que le transporteur a délibérément pris, pour sauver les biens, des mesures qui n'étaient pas raisonnables. Le transporteur ne serait pas alors exonéré de responsabilité. Si cette proposition était acceptée, le libellé du paragraphe 6, après les mots "... mesures prises pour sauver des vies ..." serait conçu comme suit : "... et de mesures prises pour sauver des biens en mer à moins qu'il ne soit établi que, pour sauver ces biens, le transporteur s'est délibérément comporté d'une manière qui n'était pas raisonnable".

#### Observations générales sur l'article 5

Il conviendrait de prévoir à l'article 5 une règle qui exonère le transporteur de la responsabilité pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison provenant d'une erreur de navigation, à moins qu'il ne soit établi que cette perte ou dommage ou ce retard est dû à une faute du transporteur lui-même. Plusieurs raisons conseillent de modifier la règle relative à l'erreur de navigation. Le transport maritime présente toujours des risques élevés. L'armateur n'est pas toujours efficacement en contact avec le capitaine, l'équipage, les pilotes, sur lesquels il ne peut pas toujours exercer un contrôle réel. Les progrès réalisés dans le domaine de la construction navale ont abouti à doter les navires d'un matériel technique perfectionné, tout en accroissant considérablement leurs dimensions et le coût de leur équipement. L'augmentation du coût des navires fait courir aux armateurs des risques considérables et a pour effet d'accroître les primes d'assurance qu'ils doivent payer. La suppression de la cause d'exonération relative à l'erreur de navigation entraînerait un accroissement considérable des primes d'assurance des transporteurs, ce qui provoquerait une augmentation des taux de fret. C'est pourquoi la suppression de cette cause d'exonération aurait un effet économique dont on ne connaît et dont on ne saurait calculer l'importance réelle actuellement.

## Article 6

L'article 6 offre cinq variantes pour régler le problème de la limitation de la responsabilité du transporteur. Un système unifié de limitation de la responsabilité du transporteur à l'égard de toute réclamation, tendant à limiter la responsabilité du transporteur à une certaine valeur par kilogramme de marchandises, semble être trop incertain. Au-dessous d'une limite relativement peu élevée, les propriétaires de marchandises de faible poids et de grande valeur ne pourraient pas, dans une large mesure, être dédommagés de leurs pertes. C'est pourquoi on peut imaginer que cette seule considération amènerait les propriétaires de marchandises à obtenir des limites de responsabilité aussi élevées que possible. Mais si ces limites sont très élevées, elles ne conviennent pas à des marchandises relativement peu coûteuses. En fait, le dommage causé en cours de transport à des marchandises peu coûteuses serait remboursé selon la valeur réelle de ces marchandises.

Le système de limitation de responsabilité pour perte, dommage ou frais y relatifs, tendant à limiter la responsabilité du transporteur à une valeur déterminée par colis ou toute autre unité de chargement ou par kilogramme de poids brut, tient mieux compte de la gamme de valeur des marchandises transportées et semble donc plus souple.

En outre, l'adoption des mêmes limites de responsabilité pour la perte ou dommage aux marchandises, d'une part, et pour le retard à la livraison, d'autre part, reviendrait en pratique à ne pas limiter la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison puisque ces limites seraient trop élevées pour les réclamations fondées sur ce motif. La limitation de la responsabilité pour le préjudice causé par un retard à la livraison des marchandises doit être basée sur d'autres principes que ceux applicables à la perte ou dommage aux marchandises. Il semblerait plus raisonnable de limiter la responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant du retard à la livraison au montant du fret dû au transporteur. La variante D offre la meilleure solution à tous les problèmes en cause, à condition de limiter la responsabilité pour retard à la livraison au montant normal du fret.

Il y a néanmoins lieu de noter que l'on ne peut considérer la variante D comme une solution idéale. En particulier, l'interprétation du paragraphe 1 a) de cette variante peut soulever des difficultés. Lorsque des colis ou d'autres unités de chargement de poids différents sont perdus ou endommagés, on ne sait pas très bien si l'on doit, pour déterminer les limites de la responsabilité, tenir compte de chaque colis ou unité de chargement ou du total des marchandises perdues ou endommagées. Il y aurait lieu de préciser ce point en insérant, au paragraphe 1, a, de la variante D, une disposition à cet effet. D'autre part, en vue d'étendre le droit de limiter la responsabilité aux préposés ou mandataires du transporteur agissant dans le cadre de leurs fonctions, il conviendrait d'ajouter, à la première ligne du paragraphe 1, a, après les mots "... du transporteur", les mots suivants : "de ses préposés ou mandataires".

## Article 9

## Paragraphe 1

Le libellé de ce paragraphe prête à confusion car il ne précise pas si le transporteur doit toujours avoir l'accord du chargeur pour transporter les marchandises en pontée ou s'il peut se contenter de remplir une des trois conditions énumérées, c'est-à-dire avoir l'accord du chargeur, se conformer aux usages particuliers au commerce ou s'en tenir aux règlements en vigueur.

## Article 12

Il conviendrait plutôt de rédiger la règle générale concernant la responsabilité du chargeur sous une forme positive en stipulant que le chargeur est responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le transporteur substitué ou causés au navire, sauf dans les cas où ces pertes ou dommages n'ont pas été causés par la faute ou la négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires. Cette règle concernant la responsabilité du chargeur, ainsi rédigée sous la forme positive, correspondrait à celle concernant la responsabilité du transporteur (par. 1 de l'article 5 du projet de convention).

La règle énoncée à l'article 12 est rédigée de telle sorte que, pour dégager sa responsabilité, il suffit au chargeur de prouver l'absence de faute de sa part ou de la part de ses préposés ou mandataires. En d'autres termes, le chargeur n'a pas la charge de prouver que les dommages ont été causés par des circonstances qu'il a pris toutes mesures raisonnables pour prévenir. Dans les cas où il n'y a pas faute, le chargeur est exonéré de responsabilité même si les causes réelles de la perte ou des dommages n'ont pas été déterminées. Comme il est indiqué plus haut, la règle fondamentale concernant la responsabilité du transporteur (par. 1 de l'article 5 du projet de convention) dégage ce dernier de responsabilité s'il prouve que les dommages ont été causés par des circonstances qu'il ne pouvait raisonnablement prévenir.

Il ne semble pas qu'une telle divergence entre les règles régissant la responsabilité du transporteur et celle du chargeur soit justifiée. Pour l'éliminer, il conviendrait de modifier la règle concernant la responsabilité du chargeur comme suggéré ci-dessus (voir les remarques faites à propos du paragraphe 1 de l'article 5 du projet de convention).

*Remarques générales concernant la troisième partie*

Il conviendrait d'ajouter à la troisième partie du projet de convention une règle régissant les rapports entre le transporteur, le chargeur et le destinataire dans les cas où ce dernier n'a pas accepté les marchandises au port de livraison; cette règle devrait énoncer les conséquences juridiques d'une telle situation. Dans l'article correspondant, il faudrait spécifier qu'au cas où le destinataire ne réclame pas les marchandises ou refuse d'en prendre livraison, le transporteur peut, après en avoir informé le chargeur, décharger les marchandises et les remettre à la garde d'un entrepôt ou en

tout autre lieu approprié, aux risques et aux frais du destinataire.

### Article 13

#### Paragraphe 1

Il conviendrait de rédiger comme suit ce paragraphe :

“Lorsqu’ils remettent des marchandises dangereuses au transporteur, le chargeur et ses préposés ou mandataires devront informer le transporteur de la nature des marchandises et, si besoin est, indiquer leur caractère dangereux et les précautions à prendre. Le chargeur et ses préposés ou mandataires devront, chaque fois que cela est possible, apposer sur ces marchandises une marque ou étiquette appropriée indiquant qu’elles sont dangereuses.”

#### Paragraphe 2 et 3

Chacun de ces paragraphes stipule que le transporteur a droit de débarquer, de détruire ou de rendre inoffensives des marchandises dangereuses, “selon ce qu’exigent les circonstances”. On pourrait en conclure que dans les deux cas, et pas seulement dans le cas mentionné au paragraphe 3, le transporteur a le droit de se débarrasser des marchandises dangereuses lorsqu’elles posent un danger pour le navire ou pour le reste de la cargaison. En pareille situation, ce qui peut être fait des marchandises doit dépendre des circonstances de l’espèce. Il en découle qu’en cas de réclamation, le transporteur doit prouver que le sort qu’il a réservé aux marchandises dangereuses est bien celui qu’exigeaient les circonstances de l’espèce. Ce fait étant prouvé, le transporteur supporte toutes les conséquences défavorables en découlant, en particulier en ce qui concerne le paiement d’une indemnité au propriétaire des marchandises.

Il n’est pas toujours possible de faire correspondre le sort réservé aux marchandises dangereuses aux circonstances de l’espèce, mais les conséquences juridiques qui peuvent découler pour le transporteur de l’inobservation de cette exigence sont extrêmement strictes. Le transporteur n’est pas toujours en mesure de déterminer la gravité du danger que suppose le transport d’une cargaison particulière et il est par conséquent, dans la pratique, privé de la possibilité de choisir le sort le plus approprié à réserver aux marchandises. C’est là une chose que l’on ne peut pas exiger du transporteur dans des situations réellement dangereuses menaçant le navire ou le reste de la cargaison. Il faudrait donc maintenir dans la convention le principe de la liberté de choix du transporteur en ce qui concerne le sort à réserver aux marchandises lorsqu’elles posent un danger.

Pour éviter que la règle énoncée au paragraphe 2 n’apparaisse comme une sanction ne frappant que le fait de charger des marchandises dangereuses sans que le transporteur en ait connaissance, nous proposerions d’ajouter au paragraphe 2, après les mots “lorsqu’il les a chargées sans en connaître la nature et le caractère”, les mots “et que ces marchandises posent un danger

pour le navire ou le reste de la cargaison”. Les mots “selon qu’exigent les circonstances” devraient être supprimés aux paragraphes 2 et 3 pour que le transporteur ne voie pas limitée sa liberté de choisir le sort à réserver aux marchandises lorsqu’un tel danger apparaît.

Le projet de convention ne contient aucune disposition concernant le droit du transporteur au paiement du fret dans les cas où les marchandises dangereuses sont débarquées en un point antérieur au lieu de destination, sont détruites ou sont rendues inoffensives. La solution de ce problème devrait dépendre du point de savoir si le transporteur avait connaissance de la nature des marchandises et des précautions à prendre. Dans le premier cas, le transporteur savait que le transport posait un danger précis, et a reçu pour cela un fret plus élevé. Par conséquent, si en pareil cas le transport n’a pas été mené à bien ou ne l’a été que partiellement, il serait raisonnable d’admettre que le transporteur a le droit de recevoir un fret proportionnel à la distance que le navire a effectivement couverte avec les marchandises.

Dans le dernier cas, le transporteur ne savait pas, lorsqu’il a conclu le contrat de transport, que le transport des marchandises qui lui ont été remises poserait un danger. Par conséquent, si par suite d’un danger que le transporteur ne pouvait prévoir, les marchandises ne peuvent pas être livrées au port de destination, le transporteur conserve son droit au fret reçu et, lorsque celui-ci n’a pas été reçu au port d’embarquement, il peut en exiger le paiement intégral. Ces droits du transporteur doivent être précisés dans les règles concernant les marchandises dangereuses.

### Article 15

#### Paragraphe 1 b

Comme on l’a dit plus haut, la définition des “marchandises” devrait être revue, car ce terme ne doit pas comprendre l’emballage (voir les remarques concernant le paragraphe 4 de l’article premier du projet de convention). Si la définition des marchandises est modifiée dans le sens voulu, le paragraphe 1, b, de l’article 15 doit également être révisé. Lorsqu’on parle de marchandises emballées, on devrait mentionner non pas l’état des marchandises elles-mêmes mais celui de leur emballage. Il conviendrait par conséquent de rédiger comme suit le paragraphe 1, b, de cet article : “L’état apparent des marchandises ou de leur emballage”.

### Article 16

#### Paragraphe 1

Ce paragraphe ne prévoit pas expressément le droit du transporteur de formuler des réserves. Ce droit est ici simplement implicite. Mais, dans l’ensemble, la règle énoncée au paragraphe 1 ne concerne que les obligations du transporteur de spécifier les raisons pour lesquelles il soupçonne que les indications du connaissement 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 libellé de ce paragraphe ne correspond pas pleinement à celui du paragraphe 3 du même article : ce dernier fait référence aux réserves visées au paragraphe 1, s'entendant des réserves du transporteur concernant les indications relatives aux marchandises. En fait, le paragraphe 1 ne parle aucunement de ces réserves. A cet égard, il serait préférable d'énoncer expressément dans la convention le droit du transporteur d'apposer sur le connaissement des mentions concernant les marchandises.

S'agissant de l'obligation faite au transporteur en vertu du paragraphe 1 de cet article de spécifier les raisons pour lesquelles il soupçonne que les indications du connaissement sont inexactes ou concernent des marchandises qu'il n'a pas eu les moyens de contrôler, les règles applicables en la matière ne sont pas identiques dans tous les systèmes juridiques. Comme il est dit dans le quatrième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises transportées (par. 37)<sup>1</sup>, l'application dans la pratique d'une telle règle soulèverait des difficultés considérables.

La règle selon laquelle le transporteur devrait spécifier les raisons pour lesquelles il soupçonne que les indications du connaissement ne correspondent pas aux marchandises ou pour lesquelles il n'a pas eu les moyens de les contrôler conduirait le transporteur, dans la pratique, à formuler des réserves types ou uniformes qu'il introduirait dans les connaissements. Si le tiers porteur du connaissement n'est pas d'accord avec ces réserves, il doit apporter la preuve du contraire. La charge de prouver que les raisons notées par le transporteur ne correspondent pas aux faits de l'espèce reposerait par conséquent sur le porteur du connaissement. Si ce dernier réussit à apporter cette preuve, les réserves du transporteur concernant les mentions indiquées dans le connaissement n'auraient aucun effet juridique. En d'autres termes, et malgré la possibilité de formuler une réserve, le connaissement doit être réputé net. Cependant, s'il n'a pas été prouvé que les raisons indiquées par le transporteur ne sont pas fondées et si le connaissement n'est donc pas net, le porteur du connaissement doit prouver que la perte des marchandises ou les dommages causés à celles-ci se sont produits au cours de la période pendant laquelle les marchandises étaient sous la garde du transporteur. Aussi, le porteur du connaissement doit-il ici, pour apporter la preuve voulue, procéder à deux opérations. Premièrement, il conteste les raisons indiquées par le transporteur et, le fait que celles-ci ne sont pas fondées n'étant pas prouvé (ce fait devant être déterminé par un tribunal ou un organe d'arbitrage), il cherche à prouver que la perte des marchandises ou les dommages qui leur ont été causés se sont produits au cours de la période pendant laquelle elles étaient sous la garde du transporteur. En exigeant dans la convention que le transporteur indique les raisons pour lesquelles il soupçonne que les indications portées au connaissement ne correspondent pas aux marchandises ou pour lesquelles il n'a pas eu les moyens de les contrôler, on rend cette preuve ex-

trêmement difficile devant un tribunal ou un organe d'arbitrage.

#### *Paragraphe 2*

Au paragraphe 2, après les mots "état apparent des marchandises", il conviendrait d'ajouter les mots "ou de leur emballage", et, après les mots "les marchandises", les mots "ou leur emballage" (voir les remarques ci-dessus concernant le paragraphe 1, b, de l'article 15).

#### *Paragraphe 3 b*

Il est superflu de mentionner que la notion de porteur du connaissement — un tiers — comprend tout destinataire ayant agi de bonne foi.

#### *Paragraphe 4*

La règle stipulée dans ce paragraphe met le transporteur dans une situation désespérée en le privant du droit d'invoquer un privilège sur les marchandises lorsque le fret n'a pas été payé par le chargeur et que le connaissement, pour une raison quelconque, n'indique pas que le fret doit être payé par le destinataire. Il vaudrait mieux supprimer cette règle du projet de convention.

#### *Article 17*

##### *Observations communes aux paragraphes 2, 3 et 4*

Il est superflu, dans tous ces paragraphes, d'ajouter les mots "y compris le destinataire" après le mot "... tiers".

#### *Paragraphe 3*

Ces dispositions mettent le transporteur dans une situation très difficile. Le fait de recevoir une lettre de garantie du chargeur et d'émettre en échange un connaissement net revient toujours à omettre des réserves quant aux indications mentionnées sur le connaissement. Cette omission donne naturellement lieu à présumer l'intention de léser un tiers. On en conclut facilement que la lettre de garantie n'est pas opposable au chargeur.

Les dispositions du paragraphe 3 mettent le transporteur dans une situation d'inégalité par rapport au chargeur. Si une lettre de garantie est émise dans le but de léser un tiers, le chargeur ne supporte pratiquement aucune responsabilité, bien qu'il soit à l'origine du procédé. Il vaudrait donc beaucoup mieux laisser les législations nationales et la pratique juridique et arbitrale régler la question de la validité des lettres de garantie à l'égard du chargeur.

#### *Paragraphe 4*

Le projet de convention prévoit une règle générale sur la déchéance du droit de limiter la responsabilité du transporteur (art. 8). Pour éviter toute contradiction entre les diverses dispositions de la convention, il y

<sup>1</sup> A/CN.9/96/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. VI : 1975, deuxième partie, IV, 2.

aurait lieu de ne tenir compte que des seuls critères énoncés à l'article 8 pour régler la question de savoir si les dispositions sur les limites de la responsabilité sont applicables ou non. Il vaudrait donc mieux supprimer les dispositions du paragraphe 4 de l'article 17, qui traitent d'un cas particulier de déchéance pour le transporteur du droit de limiter sa responsabilité.

#### Article 18

Le seul fait de conclure un contrat de transport n'équivaut pas à la prise en charge des marchandises par le transporteur. Autrement dit, le contrat de transport ne saurait constituer en lui-même une preuve de la prise en charge des marchandises. Par conséquent, les dispositions de cet article ne devraient se référer qu'aux documents autres que les connaissements faisant foi non seulement du contrat de transport (à savoir une charte-partie, un document de location), mais également de la prise en charge des marchandises par le transporteur.

Il y a donc lieu de modifier le libellé de l'article 18 comme suit :

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

#### Article 19

##### Paragraphe 2 et 5

Afin d'éviter toute ambiguïté dans l'interprétation du mot “jours” (jours consécutifs, jours ouvrables, etc.), il conviendrait d'indiquer dans les deux cas qu'il s'agit de jours consécutifs.

#### Article 20

##### Paragraphe 1

Il semble que le délai de prescription de l'action en indemnisation contre le transporteur est d'un an. Ce délai suffit largement pour préparer et intenter une action contre le transporteur. D'autre part, un délai d'un an permet de régler une réclamation sans retard superflu. En outre, un autre argument à l'appui du délai d'un an est que, conformément au paragraphe 3 de cet article, ce délai peut être prolongé.

#### Article 21

Les dispositions de cet article sur la compétence ne semblent pas acceptables pour plusieurs raisons. Si ces dispositions étaient adoptées dans la convention, elles iraient directement à l'encontre d'une pratique de longue date tendant à régler le problème de la compétence sur la base d'un accord entre les parties.

Le fond et la forme du paragraphe 1 font ressortir que, si ce paragraphe prévoit la possibilité d'intenter

une action au lieu désigné dans le contrat de transport, il n'exclut pas la possibilité pour le demandeur de choisir un des quatre autres lieux qui y sont énumérés, à savoir le port de chargement, le port de déchargement, le lieu où se trouve l'établissement principal du défendeur et celui où le contrat a été conclu. Pratiquement, cela permet au demandeur de rejeter unilatéralement le lieu convenu pour régler le litige et rend en fait la désignation d'un tel lieu superflue.

Accorder au demandeur le droit d'intenter une action au lieu où le contrat a été conclu revient pratiquement à ce qu'une action judiciaire relative à un contrat de transport puisse être entamée devant une juridiction très éloignée de l'établissement principal du transporteur comme des ports de chargement et de déchargement.

Le paragraphe 2 de cet article prévoit la possibilité d'intenter une action au lieu où le navire du transporteur a été saisi. Ce paragraphe n'est pas acceptable, d'une manière générale, pour les pays qui appliquent le principe de l'immunité souveraine des navires appartenant à des organismes d'Etat et écartent la possibilité de les saisir. Il ne faut pas d'autre part oublier que les législations de certains Etats ne reconnaissent pas la possibilité d'intenter des actions purement réelles.

Les considérations ci-dessus montrent que les dispositions du projet de convention relatives à la compétence sont inacceptables dans leur ensemble. Il serait préférable de renoncer à envisager d'inclure dans la convention des dispositions sur la compétence, et de laisser ainsi aux parties la faculté de choisir, entre les diverses possibilités qui s'offrent à elles, le lieu où devra être intentée une action et la législation applicable.

#### Article 22

Les dispositions sur l'arbitrage soulèvent à peu près les mêmes objections que celles qui ont été exposées au sujet de l'article 21.

La possibilité laissée aux parties de désigner le lieu de la procédure de l'arbitrage dans une clause ou un pacte compromissoire (par. 2, b) n'empêche pas le demandeur d'exercer son droit de choisir le lieu de cette procédure conformément au paragraphe 2, a (par. 4). Cette disposition rend moins important un accord entre les parties sur le lieu de la procédure de l'arbitrage et fait même douter de l'utilité d'un tel accord.

La complexité des dispositions sur l'arbitrage et les limites imposées aux parties sur le choix du lieu de la procédure de l'arbitrage pourraient amener les armateurs à renoncer à prévoir des clauses compromissoires dans les connaissements.

Compte tenu des considérations ci-dessus, il faut reconnaître que l'inclusion de dispositions d'arbitrage dans la convention n'est pas justifiée. Il vaudrait beaucoup mieux accorder aux parties la possibilité de régler le problème de la procédure de l'arbitrage d'un commun accord en faisant figurer dans les contrats de transport la clause ou le pacte compromissoire voulu.

*Union internationale d'assurances transports*

[Original : anglais]

*Observations générales*

L'Union internationale d'assurances transports voudrait tout d'abord appeler l'attention sur le fait que la réglementation des transports maritimes contenue dans la Convention de Bruxelles de 1924 (les Règles de La Haye) a été généralement adoptée par les nations commerçantes du monde et a introduit une grande stabilité dans les questions relatives à la responsabilité des armateurs en ce qui concerne les marchandises. Le connaissance établi sur la base de cette réglementation peut encore être considéré comme l'un des documents commerciaux les plus importants dans les échanges internationaux. Comme il faut en général un temps considérable avant qu'une convention internationale soit adoptée — dans le cas de la Convention de Bruxelles de 1924, ce stade n'a pu être atteint qu'après la seconde guerre mondiale —, tout travail de révision doit se fonder sur un examen attentif des améliorations que l'on peut apporter.

Il faut également prendre en considération le fait que la réglementation des transports maritimes est un domaine qui intéresse le commerce international et au premier chef ceux qui participent directement à ce commerce en pleine connaissance des risques qu'il comporte.

Les Règles de La Haye de 1924 établissent une certaine répartition des risques entre le transporteur et le propriétaire des marchandises. Les risques que doit supporter le propriétaire des marchandises, notamment les risques de faute de navigation et d'incendie, ont été spécifiés dans la Convention. L'indemnisation des pertes ou dommages résultant de la réalisation de ces risques relève de l'assurance des marchandises. Les risques qui sont attribués au transporteur sont couverts par l'assurance-responsabilité du transporteur (protection et indemnisation P & I). Cette attribution expresse des risques aux deux parties au contrat de transport a contribué à assurer dans le commerce international une protection adéquate des marchandises contre les pertes et les dommages en cours de voyage. Même si l'expérience a montré que la ligne de démarcation entre les risques attribués au transporteur, d'une part, et au propriétaire des marchandises, d'autre part, n'est pas parfaitement claire, cette répartition a néanmoins contribué de manière efficace à limiter le nombre des litiges.

Le projet proposé par la CNUDCI modifierait les rapports de base existant actuellement entre le transporteur et le propriétaire des marchandises. Il s'ensuivrait un alourdissement considérable des risques attribués au transporteur, ce qui ne manquerait pas d'avoir des répercussions en matière d'assurance. Les situations où le transporteur est exonéré de responsabilité seraient définies avec moins de précision. Sur la base de l'expérience et des connaissances qu'elle a acquises dans le domaine de l'assurance des marchandises en cours de voyage, l'Union internationale d'assurances transports s'atta-

chera à souligner, dans ses observations, les conséquences de ce transfert des risques.

En conclusion, l'Union croit pouvoir affirmer que le commerce mondial est mieux desservi par les Règles de La Haye sous leur forme actuelle qu'il ne le serait par le projet de convention proposé. Mais comme ce point de vue peut ne pas être celui des représentants chargés de poursuivre les travaux de révision, l'Union tient à attirer l'attention sur certains aspects spécifiques du projet.

*Observations de caractère spécifique**Article 1**Paragraphe 4*

La définition proposée du terme "marchandises" dans le projet implique que le transporteur a la même responsabilité en ce qui concerne les marchandises transportées en cale et les marchandises chargées en pontée, compte tenu toutefois des dispositions particulières de l'article 9 concernant les marchandises en pontée. L'Union estime que cette nouvelle formule est satisfaisante et qu'elle est conforme aux techniques modernes de transport.

*Article 2*

L'Union n'a pas d'objections aux nouveaux critères proposés en ce qui concerne le domaine d'application, qui reprennent dans leur principe ceux que l'on rencontre dans d'autres conventions intéressant les transports. Pour un transport effectué entre deux Etats dont l'un est un Etat contractant, les nouvelles règles n'auront toutefois leur plein effet que si une instance est introduite dans l'Etat contractant. L'Etat non contractant, cela va de soi, ne sera pas lié par les dispositions de la convention.

*Article 4*

Le nouveau libellé signifie que la responsabilité du transporteur serait engagée non plus entre le chargement et le déchargement comme dans les Règles de La Haye, mais à partir du moment où le transporteur a pris les marchandises en charge au port de chargement jusqu'au moment où il en a effectué la livraison au port de déchargement. L'Union estime que ce changement pourrait être accepté; il est d'ailleurs conforme à la pratique qui est en train de s'établir sur certaines lignes régulières.

*Article 5*

Le nouveau texte figurant dans cet article modifie radicalement la répartition actuelle des risques entre le transporteur et le propriétaire de la marchandise. La liste des exonérations figurant dans les Règles de La Haye est remplacée par une formule générale aux termes de laquelle le transporteur est responsable à moins qu'il ne 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". La nouvelle formule laisse une grande place aux interprétations ce qui conduira à de nombreuses actions contentieuses. Par contre, le catalogue des Règles de La Haye a l'avantage d'être très connu et il a été éclairé par nombre d'interprétations judiciaires, si bien que de nos jours des litiges ne se produisent qu'à de rares occasions.

La nouvelle formule signifierait également un transfert des risques du propriétaire des marchandises au transporteur; il s'ensuivrait un accroissement considérable du coût de l'assurance responsabilité du transporteur. Il est évident que cet accroissement serait répercuté sur le propriétaire des marchandises sous forme d'augmentation du fret. Mais ce dernier devrait toujours souscrire une assurance marchandises "magasin à magasin" afin d'être sûr qu'il sera indemnisé en cas de perte ou de dommages causés aux marchandises en cours de voyage. Les banquiers et les autres institutions de crédit exigeraient également une assurance marchandises pour consentir des avances sous forme de lettre de crédit ou de crédit documentaire.

Il faudra s'attendre à un accroissement des actions en recours des assureurs de marchandises contre les transporteurs maritimes. D'autre part, la responsabilité plus lourde qui incomberait au transporteur devrait en théorie entraîner une réduction de la prime de l'assurance marchandises, mais il est à prévoir que cette réduction ne sera que très limitée en raison du coût des actions en recours; c'est un fait bien établi que ces procédures exigent du temps, de l'énergie et de l'argent. Cela aboutirait en définitive à un accroissement des frais pour le propriétaire de la marchandise.

La répartition des risques proposée dans le projet actuel réduirait à la longue la capacité globale du système d'assurance des marchandises en déplaçant le risque du propriétaire des marchandises au transporteur. Si cette proposition était adoptée, il deviendrait certainement plus difficile, dans le cadre de l'assurance sur les marchandises, de garantir les très grands risques qu'il faut prendre en compte de nos jours.

Le projet introduit également une responsabilité en cas de retard à la livraison. Même si l'acceptation de cette responsabilité sur une base contractuelle semble correspondre à certaines tendances des transports modernes, l'Union se demande s'il est souhaitable d'introduire cette cause de responsabilité dans la réglementation des transports maritimes.

Si un délai n'a pas été expressément convenu entre le chargeur et le transporteur, l'application de la formule "le délai qu'il serait... raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent" semble ouvrir la voie aux litiges. La question la plus compliquée qui se posera toutefois au sujet d'un retard sera celle du type de dommages ouvrant droit à indemnisation. Si la question de la durée du délai était éclaircie, il serait naturel de mettre à la charge du transporteur les dommages subis par les marchandises en raison d'un retard, ce qui est en fait une interprétation des Règles de La Haye déjà acceptée dans certains pays. Ce qui est plus compliqué, c'est de déterminer les pertes imputables au retard proprement

dit. Si l'on devait adopter ce type de responsabilité, l'Union demande instamment qu'on la limite à ce que le transporteur peut raisonnablement prévoir quant aux conséquences probables du retard.

L'Union est d'avis que la réglementation des transports maritimes devrait avoir principalement pour but de définir aussi clairement que possible les obligations des parties au contrat de transport. Il semble que les Règles de La Haye actuellement en vigueur permettent de mieux réaliser ce but que le projet de convention. L'Union se déclare en faveur du maintien de la présente répartition des risques entre le transporteur et le propriétaire des marchandises. On trouvera des arguments plus détaillés sur ce point dans la brochure que l'Union publiera prochainement sous le titre "The Essential Role of Marine Cargo Insurance in Foreign Trade" (Le rôle essentiel de l'assurance des marchandises transportées par mer dans le commerce international).

#### Article 6

Comme aucune limite précise de responsabilité n'a été proposée dans cet article, l'Union se bornera à suggérer que les limites soient aussi réduites que possible afin de ne pas encourager davantage l'assureur des marchandises à se retourner contre le transporteur. Il faut également se rappeler que si l'article 5 du projet de convention devait être accepté, le transporteur serait dans la plupart des cas responsable pour la perte totale de la cargaison. Cela signifie qu'il doit avoir une assurance couvrant la limite maximale d'une cargaison complète transportée à bord du navire. Tout montant qui dépasserait les limites fixées dans les Règles de Visby impliquerait des risques excessifs, en particulier dans le cas des navires modernes conçus pour transporter des marchandises diverses.

Les diverses variantes proposées prêtent plutôt à confusion, notamment pour ce qui est des limites en cas de retard. Si cette responsabilité est acceptée, elle doit toujours, de l'avis de l'Union, être limitée au montant du fret lorsque le retard n'a pas causé de pertes ou de dommages matériels aux marchandises. Il faudra déterminer toutefois si le fret en question est celui qui est perçu pour l'ensemble de la cargaison, pour toutes les marchandises portées au connaissance, ou pour les marchandises au sujet desquelles le retard est invoqué. Cette dernière formule serait plus en accord avec une limitation possible de la responsabilité à un montant calculé par kilogramme du poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

Dans la discussion sur les limites de la responsabilité, il faudrait également prendre en considération la limitation générale de la responsabilité des propriétaires de navires de mer résultant de la Convention de 1957<sup>1</sup>.

#### Article 8

Lorsqu'il aura été convenu d'une limite de responsabilité, il serait avantageux pour toutes les par-

<sup>1</sup> Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, Bruxelles, 10 octobre 1957.

ties en cause que cette limite soit appliquée à tous les dommages, indépendamment des circonstances dans lesquelles ils se sont produits. Il semble que le libellé proposé aille dans ce sens. On pourrait admettre cependant, comme l'envisage le projet, qu'il y ait déchéance du droit de limiter la responsabilité lorsque les dommages résultent d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

#### Article 9

L'Union n'a pas d'objection à la nouvelle formule selon laquelle 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 et aux règlements en vigueur. Particulièrement dans le cas des transports en conteneurs sur des navires équipés spécialement à cet effet, la plupart des pays ont déjà pour pratique d'assurer les marchandises aux mêmes conditions, que le transport se fasse en pontée ou en cale. Toutefois, on ne voit pas clairement quelle serait la situation en cas de déroutement, c'est-à-dire lorsque le transporteur délivre un connaissement prévoyant le transport en cale et arrime par la suite la cargaison sur le pont. Même si les paragraphes 3 et 4 règlent la question de l'étendue de la responsabilité, le droit applicable en cas de déroutement n'a pas été exclu.

#### Article 10

En introduisant la notion de transporteur contractuel dans la convention, on risque d'introduire aussi un

deuxième degré de responsabilité du transporteur, dans les cas où le transporteur contractuel exerce sa prérogative d'assumer les obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la convention. On peut se demander s'il est nécessaire de faire figurer dans la convention la notion de transporteur contractuel. On pourrait s'en remettre complètement aux solutions que fournit le droit des contrats.

#### Article 15

Compte tenu de la tendance générale à la simplification des documents de transport qui se manifeste actuellement, l'Union estime que cet article exige un trop grand nombre de mentions. Seules les mentions qui sont nécessaires du point de vue commercial devraient figurer dans le connaissement.

#### Article 17

L'Union suggère que les paragraphes 2, 3 et 4 de cet article qui traitent des lettres de garantie soient supprimés. Cela ne signifie pas qu'elle soit en faveur des lettres de garantie. Au contraire, à de nombreuses occasions, l'Union s'est fermement prononcée contre l'usage frauduleux des lettres de garantie. Considérant toutefois les questions extrêmement compliquées qui se posent en l'espèce, l'Union craint que le libellé actuel des paragraphes en question ne donne lieu à des litiges difficiles à trancher. Il serait donc préférable de ne pas traiter de cette question dans la convention.

2. — Note du Secrétaire général : observations des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer (additif); observations supplémentaires d'organisations internationales (A/CN.9/109/Add.1)\*

#### TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
Office central des transports internationaux par chemins de fer .....	274
Chambre internationale de la marine marchande .....	275

#### *Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI)*

[Original : français]

Nous accusons réception du document A/CN.9/109\* du 29 janvier 1976 intitulé "Observations des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer" et vous en remercions bien vivement.

\* Reproduit plus haut dans le présent volume, deuxième partie, IV, 1.

\* 30 mars 1976.

Comme il résulte de ce document, plusieurs Etats et certaines organisations internationales critiquent l'article 5 du projet de convention, qui ne prévoit plus la "faute nautique", une des causes d'exonération traditionnelles du droit du transport maritime. A notre avis, il serait regrettable de donner suite aux observations tendant à réintroduire la cause d'exonération en question. D'une part, l'abandon de cette cause d'exonération, préconisé par la majorité des Etats intéressés, permettrait de mieux tenir compte des considérations juridiques qui s'imposent au sujet de la responsabilité du transporteur; d'autre part, il