

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

favoriserait l'harmonisation des droits de transport sur le plan international.

### *Chambre internationale de la marine marchande*

[Original : anglais]

La Chambre internationale de la marine marchande<sup>1</sup> a pris connaissance avec intérêt du rapport du Groupe de travail de la CNUCED internationale des transports maritimes de la CNUCED<sup>2</sup> relatif au 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.

L'ICS a déjà envoyé ses observations sur ce projet de convention et ses vues n'ont pas changé\*.

Dans ses observations sur le projet de convention, l'ICS n'a pas formulé de remarques sur l'article 8 car elle le jugeait généralement acceptable. Le Groupe de travail de la CNUCED recommande, dans son rapport, d'examiner dans quelle mesure il est possible d'élargir la notion de transporteur pour qu'elle englobe les préposés ou les mandataires, compte tenu de la limitation de responsabilité qui sera prévue au paragraphe 1 de l'article 6. Pour l'ICS, toute tentative de ce genre aboutirait au résultat même qu'a obtenu le Groupe de travail de la CNUDCI et qui est reflété dans le projet de convention, puisqu'en restreignant d'une manière ou d'une autre le droit du transporteur de limiter sa responsabilité, on ne peut que provoquer une très importante diminution des montants qui pourraient être indiqués au paragraphe 1 du projet d'article 6. En outre, cela entraînerait un changement qui ne pourrait être considéré que comme radical, non seulement quant à ses effets sur la garantie d'assurance incombant respectivement à l'assureur des marchandises et à l'assureur de la responsabilité du transporteur, mais aussi quant à ses effets sur le coût des assurances. Dans la Convention de 1961 sur le transport de passagers<sup>3</sup>, la Convention de 1969 sur le transport de bagages<sup>4</sup> et la Convention d'Athènes de 1974 sur le transport de passagers et de leurs bagages<sup>5</sup>, ainsi que dans le projet de convention sur la limitation de la responsabilité en matière de réclamations maritimes, figure une formule qui est le fruit d'un compromis international et qui ne saurait être écartée, en matière de réclamations portant

sur des marchandises, sans altérer la situation en ce qui concerne ces conventions.

C'est pourquoi l'ICS insiste beaucoup pour que l'article 8 ne soit pas modifié.

Sur l'article 5, l'ICS maintient le point de vue qu'elle a exprimé dans les observations déjà présentées. Au Groupe de travail de la CNUCED, les adversaires du rétablissement de l'exonération en cas d'erreur de navigation ont principalement fondé leur argumentation sur l'une des trois assertions ci-après :

1) Le transfert de la couverture des risques qu'entraîne le projet de convention n'apporterait pas au système actuel d'assurances des modifications qui seraient qualifiées de "radicales" par la Commission des invisibles et du financement lié au commerce de la CNUCED. Cet argument est pour le moins fort discutable.

2) Il s'agit bien d'une modification fondamentale et, si tel n'était pas le cas, il ne vaudrait guère la peine d'élaborer une nouvelle convention.

3) S'il y a un changement radical, il n'aura pas d'effet défavorable sur les marchés d'assurances de moindre importance puisque les risques à couvrir par l'assurance responsabilité se trouveront accrus. A cet égard, il est intéressant de relever que le Secrétariat de la CNUCED affirme catégoriquement dans son rapport sur la couverture d'assurance de responsabilité et d'assurance sur facultés dans les transports internationaux multimodaux (document TD/B/AC.15/14 du 14 janvier 1976, par. 76) qu'"il n'y a que très peu de chances pour que les marchés d'assurances de la plupart des pays en développement soient bientôt en mesure de fournir aux transporteurs (en particulier aux transporteurs maritimes) et aux ETM, de larges couvertures d'assurance responsabilité"

Aucun de ces arguments — qui se contredisent parfois — ne l'emporte sur les arguments en faveur du maintien de la faculté de s'exonérer. Il est manifeste qu'il y aura un transfert de l'assurance sur facultés à l'assurance responsabilité et que ce transfert ne pourra que porter préjudice aux marchés de l'assurance sur facultés, lesquels ne sont pas en mesure de bénéficier du développement de l'assurance responsabilité. La suppression des causes actuelles d'exonération, l'attribution expresse d'une responsabilité en cas de retard et le transfert de la charge de la preuve auront certainement pour effet d'entraîner une augmentation des frais des transporteurs, qui se traduira par des taux de fret plus élevés. Il n'a pas été établi qu'il en résulterait des avantages importants pour qui que ce soit. C'est pourquoi l'ICS recommande vivement :

- a) De réintroduire l'exception de l'erreur de navigation;
- b) De maintenir l'article 8 tel que l'a rédigé le Groupe de travail de la CNUDCI.

\* Voir plus haut dans le présent volume; deuxième partie, IV, 1.

<sup>1</sup> Ci-après désignée par le sigle "ICS".

<sup>2</sup> TD/B/C.4/ISL/21.

<sup>3</sup> Convention internationale de Bruxelles du 29 avril 1961 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer.

<sup>4</sup> Convention internationale de Bruxelles du 27 mai 1967 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer.

<sup>5</sup> Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.