

III. RESPONSABILITÉ DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT

A. Rapport du Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux sur les travaux de sa dixième session (Vienne, 1er-12 décembre 1986) [A/CN.9/287]

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>
INTRODUCTION	1-10
DÉLIBÉRATIONS ET DÉCISIONS	11-161
I. MÉTHODE DE TRAVAIL	11
II. EXAMEN DES PROJETS D'ARTICLES DES RÈGLES UNIFORMES SUR LA RESPONSABILITÉ DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT	12-156
Article 5	14-23
Article 6	24-41
Article 7	42-46
Article 8	47-56
Article 9	57-65
Article 10	66-74
Article 11	75-87
Article 12	88-93
Article 13	94-97
Article 14	98-99
Article 15	100
Article 16	101
Article 17	102-112
Article premier	113-140
Définition du terme "exploitant"	113-127
Définition des mots "services relatifs au transport"	128
Définition du mot "marchandises"	129-130
Définition du terme "transport international"	131-135
Forme de l'avis ou de la demande	136-140
Article 2	141-150
Article 3	151-155
Article 4	156
III. AUTRES QUESTIONS ET TRAVAUX FUTURS	157-161

INTRODUCTION

1. A sa seizième session, en 1983, la Commission a décidé d'inclure la question de la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans son programme de travail, de prier l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) de lui transmettre pour examen son avant-projet de convention

en la matière et de confier à un groupe de travail la préparation de règles uniformes dans ce domaine¹.

2. Comme suite à la demande ainsi formulée à la seizième session, UNIDROIT a communiqué son avant-

¹Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa seizième session, *Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-huitième session, Supplément n° 17 (A/38/17)*, par. 115.

projet de convention à la Commission. A sa dix-septième session, la Commission a décidé de confier à son Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux la tâche d'élaborer des règles uniformes dans ce domaine. Elle a en outre décidé que le Groupe de travail aurait pour mandat de baser ses travaux sur l'avant-projet de convention d'UNIDROIT et sur le rapport explicatif établi par le secrétariat d'UNIDROIT, ainsi que sur l'étude des grandes questions soulevées par ledit avant-projet dont le secrétariat de la CNUDCI l'avait saisie à sa dix-septième session (A/CN.9/252). Le Groupe de travail devait également examiner des questions qui ne sont pas traitées dans l'avant-projet de convention d'UNIDROIT, ainsi que toute autre question qui pouvait être considérée comme pertinente².

3. Le Groupe de travail a commencé ses travaux sur ce sujet à sa huitième session en entreprenant un examen approfondi des questions qui se posent dans le domaine de la responsabilité des exploitants de terminaux de transport (A/CN.9/260). A sa neuvième session, le Groupe de travail a procédé à un débat préliminaire sur l'ensemble des projets d'articles des règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport, établis par le secrétariat (A/CN.9/WG.II/WP.56). Il a également élaboré le texte des projets d'articles premier, 2, 3 et 4, accompagnés de notes, qui serviront de base aux consultations entre les délégations et aux travaux futurs du Groupe de travail (A/CN.9/275). Le Groupe de travail a décidé de se prononcer sur la forme à donner aux règles uniformes après en avoir déterminé la substance et la teneur (A/CN.9/260, par. 13).

4. Le Groupe de travail se compose des 36 Etats membres de la Commission, à savoir : Algérie, Argentine, Australie, Autriche, Brésil, Chili, Chine, Chypre, Cuba, Egypte, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, France, Hongrie, Inde, Iran (République islamique d'), Iraq, Italie, Jamahiriya arabe libyenne, Japon, Kenya, Lesotho, Mexique, Nigéria, Pays-Bas, République centrafricaine, République démocratique allemande, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sierra Leone, Singapour, Suède, Tchécoslovaquie, Union des Républiques socialistes soviétiques, Uruguay et Yougoslavie.

5. Le Groupe de travail a tenu sa dixième session à Vienne du 1er au 12 décembre 1986. Tous les membres étaient représentés à l'exception de ceux dont les noms suivent : Algérie, Australie, Chili, Chypre, Cuba, Hongrie, Iraq, Jamahiriya arabe libyenne, Lesotho, République centrafricaine, République-Unie de Tanzanie, Sierra Leone, Singapour et Uruguay.

6. Assistaient à la session des observateurs des Etats suivants : Allemagne, République fédérale d', Canada, Colombie, Guatemala, Indonésie, Oman, Pologne, République de Corée, République populaire démocratique de Corée, Saint-Siège, Suisse et Thaïlande.

²Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa dix-septième session, Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-neuvième session, Supplément n° 17 (A/39/17), par. 113.

7. Assistaient également à la session des observateurs des organisations internationales suivantes :

- a) *Institution spécialisée des Nations Unies*
Organisation des Nations Unies pour le développement industriel
- b) *Organisations intergouvernementales*
Commission centrale pour la navigation du Rhin
Commission des communautés européennes
Conférence de La Haye de droit international privé
Institut international pour l'unification du droit privé
Ligue des Etats arabes
Office central des transports internationaux ferroviaires
- c) *Organisations internationales non gouvernementales*
Association de droit international
Association du transport aérien international
Association internationale des aéroports civils
Chambre de commerce internationale
Comité maritime international
International Forest Products Transport Association
Union internationale d'assurances transports
Union internationale des transports routiers

8. Le Groupe de travail a élu le bureau suivant :

Président : M. Michael Joachim Bonell (Italie)

Rapporteur : M. Suresh Chandra Chaturvedi (Inde)

9. Le Groupe de travail était saisi des documents suivants :

a) Ordre du jour provisoire (A/CN.9/WG.II/WP.57);

b) Responsabilité des exploitants de terminaux de transport : projets d'articles 5 à 15 révisés et nouveaux projets d'articles 16 et 17 des règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport (A/CN.9/WG.II/WP.58).

10. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour suivant :

1. Election du bureau
2. Adoption de l'ordre du jour
3. Elaboration de règles juridiques uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport
4. Autres questions
5. Adoption du rapport.

DÉLIBÉRATIONS ET DÉCISIONS

I. Méthode de travail

11. Le Groupe de travail a décidé de commencer ses travaux à la session en cours par l'examen des projets

d'articles 5 à 15 révisés et des nouveaux projets d'articles 16 et 17 des règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport, qui avaient été établis par le secrétariat (A/CN.9/WG.II/WP.58), et de reprendre ensuite l'examen des projets d'articles 1^{er} à 4, dont le texte avait été établi par le Groupe de travail à sa neuvième session³.

II. Examen des projets d'articles des règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport

12. On a émis l'opinion que les règles qu'élaborait le Groupe de travail ne devaient pas être trop complexes. Les textes juridiques qui visent à harmoniser le droit sont d'autant plus efficaces que leur structure est simple et qu'ils n'essaient pas de traiter toutes les questions susceptibles de se poser dans la matière qu'ils régissent.

13. On trouvera ci-après un compte rendu des débats relatifs à chacun des projets d'articles examinés par le Groupe de travail.

Article 5

Paragraphe 1

14. Le Groupe de travail a, d'une manière générale, approuvé l'orientation donnée au paragraphe 1, qui est fondé sur le principe de la faute ou négligence présumée. Cette orientation est justifiée car elle est conforme au régime de responsabilité adopté dans la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (Hambourg)⁴ (ci-après dénommée : "Règles de Hambourg") et dans la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (1980)⁵ (ci-après dénommée : "Convention sur le transport multimodal") et consacré par l'évolution actuelle du droit des transports. L'opinion selon laquelle le régime de responsabilité des règles uniformes devrait être harmonisé avec celui de la convention internationale régissant les transports maritimes qui compterait le plus d'Etats parties, au moment de l'adoption des règles, n'a pas été acceptée.

15. On a dans l'ensemble approuvé la disposition du paragraphe 1 selon laquelle la responsabilité de l'exploitant ne devrait pas être absolue. Selon les exemples avancés, l'exploitant ne devrait pas être responsable de la perte, du dommage ou du retard en cas de force majeure, pas plus qu'il ne devrait l'être lorsque les actes ou omissions d'une personne dont il n'était pas responsable ont contribué à la perte, au dommage ou au retard. On a en outre suggéré que la disposition relative au fondement de la responsabilité de l'exploitant tienne compte de l'existence, le cas échéant, d'une police

d'assurance couvrant les marchandises. Cependant, on a indiqué que les effets éventuels de l'assurance sur la responsabilité de l'exploitant seraient régis par les règles applicables de la loi compétente.

16. Selon un avis, le mot "préjudice (*loss*)" utilisé au commencement du paragraphe 1 ("L'exploitant répond du préjudice résultant de la perte ou de l'endommagement des marchandises . . .") pourrait être interprété de manière à inclure le préjudice indirect (*consequential loss*). Or, le fait de tenir l'exploitant pour responsable d'un préjudice indirect aurait pour conséquence que l'étendue de sa responsabilité deviendrait incertaine. Aussi, cet emploi du mot "préjudice" devrait-il être écarté. Selon une autre opinion, la signification de ce mot devrait être rendue plus claire. On a noté, toutefois, que quelle que soit la solution adoptée, la question de savoir si le demandeur pourrait ou non être dédommagé en cas de préjudice indirect serait régie par les règles du système juridique applicable. On a en outre noté que ce libellé apparaît dans les Règles de Hambourg et dans la Convention sur le transport multimodal et on a déclaré qu'il n'était pas souhaitable de le changer. En conclusion, on a fait observer que la responsabilité de l'exploitant en cas de préjudice indirect serait, en tout état de cause, soumise aux limites prévues au projet d'article 6. Aussi, l'avis qui a prévalu était qu'il fallait conserver ce mot.

17. Selon une opinion, on ne voyait pas bien à qui le membre de phrase "autre personne dont il utilise les services . . ." faisait référence et on s'est demandé si la référence à de telles personnes, en plus des préposés et mandataires de l'exploitant, était nécessaire. On a fait observer que, dans certains ordres juridiques, certaines catégories de personnes engagées par l'exploitant pour l'exécution des opérations qui lui ont été confiées, par exemple les entreprises de manutention, pouvaient ne pas être considérées comme des préposés ou mandataires et qu'elles devaient aussi faire l'objet des stipulations du paragraphe 1. Il a été convenu d'une manière générale de conserver la référence à ces personnes.

18. On a exprimé l'avis que l'exploitant ne devrait pas répondre de la perte, du dommage ou du retard résultant d'actes de personnes engagées par lui (c'est-à-dire ses préposés ou mandataires ou autres personnes dont il utilise les services) exécutés hors du cadre professionnel. On a déclaré que l'exploitant pourrait s'assurer à moindres frais s'il ne répondait pas de la perte, du dommage ou du retard résultant de tels actes. En outre, une telle approche serait conforme à l'approche adoptée dans la Convention sur le transport multimodal. L'avis qui a prévalu, toutefois, était que l'exploitant devrait répondre de la perte, du dommage ou du retard causé par des personnes engagées par lui, même si elles avaient agi en dehors du cadre professionnel. On a fait observer, à ce propos, que même si les règles uniformes n'excluaient pas expressément la responsabilité de l'exploitant lorsque des personnes engagées par lui agissaient en dehors de leurs attributions, on pourrait néanmoins obtenir un tel résultat dans les ordres juridiques où ce type d'exclusion joue.

³A/CN.9/275, par. 16 à 58.

⁴A/CONF.89/13, annexe I. Voir *Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer*, publication des Nations Unies, numéro de vente: F.80.VIII.1.

⁵TD/MT/CONF.16.

Paragraphe 2

19. On a convenu d'une manière générale que le paragraphe 2 était superflu et devrait être supprimé. Selon une opinion contraire, toutefois, le paragraphe était utile et devrait être conservé, éventuellement sous une forme modifiée, de sorte que la responsabilité de l'exploitant ne soit pas absolue.

Paragraphe 3

20. On a convenu d'une manière générale que le paragraphe 3 devrait être conservé sous sa forme actuelle. On a noté qu'il apportait une solution uniforme à la situation dans laquelle la perte, le dommage ou le retard résultait de facteurs dont l'exploitant était responsable, ainsi que d'autres facteurs, situation qui était traitée différemment dans les différents ordres juridiques. En outre, on a fait observer qu'il exigeait de l'exploitant qu'il prouve le montant de la perte qui n'est pas imputable à sa défaillance ou à celle des personnes engagées par lui, ce qui est conforme au principe de la faute ou négligence présumée qu'énonce le paragraphe 1. Selon un avis, toutefois, ce paragraphe ne devrait pas exiger de l'exploitant qu'il prouve le montant de la perte non imputable à sa défaillance ou à celle des personnes engagées par lui car cela pouvait se révéler difficile.

Paragraphe 4

21. On a convenu d'une manière générale que les règles uniformes devraient traiter de la responsabilité de l'exploitant en cas de retard dans la remise des marchandises et que le paragraphe 4 devrait être conservé sous sa forme actuelle. On a dit que si les règles ne traitaient pas du retard, l'exploitant serait soumis à des régimes de responsabilité différents en matière de retard selon les différents ordres juridiques. En traitant la question de la responsabilité en cas de retard dans les règles, on pourrait protéger les exploitants dont la responsabilité en cas de retard était très étendue dans leur ordre juridique national. Cela protégerait également les transporteurs dans des actions intentées contre des exploitants qui, en vertu de la loi compétente, pourraient limiter considérablement leur responsabilité en cas de retard. Selon une autre opinion, toutefois, il était souhaitable de supprimer le paragraphe 4 étant donné que les exploitants avaient parfois des difficultés à s'assurer pour leur responsabilité en cas de retard et que le retard dans la remise des marchandises n'était pas un problème important dans la pratique.

Paragraphe 5

22. Le Groupe de travail a approuvé l'orientation générale du paragraphe 5. Selon une opinion, toutefois, le terme "un ayant-droit" n'était pas clair et le paragraphe devrait être modifié afin qu'on n'ait pas à y recourir, peut-être en lui substituant le mot "demandeur" ou en supprimant la référence à une telle personne et en indiquant simplement que les marchandises peuvent être considérées comme perdues.

23. En ce qui concerne le délai après lequel les marchandises peuvent être considérées comme perdues,

selon l'avis qui a prévalu, il devrait être inférieur à 60 jours, par exemple, 30 jours. Selon un autre avis, toutefois, ce délai devrait tenir compte des conditions existant dans certains pays en ce qui concerne l'entreposage et la manutention de marchandises qui, dans certains cas, pourraient justifier un délai de 60 jours.

*Article 6**Paragraphe 1*

24. Le Groupe de travail a examiné les quatre variantes du paragraphe 1 présentées dans le document A/CN.9/WG.II/WP.58. Selon plusieurs avis, il était préférable d'avoir une seule limite de responsabilité (variante 1) plutôt que d'en avoir une s'appliquant aux marchandises qui ont été transportées par mer à destination ou en provenance du terminal et une autre s'appliquant aux marchandises qui n'ont pas été transportées de cette façon (variante 2) ou de lier la limite à celle applicable au transporteur qui transportait les marchandises à destination ou en provenance du terminal (variantes 3 et 4). A l'appui de la formule de la limite unique, il a été déclaré que les variantes 2, 3 et 4 créeraient des incertitudes quant à la limite qui s'appliquerait dans des cas particuliers étant donné que l'exploitant pourrait ne pas toujours savoir quel mode de transport avait été ou serait utilisé à destination ou en provenance du terminal. En outre, si une action était intentée avant que les marchandises n'aient quitté le terminal, il serait difficile d'appliquer les variantes 2 ou 3 où était évoqué le mode de transport utilisé pour retirer les marchandises du terminal. En outre, les marchandises qui étaient transportées jusqu'à un terminal de manière unitarisée (dans un conteneur ou sur une palette par exemple) pourraient être séparées en unités plus petites qui pourraient être retirées du terminal par différents modes de transport et auxquelles des limites différentes pourraient alors être appliquées. On a aussi fait remarquer qu'un grand nombre de conventions internationales et de lois compétentes concernant le transport de marchandises autorisaient les parties à un contrat de transport à convenir de limites supérieures à celles énoncées dans la convention ou la loi, ce qui accroîtrait l'incertitude quant aux limites qui devraient s'appliquer à l'exploitant. Il a été déclaré que de telles incertitudes pourraient entraîner une hausse des coûts d'assurance.

25. Ceux qui étaient favorables à une limite unique de responsabilité pensaient aussi qu'il valait mieux fixer le montant de cette limite à un niveau égal ou légèrement supérieur à la limite énoncée dans les Règles de Hambourg. Ce serait là la méthode la plus simple et la plus appropriée, étant donné, en particulier, que la plupart des marchandises étaient transportées par mer.

26. Selon un avis, les règles uniformes ne devraient s'appliquer qu'aux terminaux maritimes. Dans ce cas, une limite unique, fondée sur les Règles de Hambourg devrait s'appliquer.

27. La variante 2 a également recueilli plusieurs avis favorables. Il a été déclaré qu'il convenait de distinguer, comme le faisait la variante 2, les cas où les

marchandises faisaient l'objet d'un transport par mer et ceux où elles faisaient l'objet d'autres modes de transport. En outre, une limite unique égale ou légèrement supérieure à la limite précisée dans les Règles de Hambourg se traduirait par une indemnisation inadéquate des personnes ayant des intérêts dans les marchandises perdues ou endommagées dans un terminal aérien, ou des transporteurs aériens qui étaient tenus pour responsables vis-à-vis des chargeurs et intentaient une action en recours contre les terminaux aériens, les marchandises transportées par air ayant généralement une valeur importante. La variante 2 permettrait d'en tenir compte. A ce propos, il a cependant été noté qu'en vertu du paragraphe 5, un exploitant pouvait accepter des limites de responsabilité supérieures. En conséquence, même si les règles devaient énoncer une limite unique, les transporteurs aériens et les chargeurs de marchandises transportées par air pourraient négocier une limite supérieure avec l'exploitant du terminal au cas où la limite unique serait inadéquate.

28. Les partisans de la variante 3 ont indiqué que le fait de soumettre l'exploitant aux mêmes limites que celles applicables au transporteur qui transportait les marchandises à destination ou en provenance du terminal avantagerait le transporteur dans les actions en recours intentées contre les terminaux. Il a aussi été déclaré que dans certains pays il était coutumier que des terminaux appliquent les limites qui étaient applicables au mode de transport qu'ils servaient. En pareil cas, lorsque les marchandises étaient transportées en provenance ou à destination du terminal par deux modes de transport différents, il n'était pas difficile pour l'exploitant de déterminer quand les marchandises cessaient d'être soumises à un régime applicable à un mode de transport pour tomber sous le régime applicable à l'autre.

29. Après un débat sur les variantes 1, 2 et 3, il a été proposé d'adopter une solution sur le modèle suivant :

“La responsabilité de l'exploitant pour la perte ou l'endommagement des marchandises en application de la présente [Loi] [Convention] est limitée à un montant n'excédant pas [920] unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou [2,75] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. Cependant, si les marchandises font l'objet d'un transport international qui, selon le contrat de transport, ne comprend pas de transport par mer ou par voies d'eau intérieures, la responsabilité de l'exploitant est limitée à un montant n'excédant pas [8,33] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées”.

Il a été noté que cette proposition correspondait dans l'ensemble à l'approche adoptée dans la Convention sur le transport multimodal. (Voir toutefois les paragraphes 34 et 35, plus loin.)

30. Cette proposition, considérée comme un compromis acceptable, a été accueillie favorablement. En revanche, on a fait valoir que les limites qui s'appliqueraient quand il ne s'agirait pas de transports

maritimes se traduiraient par des réparations insuffisantes pour les transporteurs ou les personnes ayant des intérêts dans les marchandises transportées par voie aérienne. On a également fait observer que, suivant cette proposition, la limite de responsabilité de l'exploitant dépendrait du contrat de transport, auquel il n'était pas partie. En outre, l'exploitant ignorait, dans de nombreux cas, si les marchandises avaient fait ou devaient faire l'objet d'un transport par mer et, par conséquent, si la limite inférieure ou la limite supérieure lui serait applicable. En réponse à ce point, il a été indiqué que la question de savoir si la limite inférieure ou la limite supérieure était applicable à un envoi particulier ne se poserait que lorsqu'un dommage serait survenu et qu'une réclamation aurait été présentée. La question ne se poserait pas en ce qui concerne l'assurance de l'exploitant, car celui-ci aurait une assurance générale couvrant l'ensemble de sa responsabilité, et non sa responsabilité au titre de chaque envoi particulier. En cas de dommage et de réclamation, il appartiendrait au demandeur d'apporter la preuve que les marchandises n'avaient pas été transportées par mer et que la limite supérieure devait s'appliquer.

31. A l'issue de l'examen de cette question, certaines délégations ont déclaré préférer une limite unique, d'autres ont été en faveur de la proposition figurant au paragraphe 29 ci-dessus, tandis que d'autres estimaient que la limite applicable à un exploitant devrait dépendre dans une plus large mesure du mode de transport par lequel les marchandises étaient acheminées à destination ou au départ du terminal, par exemple en prévoyant, outre les limites figurant dans la proposition, une limite distincte applicable au cas où les marchandises étaient transportées par air.

32. Le Groupe de travail a décidé d'adopter provisoirement la proposition figurant au paragraphe 29 ci-dessus. Il a été cependant convenu que cette décision n'empêcherait pas le Groupe de travail de reprendre ultérieurement l'examen de cette question. Il a été également convenu que le montant des limites indiquées dans la proposition devait être considéré comme provisoire, et serait laissé entre crochets. L'instance responsable de l'adoption des règles uniformes examinerait ces montants, et leur pertinence pour les transporteurs relevant des divers modes de transport et pour les personnes ayant des intérêts dans les marchandises transportées par ceux-ci.

33. Au cours du débat qui a suivi, on a émis l'avis que, dans les cas où la perte ou le dommage intéressant des marchandises d'un envoi portaient atteinte à la valeur d'autres marchandises de ce même envoi qui n'avaient pas subi de pertes ni de dommages, la limite de responsabilité devrait être basée sur la totalité des marchandises, et pas seulement sur les marchandises perdues ou endommagées. Il a été proposé de prendre pour modèle l'article 22-2 *b* de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Varsovie, 1929) telle que modifiée par le protocole de La Haye de 1955. Il a été observé, cependant, que le libellé suggéré au paragraphe 29 ci-dessus, qui correspondait à celui d'autres conventions de transport, permettrait d'obtenir le résultat désiré.

34. A propos du paragraphe 4, le Groupe de travail a examiné s'il convenait de conserver dans la disposition figurant au paragraphe 29 ci-dessus la limite de responsabilité basée sur le nombre de colis ou unités de chargement. Il a été signalé que la définition de ce qu'était un colis ou une unité de chargement soulevait dans la pratique de gros problèmes. Bien que l'on se soit efforcé d'aborder certains de ces problèmes dans le paragraphe 4, cette disposition ne serait sans doute pas en elle-même suffisante. Il pourrait être également nécessaire de faire figurer dans les règles uniformes certaines dispositions relatives au document à émettre par l'exploitant, par exemple des dispositions portant sur l'inclusion dans le document d'une déclaration du nombre de colis ou unités de chargement, et les effets juridiques d'une telle déclaration. On a également fait observer qu'un exploitant ignorait et n'était pas en mesure de connaître le nombre de colis contenus dans un conteneur. Les règles uniformes devraient donc comprendre également des dispositions relatives aux effets juridiques des réserves portées par l'exploitant sur le document lorsque le nombre de colis et d'unités de chargement indiqués étaient basés sur des informations données par son client à l'exploitant et que celui-ci n'était pas en mesure de les vérifier. L'inclusion de telles dispositions compliquerait le document à émettre par l'exploitant alors que ce document devrait rester aussi simple que possible. En outre, il a été indiqué qu'une limite basée sur le nombre de colis ou d'unités de chargement n'était pas d'un grand intérêt pratique.

35. On a donc convenu d'une manière générale de ne pas conserver la limite basée sur le nombre de colis ou d'unités de chargement, et de supprimer les références à cette limite dans les dispositions énoncées au paragraphe 29 ci-dessus.

Paragraphe 2

36. Selon un avis, avant de décider du montant de la limite de responsabilité de l'exploitant en cas de retard, il faudrait examiner plus en détail les facteurs commerciaux pertinents, afin d'arriver à un montant acceptable et approprié. On a toutefois noté que le préjudice du fait du retard différerait, de par son ampleur, de celui imputable à la perte ou à l'endommagement des marchandises et que le choix d'une limite donnée pour le préjudice imputable au retard serait nécessairement arbitraire dans une certaine mesure. En outre, le montant de la limite de responsabilité en cas de retard ne revêtait pas une grande importance, compte tenu notamment du fait qu'après un retard d'une durée donnée, l'exploitant serait responsable au même titre qu'en cas de perte des marchandises. Toutefois, il était souhaitable de fixer une limite de responsabilité en cas de retard. Selon un avis, il serait bon que cette limite soit identique à celle applicable à un transporteur en vertu des Règles de Hambourg et de la Convention sur le transport multimodal, c'est-à-dire deux fois et demie les sommes payables à l'exploitant pour les services fournis pour les marchandises retardées. Après un débat, cette limite a été acceptée par le Groupe en tant qu'hypothèse de travail.

37. Le Groupe de travail s'est demandé si la responsabilité de l'exploitant en cas de retard devrait être soumise à une autre limitation, à savoir qu'elle ne devrait pas excéder "le total des sommes payables à l'exploitant en vertu du contrat ou de l'accord qu'il a conclu avec son client". Selon un avis, cette limitation était superflue et pouvait entraîner des complications. Selon un autre avis, elle était souhaitable et pourrait être fondée sur le total des sommes payables à l'exploitant par son client. Il a été noté que, dans certains cas, le contrat de l'exploitant avec son client concernait plusieurs envois séparés de marchandises sur une période relativement longue. On est convenu d'une manière générale que la limitation générale ne devrait pas être fondée sur les sommes totales payables en vertu d'un tel contrat, mais plutôt sur les sommes payables au titre des marchandises les plus étroitement liées au retard. Il a été proposé d'exprimer cette limitation générale en supprimant le dernier membre de phrase du paragraphe 2 ("mais n'excédant pas le total des sommes payables à l'exploitant en vertu du contrat ou de l'accord qu'il a conclu avec son client") et en le remplaçant par des mots tels que "mais n'excédant pas le total de telles sommes ayant trait aux marchandises dont la remise est demandée." On a toutefois fait observer qu'un retard dans la remise d'une partie d'un envoi pouvait réduire la valeur de l'ensemble de l'envoi. Aussi, selon un avis, la limite devrait-elle être fondée sur les sommes payables pour la totalité de l'envoi. Après un débat, l'avis qui a prévalu a été de remplacer le membre de phrase du paragraphe 2 mentionné ci-dessus par des mots tels que "mais ne dépassant pas le montant total de telles sommes ayant trait à l'envoi dont les marchandises faisaient partie."

Paragraphe 3

38. Le paragraphe 3 a été jugé acceptable.

Paragraphe 4

39. Il a été convenu que, vu la décision de ne pas retenir de limite fondée sur le nombre de colis ou d'unités de chargement, le paragraphe 4 était superflu.

Paragraphe 5

40. Selon un avis, l'idée que l'exploitant pouvait accepter des limites de responsabilité supérieures était également implicite au paragraphe 2 de l'article 13 et le paragraphe 5 devrait donc être supprimé. Toutefois, selon un autre avis, il était bon de stipuler séparément l'idée exprimée au paragraphe 5. Aussi a-t-il été décidé de conserver ce paragraphe.

Paragraphe 6

41. Le Groupe de travail a convenu que, vu l'article 16, le paragraphe 6 était superflu.

Article 7

Paragraphe 1

42. Le Groupe de travail a jugé acceptable le paragraphe 1.

Paragraphe 2

43. On a exprimé l'opinion qu'une personne engagée par l'exploitant (c'est-à-dire un préposé, un mandataire ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services) devrait être habilitée à se prévaloir des exonérations et des limitations prévues par les règles uniformes, même si elle n'a pas agi dans l'exercice de ses fonctions. Toutefois, selon l'avis qui a prévalu, elle ne devrait être habilitée à le faire que si elle prouve qu'elle a agi dans l'exercice de ses fonctions.

44. On a fait observer qu'il ne serait peut-être pas approprié de qualifier "d'emploi" ("*employment*") comme dans le texte anglais le rapport entre un exploitant et une personne autre qu'un préposé ou un mandataire dont l'exploitant utilise les services. Il a été suggéré de remplacer la partie du paragraphe où il est fait référence à cette question par le texte suivant, par exemple : "s'il prouve qu'il a agi dans le cadre de ses obligations contractuelles".

Paragraphe 3

45. On a mis en doute la nécessité du paragraphe 3, étant donné que le résultat visé était implicite dans les paragraphes 1 et 2. Toutefois, l'avis qui a prévalu était que ce paragraphe était utile et devrait être conservé.

46. On a exprimé l'opinion que, dans la mention des dérogations à l'article 3, il faudrait faire référence non seulement aux situations visées par l'article 8 des règles uniformes, mais aussi à celles visées par les articles 6-5 et 13-2. Toutefois, selon un autre point de vue, le libellé actuel du paragraphe 3 suivait de très près le libellé des Règles de Hambourg et de la Convention sur le transport multimodal et ne devrait pas être modifié. Il n'était pas nécessaire de faire expressément référence aux articles 6-5 et 13-2. Par conséquent il a été convenu, d'une manière générale, de conserver tel quel le paragraphe 3.

*Article 8**Paragraphe 1*

47. Selon une opinion, l'exploitant ne devrait perdre le bénéfice des limites de responsabilité au titre des règles uniformes que s'il était prouvé que l'exploitant lui-même avait agi intentionnellement ou témérement; aussi la référence aux préposés de l'exploitant au paragraphe 1 devrait-elle être supprimée. A l'appui de cette opinion, on a déclaré que l'exploitant était souvent dans l'impossibilité de prévenir les actes intentionnels ou téméraires des personnes employées par lui et qu'il ne devait donc pas être exposé à une responsabilité illimitée pour ces actes. En outre, les limites de responsabilité devraient être relativement certaines et n'être franchies que dans un nombre restreint de cas. L'incertitude pourrait entraîner une double assurance dans l'application des limites de responsabilité, car l'exploitant aurait à couvrir sa responsabilité éventuelle en sus des limites et le chargeur aurait à assurer les marchandises pour les pertes éventuelles dépassant les limites. En outre, le fait de n'autoriser un dépassement des limites que dans les cas où l'opérateur avait agi lui-même intentionnellement

ou témérement serait conforme à l'approche adoptée dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Bruxelles, 1924) telle que modifiée par le Protocole signé à Bruxelles le 23 février 1968 (Règles de La Haye et de Visby), aux Règles de Hambourg et à la Convention sur le transport multimodal.

48. Selon un deuxième avis, l'exploitant devrait perdre le bénéfice des limites de responsabilité, non seulement s'il a agi intentionnellement ou témérement, mais aussi si ses préposés ont agi ainsi. A l'appui de cette opinion, il a été dit, premièrement, que l'exploitant étant généralement constitué en entité juridique indépendante, seuls les actes du personnel de direction de l'exploitant seraient considérés comme des actes de l'exploitant. Or, dans la plupart des cas la perte ou le dommage étaient causés par les actes d'employés qui s'acquittaient d'opérations de manutention. Aussi, une disposition selon laquelle les limites ne pourraient être franchies que si l'exploitant lui-même agissait intentionnellement ou témérement serait sans effet. Selon un point de vue opposé, il y avait des cas dans lesquels la perte ou le dommage pouvaient résulter d'actes intentionnels ou téméraires du personnel de direction. Deuxièmement, les conventions internationales traitant des transports maritimes au titre desquelles le transporteur ne perdait pas le bénéfice de la limite de responsabilité du fait des actes de ses préposés ne devraient pas servir de modèle pour les règles uniformes, car un transporteur maritime pouvait exercer une surveillance moins étroite sur les actes du capitaine du navire et des autres préposés que celle qui pouvait exercer l'exploitant d'un terminal sur les actes de ses préposés. Troisièmement, si l'exploitant devait perdre le bénéfice de la limite de responsabilité du fait des actes de ses préposés, il serait incité à choisir ses préposés avec plus de soin.

49. Selon une troisième opinion, l'exploitant devrait perdre le bénéfice des limites de responsabilité, non seulement si ses préposés ont agi intentionnellement ou témérement, mais aussi si ses mandataires ou d'autres personnes dont il utilise les services ont agi ainsi. Si une distinction était faite entre les préposés et les autres personnes engagées par l'exploitant, le demandeur aurait la tâche difficile de prouver quelle personne a agi intentionnellement ou témérement.

50. La plupart des vues exprimées sont allées dans le sens de la deuxième ou de la troisième opinion. En raison de l'importance et de la complexité de la question, il a été décidé de ne pas prendre de décision définitive à la session en cours, mais de laisser le paragraphe 1 en l'état et d'examiner de nouveau la question à la prochaine session.

Paragraphe 2

51. Selon une opinion, il conviendrait de supprimer le paragraphe 2. Ce paragraphe pouvait, dans le cas d'actes commis intentionnellement ou témérement par des préposés de l'exploitant, exposer celui-ci à une responsabilité illimitée, ce qui ne serait pas approprié s'il était finalement décidé, en liaison avec le paragraphe 1,

que la limite de responsabilité cesse d'être applicable seulement lorsque l'exploitant lui-même a agi intentionnellement ou témérement. Il en serait ainsi, par exemple, si une action était intentée contre un préposé de l'exploitant pour un dommage résultant d'actes intentionnels ou téméraires dudit préposé, lequel ne pourrait donc se prévaloir de la limite de responsabilité, et si l'exploitant l'indemnisait des dommages-intérêts qu'il devait payer. On a toutefois fait observer que selon certains systèmes juridiques, un préposé ayant agi intentionnellement ou témérement ne pouvait se retourner contre son employeur et des actes ainsi commis par le préposé étaient sans effet sur le droit de l'employeur à limiter sa responsabilité. Il a en outre été déclaré que le paragraphe 2 était inutile car, dans la plupart des cas, les actions étaient intentées contre l'exploitant plutôt que contre un préposé de celui-ci.

52. Selon une autre opinion, le paragraphe 2 devrait être maintenu. Il était nécessaire eu égard à la relation générale existant entre l'article 7 et l'article 8. En cas d'action intentée contre l'exploitant, celui-ci pouvait limiter sa responsabilité en vertu de l'article 6 et du paragraphe 1 de l'article 7. Cependant, le paragraphe 1 de l'article 8 prévoyait la possibilité de déroger aux limites de responsabilité dans certains cas. En cas d'action intentée directement contre un préposé de l'exploitant, le paragraphe 2 de l'article 7 habilitait un préposé à se prévaloir de la limite de responsabilité et des exonérations que l'exploitant peut invoquer en vertu des règles uniformes. Le paragraphe 2 de l'article 8 était nécessaire pour compléter ce mécanisme en permettant, dans certains cas, la dérogation aux limites de responsabilité dont peut se prévaloir le préposé.

53. On a également exprimé l'opinion que les dispositions de l'article 8 devraient être fusionnées avec celles de l'article 7. A l'opposé, il a été indiqué que la structure des articles 7 et 8 était conforme à celles des Règles de Hambourg et de la Convention sur le transport multimodal. Il a toutefois été objecté contre ce dernier point de vue que l'article 8 des Règles de Hambourg était le fruit d'un ensemble de compromis qui avait pour effet d'éliminer les moyens de défense des transporteurs fondés sur les négligences en matière de navigation et que l'approche adoptée dans cet article pourrait ne pas convenir dans les règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport; il serait donc nécessaire de revoir entièrement le régime des limites auxquelles il ne peut être dérogé avant qu'une décision puisse être prise au sujet de l'article 8 des règles uniformes.

54. On a en outre émis l'avis que la décision touchant le paragraphe 2 dépendait de la décision finale relative au paragraphe 1. Dans la mesure où les préposés ou mandataires de l'exploitant ou les autres personnes dont l'exploitant utilise les services étaient exclus de l'application du paragraphe 1, le paragraphe 2 devrait leur être applicable.

55. Par ailleurs on a indiqué que la responsabilité de l'exploitant étant engagée par les actes commis par ses

préposés, les règles uniformes devraient prévoir la possibilité d'intenter une action uniquement contre l'exploitant.

56. Le Groupe de travail a décidé de maintenir le paragraphe 2 dans son libellé actuel. Il a toutefois noté que la relation existant entre les paragraphes 1 et 2 pourrait rendre nécessaire un réexamen du paragraphe 2 en fonction de la décision finale touchant le paragraphe 1.

Article 9

57. Le Groupe de travail a convenu d'une manière générale que les règles uniformes devraient contenir des dispositions concernant les marchandises dangereuses. En outre, il a convenu en principe que si des marchandises dangereuses étaient remises à un exploitant sans que celui-ci soit convenablement informé de leur caractère dangereux, il devrait être en mesure de prendre toutes précautions que les circonstances pourraient exiger afin d'empêcher que les marchandises ne mettent en danger des biens ou des personnes, et notamment de fournir des facilités spéciales de manutention ou d'entreposage et de détruire ou de traiter de toute autre manière les marchandises en cas d'urgence. Dans un tel cas, l'exploitant ne devrait pas être tenu de verser des indemnités pour l'endommagement ou la destruction des marchandises. En outre, il devrait être indemnisé pour les pertes que lui ont causées les marchandises dangereuses, y compris les coûts que représentent pour lui les précautions qu'il a dû prendre. Cependant, les avis étaient divisés, quant à la mesure dans laquelle les règles uniformes devraient traiter de ces questions.

58. Le Groupe de travail a examiné les deux variantes de l'article 9 présentées dans le document A/CN.9/WG.II/WP.58. La variante 1 a reçu un certain appui parce qu'elle était jugée compatible avec de nombreuses conventions en matière de transport international et était très similaire aux articles correspondants des Règles de Hambourg et de la Convention sur le transport multimodal. Selon un autre avis cependant, la variante 1 n'était pas acceptable parce qu'elle imposait diverses obligations au chargeur, dont des obligations concernant le marquage, l'étiquetage, l'emballage des marchandises dangereuses et les documents à y joindre. Elle prévoyait aussi que le chargeur devait être tenu pour responsable envers l'exploitant pour tout préjudice que lui avaient causé les marchandises dangereuses. Il ne convenait pas d'imposer des obligations au chargeur et de le tenir pour responsable parce que, dans de nombreux cas, celui-ci n'avait aucune relation contractuelle avec l'exploitant et pouvait en fait se trouver souvent très éloigné de lui dans la chaîne des opérations de transport. En outre, il n'était pas nécessaire de traiter de ces questions dans les règles uniformes. Les obligations du chargeur en ce qui concerne le marquage, l'étiquetage, l'emballage des marchandises dangereuses et les documents à y joindre étaient énoncées dans des conventions internationales traitant de transport et de marchandises dangereuses; la responsabilité du chargeur par suite du préjudice causé par des marchandises dangereuses était également traitée dans ces conventions ainsi que par la loi compétente.

59. Le Groupe de travail a préféré dans l'ensemble l'approche adoptée dans la variante 2 parce qu'elle était moins complexe que la variante 1 et n'imposait pas d'obligations et de responsabilités au chargeur. Elle avait l'avantage d'inciter le chargeur à marquer, étiqueter et emballer les marchandises dangereuses de la manière appropriée et à y joindre les documents voulus sans l'obliger directement à agir ainsi.

60. Il a été suggéré d'intégrer dans la variante 2 les éléments fondamentaux du paragraphe 2 de la variante 1. Dans ce contexte, le Groupe de travail a examiné la proposition suivante :

"Si des marchandises dangereuses sont remises à un exploitant sans être marquées, étiquetées, emballées, ou accompagnées des documents voulus, conformément à toute règle juridique ou réglementation applicable, internationale, nationale ou autre, concernant les marchandises dangereuses et si, au moment où les marchandises lui sont remises, l'exploitant n'a pas connaissance par ailleurs de leur caractère dangereux, il est habilité :

"a) A prendre toutes les précautions que les circonstances peuvent exiger, y compris [, lorsque les marchandises constituent effectivement un danger pour toute personne ou tout bien,] à détruire les marchandises, les rendre inoffensives ou les traiter de toute autre manière sans qu'il y ait matière à indemnisation pour l'endommagement ou la destruction des marchandises du fait de ces précautions, et

"b) A être dédommagé pour tout préjudice imputable à ces marchandises y compris, mais non exclusivement, les dommages causés aux biens de l'exploitant, le coût pour l'exploitant des mesures mentionnées à l'alinéa a ci-dessus et toute responsabilité de l'exploitant envers une autre personne du fait de pertes ou dommages causés par les marchandises dangereuses."

61. On a émis l'avis que la proposition était trop imprécise dans la mesure où elle énonçait l'obligation de marquer, étiqueter et emballer les marchandises dangereuses et de les accompagner des documents voulus, ainsi que l'obligation d'indemniser l'exploitant pour les préjudices causés par ces marchandises, sans spécifier à qui incombaient ces obligations. Toutefois, selon l'avis qui a prévalu, l'approche générale adoptée par cette proposition était acceptable.

62. En ce qui concerne l'alinéa a de la proposition, on a convenu d'une manière générale que les mots entre crochets devaient être conservés. Ainsi, la faculté qu'a l'exploitant de détruire les marchandises dangereuses ou de les traiter de toute autre manière, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sera limitée aux cas où ces mesures sont nécessaires.

63. Il a été suggéré que les mots "règle juridique ou réglementation applicable, internationale, nationale ou autre" soient reconsidérés. Dans le contexte de la proposition, ces mots étaient en contradiction avec l'emploi qui était fait ailleurs dans les règles uniformes des mots "loi applicable", qui se réfèrent aux règles

applicables à la relation entre l'exploitant et son client. Selon une autre suggestion, les mots utilisés dans la proposition devraient être remplacés par "toute loi applicable aux parties". Toutefois, sous réserve du remplacement des mots "effectivement un danger" par "un danger imminent", l'alinéa a a été jugé acceptable dans sa forme actuelle.

64. On a émis l'avis que l'alinéa b devrait être supprimé, car le problème de l'indemnisation de l'exploitant devrait être réglé par la loi compétente. Selon l'avis qui a prévalu, toutefois, l'alinéa devait être conservé, peut-être sous une forme modifiée.

65. Après un débat, on a généralement estimé que cet alinéa devrait seulement donner à l'exploitant le droit au remboursement du "coût total des mesures mentionnées à l'alinéa a" et que la mention d'une indemnisation au titre d'autres types de préjudice devrait être supprimée. Il a été souligné, toutefois, que cette suppression ne signifiait pas que l'exploitant ne devrait pas être indemnisé pour ces préjudices, mais seulement que la question devrait être réglée par la loi applicable. Selon un avis, il ne fallait pas supprimer la mention d'une indemnisation pour d'autres types de préjudice subis par l'exploitant.

Article 10

Paragraphe 1

66. On a convenu d'une manière générale que les règles uniformes devraient donner à l'exploitant un droit de rétention sur les marchandises pour les frais et les créances liés aux services fournis par lui en ce qui concerne les marchandises. Selon un avis, le droit de rétention ne devrait porter que sur les marchandises auxquelles se rapportent les frais et créances et non sur les autres marchandises du même client, non liées à ces frais et créances. Selon un autre avis, l'extension du droit de rétention à ces autres marchandises devrait être possible avec l'accord du client. Il a toutefois été noté qu'une convention entre les parties visant à étendre le droit de rétention de l'exploitant pourrait entrer en conflit avec des lois compétentes limitant une telle convention, telles que les lois régissant les contrats d'adhésion. Selon l'avis qui a prévalu, l'exploitant et son client devraient pouvoir étendre par convention le droit de rétention de l'exploitant si une telle convention est valide en vertu de la loi compétente. Aussi a-t-il été convenu de modifier comme suit la deuxième phrase du paragraphe 1 : "Toutefois, rien dans la présente convention ne compromet la validité en vertu de la loi compétente de tout arrangement contractuel élargissant les sûretés de l'exploitant sur les marchandises."

Paragraphe 2

67. Le paragraphe 2 a été jugé acceptable.

Paragraphe 3

68. Il a été convenu d'une manière générale que l'exploitant devrait avoir le droit de vendre les marchandises retenues par lui. Selon un avis, dans un

souci d'uniformité, il faudrait donner ce droit à l'exploitant dans tous les cas. On a toutefois fait observer que le droit de vente n'était pas admis dans certains ordres juridiques nationaux. Selon l'avis qui a prévalu, l'exploitant ne devrait avoir le droit de vendre les marchandises que dans la mesure autorisée par la loi du lieu où il a fourni ses services. A ce propos, on a noté que des problèmes pourraient se poser dans les Etats fédéraux où la compétence en matière de réglementation commerciale est répartie entre le Gouvernement fédéral et les Etats fédérés.

69. On a fait observer que la définition des marchandises figurant dans le texte de l'article premier établi par le Groupe de travail à sa neuvième session⁶ englobait les conteneurs, remorques, châssis squelettes, barges et tous équipements ou emballages similaires. Ces équipements et emballages appartenaient souvent à des parties autres que les propriétaires des marchandises transportées. Par exemple, une proportion importante des conteneurs utilisés dans le transport appartenait à des sociétés de leasing privées. On a également noté que les exploitants prenaient parfois en charge des wagons de chemin de fer et l'on s'est demandé s'ils étaient couverts par la définition des marchandises et donc soumis au droit de vente.

70. D'une manière générale, il a été convenu que les propriétaires d'équipements de transport ou emballages devaient être protégés lorsque l'exploitant exerçait son droit de vente. Selon un avis, ces articles devraient être exclus du champ de l'article 10. Selon un autre avis, l'exploitant ne devrait pas être autorisé à exercer son droit de vente sur un tel article, à moins que son propriétaire n'y consente. Toutefois, selon l'avis qui a prévalu, l'exploitant devrait être tenu d'aviser de son intention le propriétaire de l'article afin de lui permettre de prendre des mesures pour protéger ses intérêts. A cet égard, il a été proposé de modifier la deuxième phrase du paragraphe 3, qui exige que l'exploitant déploie des efforts raisonnables pour aviser le propriétaire des marchandises de son intention de vendre, afin d'y préciser que l'exploitant doit également déployer des efforts raisonnables pour aviser le propriétaire de l'équipement ou emballage, tel qu'un conteneur, dans lequel les marchandises sont transportées ou entreposées. Toutefois, selon un avis, il n'était pas nécessaire de faire expressément référence au propriétaire de tels équipements, en sus du propriétaire des marchandises, car ces équipements étaient inclus dans la définition des marchandises telle que rédigée par le Groupe de travail à sa neuvième session. Il suffisait simplement de mettre au pluriel le mot "propriétaire" dans la deuxième phrase du paragraphe 3. Cette suggestion n'a toutefois pas été retenue.

71. On a noté qu'il ne serait sans doute pas toujours possible pour l'exploitant d'identifier et d'aviser le propriétaire des marchandises devant être vendues. En outre, dans de nombreux cas, des personnes autres que le propriétaire pouvaient avoir des intérêts économiques sur les marchandises. Aussi, selon un avis, l'exploitant

devrait-il être tenu d'aviser de la vente prévue non seulement le propriétaire des marchandises, mais également la personne dont il les a reçues. Selon un autre avis, l'exploitant devrait être tenu d'aviser également la personne habilitée à recevoir de lui les marchandises. On a toutefois noté que l'augmentation du nombre de personnes à aviser compliquerait la tâche à l'exploitant et augmenterait le risque d'oubli d'une personne qui aurait dû être avisée, ce qui fait que l'exploitant s'abstiendrait d'exercer son droit de vente. Après un débat, on est convenu d'une manière générale que l'exploitant devrait être tenu de déployer des efforts raisonnables pour aviser le propriétaire des marchandises, la personne dont il les avait reçues et la personne habilitée à les recevoir de lui.

72. D'une manière générale, il a été convenu que l'exploitant devait rendre compte du produit de la vente. On a toutefois remarqué que, dans certains ordres juridiques, les ventes étaient menées par des autorités judiciaires et que c'était ces autorités, et non la partie au bénéfice de laquelle les marchandises étaient vendues, qui répartissaient le produit de la vente. Pour ce qui est des personnes auxquelles l'exploitant devait rendre compte, cette question devait, selon un avis, être réglée par la loi nationale. Après un débat, il a été décidé de modifier comme suit la troisième phrase du paragraphe 3 : "L'exploitant rend compte de la manière appropriée du solde du produit de la vente après déduction des sommes dues à l'exploitant et des dépenses raisonnables imputables à la vente."

73. Pour ce qui est de la dernière phrase du paragraphe 3, on s'est demandé si les règles uniformes devraient stipuler que le droit de vente s'exerce conformément aux procédures prévues par la loi compétente. Selon un avis, si les règles ne le stipulaient pas, il faudrait énoncer des procédures détaillées pour la conduite de la vente, ce qui n'était pas souhaitable. Il était préférable que les règles établissent simplement, comme dans la dernière phrase du paragraphe 3, une clause de choix de la loi applicable permettant de déterminer le système juridique dont les règles régiraient les procédures relatives à l'exercice du droit de vente. Selon un avis, ce résultat était déjà atteint dans la première phrase qui stipulait que le droit de vente devait s'exercer "conformément" à la loi du lieu où les services de l'exploitant avaient été fournis et la dernière phrase devrait être supprimée. Après un débat, il a été décidé de conserver la dernière phrase et de supprimer les mots "et conformément à cette loi" dans la première phrase.

74. Comme suite au débat résumé ci-dessus, il a été convenu d'une manière générale de supprimer les crochets entourant le paragraphe 3, qui se lirait comme suit :

"3) Pour obtenir la somme nécessaire à la satisfaction de sa créance, l'exploitant peut vendre les marchandises retenues par lui conformément aux dispositions du présent article dans la mesure autorisée par la loi du lieu où [la conservation et les opérations] ont été effectuées. Avant d'exercer tout droit de vendre les marchandises, l'exploitant doit déployer des efforts raisonnables pour aviser de son

⁶A/CN.9/275, par. 30.

intention le propriétaire des marchandises, la personne dont il les a reçues et la personne habilitée à les recevoir de lui. L'exploitant rend compte de la manière appropriée du solde du produit de la vente après déduction des sommes dues à l'exploitant et des dépenses raisonnables imputables à la vente. Le droit de vente s'exerce à tous autres égards conformément à la loi du lieu où [la conservation et les opérations] ont été effectuées."

Article 11

Paragraphe 1

75. Selon une opinion, le délai, spécifié au paragraphe 1, dans lequel un avis de perte ou de dommage apparent doit être donné à l'exploitant (c'est-à-dire, au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à les recevoir), risquait d'être trop bref dans certains cas; il serait préférable que ce délai soit de trois jours ouvrables. Le Groupe de travail a toutefois jugé le paragraphe 1 acceptable sous sa forme actuelle.

Paragraphe 2

76. Selon un avis, le délai prévu pour aviser l'exploitant d'une perte ou d'un dommage non apparent devrait commencer à courir le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à les recevoir. Ainsi, l'exploitant pourrait savoir quand le délai de notification a expiré et quand le défaut de notification prend valeur de présomption. Il y aurait incertitude si le délai de notification commençait à courir le jour où les marchandises avaient atteint leur destination finale, car l'exploitant n'était pas toujours à même de savoir quand cela se produisait.

77. Toutefois, selon l'avis qui a prévalu, le délai de notification devait commencer à courir le jour où les marchandises avaient atteint leur destination finale. A l'appui de cette thèse, on a avancé que ce n'était qu'à compter de cette date que les marchandises seraient inspectées et qu'une perte ou un dommage pourraient être découverts et notifiés à l'exploitant. Il a été convenu que ce délai devrait être de sept jours.

78. Afin de protéger l'exploitant lorsque les marchandises n'atteignaient leur destination finale que très longtemps après avoir quitté le terminal de l'exploitant, l'avis devrait dans tous les cas être donné dans un délai plus long, par exemple 45 jours, à compter du jour où les marchandises étaient remises à la personne habilitée à les recevoir. Ainsi l'exploitant serait-il relativement certain du moment où un défaut de notification prendrait valeur de présomption. Toutefois, d'aucuns se sont opposés à un tel délai général de notification.

79. Le Groupe de travail a convenu de supprimer la dernière phrase du paragraphe 2 figurant entre crochets.

80. Le texte du paragraphe 2 tel que convenu par le Groupe de travail est le suivant :

"2) Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 s'appli-

quent également si aucun avis n'est donné dans un délai de sept jours consécutifs après le jour où les marchandises ont atteint leur destination finale, mais en aucun cas plus de 45 jours consécutifs après le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à les recevoir."

81. On a noté que les délais convenus ne correspondaient pas à ceux prévus dans la Convention de Varsovie telle que modifiée par le Protocole de La Haye.

Paragraphe 3 et 4

82. Les paragraphes 3 et 4 ont été jugés acceptables.

Paragraphe 5

83. Il a été convenu d'une manière générale que les règles uniformes devraient stipuler que l'exploitant doit être avisé en cas de retard dans la remise des marchandises. Il a en outre été convenu que les règles devraient prévoir qu'aucune réparation ne sera payable par l'exploitant pour le préjudice résultant d'un retard à moins qu'il n'ait été avisé du retard dans le délai requis.

84. Selon un avis, le délai de notification de retard devrait commencer à courir à compter du jour où les marchandises avaient atteint leur destination finale, afin qu'il y ait cohérence entre le paragraphe 5 et le paragraphe 2. Toutefois, selon l'avis qui a prévalu, ce délai devrait commencer à courir le jour où les marchandises étaient remises à la personne habilitée à les recevoir. A l'appui de cette thèse, on a noté qu'il était logique que le délai de notification en cas de retard dans la remise des marchandises commence à courir au moment de leur remise et non lorsque les marchandises avaient atteint leur destination finale.

85. Pour ce qui est de la durée du délai de notification en cas de retard, selon un avis, le délai de 60 jours prévu dans les Règles de Hambourg et dans la Convention sur le transport multimodal devrait être retenu dans les règles uniformes. Toutefois, selon l'avis qui a prévalu, un délai plus court de 21 jours était justifié, étant donné que les marchandises restaient immobiles dans un terminal.

Paragraphe 6 a

86. Le Groupe de travail a convenu que la disposition du paragraphe 6 a concernant la forme de l'avis devrait être applicable à tous les avis devant être donnés et à toutes les demandes devant être faites en application des règles uniformes et qu'une disposition pertinente d'application générale devrait être incluse dans l'article premier. Le Groupe de travail a toutefois reconsidéré cette décision lorsqu'il a examiné l'article premier (voir plus loin les paragraphes 136 à 140).

Paragraphe 6 b

87. Le Groupe de travail a convenu de supprimer la disposition du paragraphe 6 b, car elle traitait de questions n'entrant pas dans le cadre des règles uniformes.

Article 12

Paragraphe 1

88. On a fait observer que dans certains ordres juridiques les délais de prescription pouvaient être interrompus par des moyens autres que l'ouverture d'une procédure judiciaire ou arbitrale. Aussi a-t-on suggéré que les règles uniformes prévoient que le délai de prescription prévu au paragraphe 1 pourra être interrompu conformément à la loi compétente. L'avis qui a prévalu, toutefois, était que ce paragraphe devrait être conservé sous sa forme actuelle afin qu'une règle uniforme soit établie en ce qui concerne les moyens par lesquels les délais de prescription peuvent être interrompus.

Paragraphe 2, 3 et 4

89. Les paragraphes 2, 3 et 4 ont été jugés acceptables.

Paragraphe 5

90. Selon une opinion, le paragraphe 5 était superflu et devrait être supprimé. L'avis qui a prévalu, toutefois, était que puisqu'un transporteur ou une autre personne pouvait demeurer exposé à des actions engagées par les chargeurs après expiration du délai de prescription prévu au paragraphe 1 pour les actions contre l'exploitant, le paragraphe était nécessaire afin de permettre au transporteur ou autre personne d'intenter une action récursoire contre l'exploitant nonobstant l'expiration du délai de prescription.

91. Selon une opinion, le délai de 90 jours mentionné au paragraphe 5 devrait commencer à courir lorsque le transporteur ou une autre personne désireux d'intenter une action récursoire avait été assigné dans l'action ouverte à son encontre. Cela donnerait au transporteur ou à cette autre personne le temps d'intenter une action récursoire distincte contre l'exploitant, ou d'englober l'exploitant dans l'action intentée à son encontre, si l'une ou l'autre solution était autorisée par les règles de procédure applicables de la loi compétente. Si le délai de 90 jours ne commençait à courir qu'une fois que la personne désireuse d'intenter un recours avait été jugée responsable, l'exploitant pourrait demeurer exposé à des actions récursoires pendant une durée trop longue. Selon une autre opinion, toutefois, on pourrait accepter que le délai de 90 jours commence à courir lorsque le transporteur ou la personne désireux d'intenter un recours était déclaré responsable dans l'action engagée à son encontre, ou avait réglé la réclamation sur laquelle se fondait l'action, à condition que l'exploitant soit avisé dans un délai raisonnable qu'une action avait été engagée contre la personne désireuse d'intenter un recours. Cette exigence de notification a été critiquée au motif que les avocats non spécialisés représentant un transporteur ou une autre personne à l'encontre de qui une action avait été engagée et susceptible d'intenter un recours contre un exploitant risquaient de n'être pas conscients de la nécessité de notifier l'action à l'exploitant.

92. Après examen, on a convenu de conserver le paragraphe 5, y compris les mots entre crochets, de

remplacer les mots "ou cette personne" par "ou une autre personne" et d'ajouter à la fin du paragraphe une formule du type suivant :

"... sous réserve que l'exploitant soit avisé dans un délai raisonnable qu'une action est ouverte contre le transporteur ou une autre personne qui peut entraîner une action précursoire contre l'exploitant."

93. Le Groupe de travail a convenu que la référence, dans le paragraphe 5, au moment du règlement de la réclamation sur laquelle l'action contre la personne intentant un recours se fondait, visait le règlement de la réclamation après que l'action avait été ouverte.

Article 13

94. L'article 13 a été jugé acceptable.

95. On a fait observer que les opérations de manutention au sol étaient souvent effectuées pour des compagnies aériennes par d'autres compagnies aériennes ou par des manutentionnaires dans un aéroport en exécution de contrats prévoyant que la partie assurant ces opérations indemniserait la compagnie aérienne en cas de réclamation à elle adressée par un chargeur. Selon ces contrats, les limites de la responsabilité de la partie versant l'indemnité étaient les mêmes que celles prévues par le système de la Convention de Varsovie. On a noté que de tels arrangements ne seraient pas en contradiction avec les règles uniformes. Même si la partie effectuant les opérations de manutention au sol était, en application de l'article 6 des règles uniformes, soumise à des limites de responsabilité inférieures à celles prévues dans son contrat avec la compagnie aérienne, elle serait autorisée, au titre du paragraphe 2 de l'article 13, à se faire appliquer des limites plus élevées.

96. A propos du paragraphe 2, on a fait observer que l'exploitant ne pouvait pas réduire les obligations ou responsabilités qui lui incombait en vertu des règles uniformes, même s'il étendait d'autres obligations ou responsabilités.

97. Selon un avis, le paragraphe 2 devrait être supprimé car le fait de ne pas autoriser un transporteur à étendre ses responsabilités aboutissait à ne pas réserver un traitement égal aux exploitants et aux transporteurs. On a cependant fait remarquer que les transporteurs pouvaient étendre les responsabilités qui leur incombait en vertu des conventions internationales les régissant.

Article 14

98. On a exprimé l'opinion que l'article 14 ne suffirait pas à promouvoir une interprétation uniforme des règles. On a indiqué qu'il devrait également être disposé dans cet article que les rapports du Groupe de travail et de la Commission ayant trait à l'élaboration des règles uniformes devraient servir de référence pour leur interprétation. Toutefois, on a affirmé que les travaux préparatoires d'un texte juridique ne constituaient qu'un repère parmi d'autres pour son interprétation et que leur rôle était variable selon les ordres juridiques. Après délibération, on s'est accordé à reconnaître d'une

manière générale que l'article 14 serait acceptable en l'état si les règles uniformes étaient adoptées sous la forme d'une convention.

99. On a également exprimé l'opinion qu'il serait souhaitable de mettre au point un mécanisme pour promouvoir l'uniformité d'interprétation si les règles uniformes étaient adoptées sous la forme d'une loi type. D'une manière générale, les participants ont convenu que dans le rapport de la session au cours de laquelle la loi type serait adoptée, la Commission devrait recommander que, pour la mise en application de la loi type, les Etats tiennent compte de son caractère international et de l'utilité de promouvoir l'uniformité internationale dans le traitement des questions qui y sont visées.

Article 15

100. On a exprimé l'opinion que si les règles uniformes étaient adoptées sous la forme d'une convention, les mots "ou de toute loi [du présent Etat] [d'un tel Etat] relative au transport international de marchandises" devraient être supprimés étant donné que s'il y avait conflit entre une disposition de la convention et une loi compétente, cette dernière serait soumise à l'autorité de la convention. On a par contre soutenu que ces mots devraient être conservés étant donné que, dans certains ordres juridiques, les dispositions des conventions internationales relatives à la limitation de la responsabilité des transporteurs maritimes étaient incorporées au droit compétent par le législateur et devaient prévaloir sur les règles uniformes. Le Groupe de travail a décidé de placer ces mots entre crochets.

Article 16

101. L'article 16 a été jugé acceptable.

Article 17

102. Il a été proposé que les règles uniformes prévoient non seulement une procédure de modification des limites de responsabilité, mais aussi une clause générale de révision. Le Groupe de travail a toutefois convenu d'une manière générale que, pour l'instant, les règles ne devraient prévoir de procédure de modification que pour les limites de responsabilité.

103. D'une manière générale, il a été convenu de ne pas conserver la version de l'article 17 conçue pour une loi type, car les pouvoirs législatifs nationaux adoptaient des approches différentes quant à la modification des limites de responsabilité. Il a néanmoins été suggéré que, si les règles étaient adoptées en tant que loi type, il faudrait appeler d'une manière ou d'une autre l'attention des Etats sur le fait qu'il est souhaitable d'ajuster périodiquement ces limites.

104. D'une manière générale, il a été convenu que, si les règles uniformes étaient adoptées sous forme d'une convention, les limites de responsabilité devraient être modifiées par une procédure de révision et non automatiquement sur la base des variations d'un indice des prix. Aussi la variante 1 de la version de l'article 17 conçue pour une convention devrait-elle être supprimée.

Lorsqu'il a étudié comment structurer la procédure de révision, le Groupe de travail a tenu compte des approches adoptées dans la variante 2 de la disposition de l'article 17 conçue pour une convention, ainsi que dans le Protocole de 1984 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Les caractéristiques de la procédure de révision convenue par le Groupe de travail sont décrites aux paragraphes suivants.

105. La Commission devrait être l'organe au sein duquel seraient appliquées les procédures de modification des limites de responsabilité. Le Secrétaire général devrait inscrire à l'ordre du jour de la session suivante de la Commission une proposition de modification des limites de responsabilité si un quart des Etats contractants en font la demande, ou lorsque les limites de responsabilité énoncées dans une convention relative au transport international spécifiée dans les règles uniformes (par exemple, les Règles de Hambourg, la Convention sur le transport multimodal, la Convention de Varsovie et les conventions traitant du transport ferroviaire et routier) étaient révisées. On a toutefois craint que ce dernier critère n'entraîne des révisions trop fréquentes des limites de responsabilité prévues dans les règles uniformes. Il a été convenu d'une manière générale qu'il ne faudrait pas adopter la disposition énoncée au paragraphe 1 b de la variante 2 de la version de l'article 17 conçue pour une convention.

106. Outre les membres de la Commission, les Etats contractants non membres devraient être habilités à participer aux réunions organisées pour modifier les limites. Toutefois, seuls les Etats contractants devraient être habilités à voter sur une proposition de modification des limites.

107. Les règles uniformes devraient présenter une liste non exhaustive des critères dont il faudrait tenir compte pour déterminer le montant de l'ajustement des limites. Ces critères devraient notamment être les suivants : montant par lequel les limites de responsabilité d'une convention sur le transport international ont été modifiées; valeur des marchandises traitées par les exploitants; coût de la main-d'œuvre et des services pertinents; primes d'assurance, notamment les primes d'assurance relatives aux accidents du travail; niveau moyen des dommages-intérêts imposés aux exploitants et coût de l'électricité, du carburant et d'autres produits similaires. Les coûts mentionnés ci-dessus devraient être déterminés à l'échelon international. Une assistance en la matière pourrait être obtenue des organes internationaux pertinents ou d'organisations syndicales.

108. Une proposition de modification des limites devrait être adoptée si elle reçoit l'appui d'une majorité des deux tiers des Etats contractants présents et votants.

109. Une modification adoptée conformément à la procédure décrite ci-dessus devrait être considérée comme acceptée à expiration d'un délai de 18 mois après qu'elle a été notifiée par le Secrétaire général aux Etats contractants, à moins que, dans ce délai, un tiers au

moins des Etats qui étaient des Etats contractants au moment de l'adoption de la modification n'informent le Secrétaire général qu'elles n'acceptent pas la modification. Il a été déclaré que ce délai de 18 mois était nécessaire pour que les modifications puissent être examinées par les parlements nationaux. Une modification considérée comme acceptée conformément à cette procédure devrait entrer en vigueur pour tous les Etats contractants 18 mois après avoir été acceptée.

110. Le Groupe de travail a également accepté les paragraphes 5 et 6 de la variante 2 de la version de l'article 17 conçue pour une convention, étant entendu que le chiffre 6 figurant entre crochets au paragraphe 6 serait remplacé par le chiffre 12.

111. Aucune modification des limites ne devrait être envisagée avant l'expiration d'un délai d'au moins 5 ans à compter de la date à laquelle la Convention aura été ouverte à la signature.

112. Le Secrétaire de la Commission a déclaré qu'il consulterait les autorités compétentes de l'Organisation des Nations Unies afin de s'assurer qu'il ne se posait pas de problèmes en ce qui concerne le rôle conféré à la Commission dans le cadre de la procédure de révision décrite ci-dessus et qu'il ferait rapport au Groupe de travail à sa session suivante.

Article premier

Définition du terme "exploitant"

113. On a exprimé l'opinion qu'il ne fallait pas définir "exploitant" par référence à des notions telles que "la conservation" ou "le soin, la garde et la surveillance des marchandises", comme c'était le cas dans les trois variantes de cette définition rédigées par le Groupe de travail à sa neuvième session⁷. Tout d'abord, le sens de ces expressions n'était pas clair. Ensuite, elles tendaient à décrire le régime juridique applicable à l'exploitant et on ne pouvait guère se satisfaire d'une solution consistant à définir la personne soumise à un régime juridique en faisant référence à ce régime lui-même. Au lieu de faire appel à ces notions, la définition devrait se référer à ce qui caractérise un exploitant de terminal dans la pratique et aux fonctions qu'il remplit.

114. D'après un autre point de vue, s'il ne fallait pas présenter la conservation, le soin, la garde ou la surveillance des marchandises comme les obligations principales de l'exploitant dans la définition, celle-ci devrait toutefois préciser que ces notions étaient implicites dans les services relatifs au transport fournis par l'exploitant.

115. Selon un troisième point de vue, cette définition devrait présenter le soin, la garde et la surveillance des marchandises comme l'obligation principale de l'exploitant et la fourniture de services relatifs au transport comme une obligation accessoire. A l'inverse, on a affirmé qu'il ne fallait pas faire référence à des obligations principales et accessoires dans cette défini-

tion. En outre, si la notion de soin, de garde et de surveillance sous-entendait l'entreposage des marchandises, il était inexact de dire qu'il s'agissait d'une obligation principale de l'exploitant. Les terminaux de transport modernes fournissaient souvent des services qui n'étaient pas essentiellement des services d'entreposage de marchandises.

116. On a exprimé l'opinion que la définition du terme "exploitant" devrait faire référence à la relation contractuelle existant entre les parties, par exemple en se référant à un accord ou à un engagement de l'exploitant au sujet des marchandises.

117. Il a été suggéré que la définition inclue la notion que l'exploitant prenait les marchandises en garde et fasse aussi référence au lieu où l'exploitant fournissait ses services; dans le cas contraire, la portée des règles uniformes serait trop large. Il devrait s'agir d'une zone placée sous le contrôle de l'exploitant. Selon un autre point de vue, il devrait s'agir également d'une zone sur laquelle l'exploitant avait un droit d'accès ou d'utilisation, car il arrivait parfois qu'un exploitant fournisse des services dans une zone qui n'était pas placée sous son contrôle, par exemple lorsqu'il s'engageait à effectuer des opérations pour son client et sous-traitait leur exécution à une autre personne.

118. On a émis l'avis que la définition du terme "exploitant" devrait exclure le simple transfert des marchandises du transporteur à une autre personne ou entre deux transporteurs. Cette opinion a été contestée.

119. On a déclaré que les règles uniformes devraient s'appliquer uniquement aux marchandises faisant l'objet d'un transport international. Cette restriction devrait apparaître dans la définition du terme "exploitant". Selon une autre vue, toutefois, les règles uniformes devraient s'appliquer, que les marchandises fassent ou non l'objet d'un transport international. A ce propos, il a été noté que, lorsque les marchandises étaient déposées dans un terminal en attendant d'être vendues, on risquait de ne pas savoir si elles étaient ou non destinées à être transportées dans un autre pays. En outre, dans certaines régions, il se pouvait que la destination prévue à l'origine soit changée durant le transit et que le caractère international du transport en soit modifié. Des cas de ce genre montraient qu'il n'était pas souhaitable de considérer la question de savoir si les marchandises faisaient l'objet d'un transport international comme un critère pour l'application des règles uniformes.

120. Il a été noté que la condition selon laquelle les marchandises devaient faire l'objet d'un transport international était énoncée à l'article 2-1 *b*. Les avis ont été partagés en ce qui concerne la nécessité de faire figurer cette condition à la fois dans la définition du terme "exploitant" à l'article premier et dans l'article 2. L'opinion a été émise qu'il n'était pas souhaitable de la faire figurer deux fois. A l'appui de sa mention à l'article premier, il a été indiqué qu'il était utile de faire figurer dans la définition du terme "exploitant" les éléments essentiels relatifs au champ d'application des règles uniformes. Il était préférable que cette condition figure à

⁷A/CN.9/275, par. 30.

l'article premier plutôt qu'à l'article 2, afin de la distinguer de la condition territoriale énoncée à l'article 2-1 *a*. Suivant une autre opinion, cette condition pouvait ou non figurer à l'article premier, mais elle devait figurer à l'article 2 où elle serait exprimée plus clairement. Selon un autre point de vue, toutefois, cette condition ne devait figurer qu'à l'article 2.

121. On a suggéré qu'il fallait formuler la définition du terme "exploitant" de telle sorte qu'il soit clair qu'elle ne visait que les personnes qui effectuaient des opérations de terminal à titre d'activité professionnelle ou commerciale.

122. Le Groupe de travail a constitué un comité de rédaction composé des représentants de l'Allemagne, République fédérale d', de la Chine, des Etats-Unis d'Amérique, de la France et du Kenya, qui a été chargé de rédiger un projet de définition du terme "exploitant" en tenant compte des opinions qui avaient été exprimées. Le comité de rédaction a soumis le projet de définition suivant au Groupe de travail :

"Le terme 'exploitant' désigne toute personne qui, à titre professionnel, s'engage à prendre en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'assurer ou de faire assurer des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans une zone sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation. Toutefois, une personne ne sera pas considérée comme un exploitant [:

"a) En ce qui concerne les marchandises qu'elle transfère entre un transporteur et une autre personne ou entre deux transporteurs, sans entreposage, ou

"b)] Dans la mesure où elle est responsable des marchandises en qualité de transporteur ou entrepreneur de transport multimodal en vertu des règles juridiques applicables au transport."

123. En raison des divergences quant à la nécessité de faire figurer la condition relative au transport international des marchandises dans l'article premier ou dans l'article 2, il a été décidé de placer entre crochets les mots "faisant l'objet d'un transport international" et d'y joindre une note indiquant que ces crochets étaient seulement destinés à attirer l'attention sur la nécessité de trouver l'emplacement le plus approprié pour ces mots.

124. Il a été convenu de laisser entre crochets l'alinéa *a*, en raison des points de vue divergents qui avaient été exprimés quant à l'exclusion ou non de la définition du terme "exploitant" des personnes visées par cet alinéa. Il a aussi été convenu d'ajouter les mots "ou d'un moyen de transport à un autre" après les mots "entre deux transporteurs", afin de couvrir le cas où des marchandises étaient transférées d'un moyen de transport appartenant à une personne à un autre moyen de transport appartenant à la même personne.

125. Dans l'esprit du Groupe de travail, en ce qui concerne l'alinéa *a*, les règles uniformes ne s'appliquaient pas au transfert de marchandises effectué sans qu'il y ait interruption. Plusieurs délégations ont estimé que les règles ne devraient pas s'appliquer dans le cas où les

marchandises étaient déchargées d'un moyen de transport et posées sur le sol pour une courte période, uniquement en attendant l'arrivée du moyen de transport sur lequel elles devaient être transférées, à condition qu'elles ne soient pas "entreposées". Selon un autre point de vue, toutefois, les règles devraient s'appliquer également au transbordement (transfert) direct des marchandises sans qu'il y ait interruption.

126. Le but de l'alinéa *b* était d'exclure de la définition du terme "exploitant" toute personne dont les services étaient assujettis aux règles juridiques applicables au transport. On a émis l'avis qu'il y aurait lieu de supprimer la mention des entrepreneurs de transport multimodal. On est toutefois convenu d'une manière générale de la conserver, car un entrepreneur de transport multimodal assujetti aux règles juridiques applicables à cette forme de transport ne devait pas être assujetti aux règles uniformes.

127. Le Groupe de travail, pour le reste, a jugé la proposition acceptable.

Définition des mots "services relatifs au transport"

128. On a convenu d'une manière générale que la définition des "services relatifs au transport" devrait être la suivante :

"Le terme 'services relatifs au transport' couvre des services tels que le stockage, l'entreposage, le chargement, le déchargement, l'arrimage, le trimmage, le fardage et l'accorage."

Définition du mot "marchandises"

129. On a convenu d'une manière générale que la définition du mot "marchandises" devrait être la suivante :

"Le mot 'marchandises' désigne également les conteneurs, remorques, châssis squelettes, barges, palettes, wagons ou tout équipement ou emballage similaire, s'ils ne sont pas fournis par l'exploitant."

130. La proposition visant à remplacer les mots "s'ils ne sont pas fournis par l'exploitant" par "s'ils sont fournis par le client" n'a pas été acceptée. Selon une autre suggestion, ces mots devraient être remplacés par l'expression "qui ne sont pas la propriété de l'exploitant" car les exploitants fournissent parfois à leurs clients des conteneurs appartenant à des entreprises de location de conteneurs; les mots "s'ils ne sont pas fournis par l'exploitant" pourraient être interprétés comme interdisant l'application des règles à ce type de conteneurs. Le Groupe de travail n'a pas accepté cette suggestion.

Définition du terme "transport international"

131. Le Groupe de travail a examiné la définition ci-après du terme "transport international", établie par le Groupe de travail à sa neuvième session⁸ :

⁸A/CN.9/275, par. 30.

“L’expression ‘transport international’ désigne tout transport dont le point de départ et le point de destination sont situés dans deux Etats différents [; cependant, dans la mesure où le transport de marchandises doit être effectué en plusieurs stades qui font l’objet de contrats de transport séparés, l’expression ‘transport international’ couvre seulement les phases du transport pour lesquelles le point de départ et le point de destination sont situés dans des Etats différents].”

132. Des vues divergentes ont été exprimées quant à la signification des mots “tout transport dont le point de départ et le point de destination sont situés dans deux Etats différents”. Selon une interprétation, le transport était international si le point effectif de destination se trouvait dans un Etat différent du point d’expédition. On a indiqué que s’ils étaient ainsi interprétés, ces mots ne seraient pas acceptables. En effet, on ne pourrait savoir si le transport était ou non international qu’une fois les marchandises arrivées à destination et l’exploitant ne saurait donc pas avec certitude s’il était ou non soumis aux règles uniformes.

133. Selon une autre interprétation, le transport était international si, aux termes du contrat de transport, le point de départ et le point de destination étaient situés dans deux Etats différents. Selon une opinion, si la définition était ainsi interprétée, elle pourrait contredire les définitions du “transport international” figurant dans les conventions sur le transport international. Il était préférable que les règles uniformes fassent référence à ces définitions au lieu d’énoncer leurs propres définitions.

134. Selon une opinion, la partie de la définition figurant entre crochets devrait être conservée de sorte qu’il soit clair qu’en cas de transport fractionné, les marchandises se trouvant dans un terminal ne seraient considérées comme faisant l’objet d’un transport international que si, conformément au contrat correspondant au segment pour lequel elles avaient été transportées à destination ou en provenance du terminal, le point de départ et le point de destination de ce segment étaient situés dans deux Etats différents. Selon une autre opinion, cette partie devrait être supprimée car elle compliquait inutilement la définition. En outre, dans nombre de cas, l’exploitant ne saurait pas quels points de départ et de destination étaient indiqués dans les contrats de transport pour chaque segment. Selon l’avis qui a prévalu, il fallait supprimer cette partie de la définition.

135. On a suggéré que la définition soit rendue plus claire et plus acceptable en stipulant simplement que les marchandises devraient être considérées comme faisant l’objet d’un transport international si l’exploitant pouvait déterminer, lorsqu’il prenait en charge les marchandises que les points de départ et de destination étaient situés dans deux Etats différents. On a fait observer que, dans la majorité des cas, la destination des marchandises serait connue au moment où elles arrivaient au terminal et que l’exploitant pouvait généralement déterminer à partir des documents les

accompagnant ou des inscriptions portées sur les marchandises si elles faisaient ou non l’objet d’un transport international. Le Groupe de travail s’est dans l’ensemble rallié à cette approche et a décidé d’adopter une définition qui pourrait être ainsi libellée :

“Le terme ‘transport international’ désigne tout transport dont le point de départ et le point de destination sont identifiés comme étant situés dans deux Etats différents lorsque les marchandises sont prises en garde par l’exploitant.”

Forme de l’avis ou de la demande

136. Le Groupe de travail a examiné la disposition suivante qu’il a été proposé d’inclure dans l’article premier :

“Tout avis donné ou toute demande faite conformément à la présente [Loi] [Convention] peut l’être sous toute forme qui conserve une trace de sa réalité, ainsi que des renseignements y figurant”.

137. Selon une opinion, la règle concernant la forme de l’avis ou de la demande devrait s’appliquer à tous les avis et demandes visés par les règles uniformes et la disposition proposée était acceptable. Cependant, selon un autre avis, aucune forme particulière ne devrait être exigée pour certains avis et demandes, comme par exemple l’avis de perte ou d’endommagement des marchandises visé au paragraphe 1 de l’article 11 ou la demande de remise des marchandises visée au paragraphe 4 de l’article 5. Il devrait être possible de donner ces avis oralement. D’autres avis, comme par exemple l’avis de vente des marchandises visé au paragraphe 3 de l’article 10 ou l’avis de retard visé au paragraphe 5 de l’article 11, devraient être faits sous la forme prescrite dans la disposition en question. Il a donc été suggéré, plutôt que d’inclure dans l’article premier une règle d’application générale quant à la forme de l’avis ou de la demande, d’indiquer, chaque fois qu’un avis ou une demande sont mentionnés dans les règles uniformes, s’ils doivent être présentés sous une forme particulière. Selon une autre opinion, la question de la forme de l’avis n’était pertinente que pour les avis mentionnés à l’article 11 et devrait être traitée dans cet article; aucune forme particulière ne devrait être exigée pour les autres avis ou demandes visés dans les règles uniformes.

138. Il a été noté qu’en ce qui concerne les avis la formulation utilisée devrait être cohérente dans l’ensemble des règles uniformes.

139. Il a été suggéré d’envisager d’inclure dans les règles uniformes une disposition précisant si un avis était considéré comme ayant été donné au moment de son envoi ou au moment de sa réception.

140. Après un débat, le Groupe de travail a décidé de conserver la disposition proposée pour l’article premier mais de remplacer les mots “peut l’être sous toute forme” par “doit l’être sous une forme” et de prévoir que la disposition ne devait pas s’appliquer à l’avis de perte ou de dommage apparents visé à l’article 11-1. Le

Groupe de travail a aussi décidé de mettre le texte de la disposition en question entre crochets et de revenir sur cette question. Le secrétariat a été prié d'envisager de modifier l'article 11-1 de manière à préciser qu'un avis oral était suffisant pour la perte ou le dommage apparents à condition qu'il fût donné immédiatement.

Article 2

141. On a dans l'ensemble préféré la variante 2 de l'article 2 établie par le Groupe de travail à sa neuvième session⁹. On a noté que la variante 1 posait un problème : à quel moment les marchandises devaient-elles être situées sur le territoire d'un Etat contractant ?

142. On a posé la question de savoir s'il y avait lieu d'examiner une disposition en vertu de laquelle un Etat s'engagerait à reconnaître les règles uniformes et à ne les appliquer qu'à l'égard de ceux de ses exploitants de terminaux de transport qui s'engageaient à les respecter et qui étaient reconnus comme des exploitants de terminaux internationaux. On a fait observer que, si un tel mécanisme était adopté, la façon dont les Etats envisagent certaines règles de fond pourrait s'en trouver modifiée. Il a été convenu d'examiner ultérieurement une disposition de ce genre.

Paragraphe 1

143. Il a été proposé que, si les règles uniformes étaient adoptées sous la forme d'une convention, cette convention ne s'applique que si l'exploitant et son client étaient ressortissants d'Etats contractants. Cette suggestion n'a pas été retenue.

144. Le débat du Groupe de travail relatif à l'alinéa b figure aux paragraphes 120, 122 et 123 ci-dessus. Compte tenu de ce débat, il a été décidé de placer cet alinéa entre crochets.

Paragraphe 2

145. Etant donné que le Groupe de travail a décidé que, pour que les règles uniformes s'appliquent, les marchandises devaient faire l'objet d'un transport international lorsqu'elles étaient prises en garde par l'exploitant, il a été convenu d'une manière générale que la portion du paragraphe 2 traitant du cas où les marchandises ne faisaient l'objet d'un transport international qu'après avoir été prises en garde ne devrait pas être retenue.

146. Selon un avis, la présomption énoncée au paragraphe 2 pour le cas où les marchandises conservées dans un terminal cessaient de faire l'objet d'un transport international était utile. Elle contribuerait à résoudre les problèmes qui se poseraient si l'on ne pouvait déterminer avec certitude si les pertes ou dommages s'étaient produits avant que les marchandises ne cessent de faire l'objet d'un transport international ou après. En outre, la Convention de Varsovie contenait une présomption similaire dans ses grandes lignes à celle énoncée au paragraphe 2.

147. Toutefois, selon l'avis qui a prévalu, le paragraphe 2 devrait être supprimé dans son intégralité : si les marchandises étaient soumises aux règles uniformes lorsqu'elles étaient prises en garde par l'exploitant, elles devraient rester soumises à ces règles, même si elles cessaient par la suite de faire l'objet d'un transport international. Si le paragraphe était retenu, un client serait à même de modifier le régime juridique applicable aux marchandises en changeant la destination de ces marchandises. En outre, la question traitée par ce paragraphe devrait être réglée par les tribunaux nationaux et non par les règles uniformes.

Paragraphe 3

148. Selon un avis, le paragraphe 3 devrait être supprimé. Il était en effet superflu, compte tenu de la décision prise à propos de la définition du "transport international". En outre, dans le cas habituel où un exploitant constituait une entité juridique indépendante, on pouvait se poser la question suivante : la connaissance de quelle catégorie de personnel serait-elle pertinente pour déterminer si l'exploitant avait ou non connaissance du fait que les marchandises faisaient l'objet d'un transport international ?

149. Selon un autre avis, le paragraphe devrait être maintenu afin de protéger un exploitant qui ne pouvait avoir connaissance du fait que les marchandises faisaient l'objet d'un transport international.

150. Après un débat, il a été décidé de conserver le paragraphe 3, modifié comme suit :

"Cependant, la présente [Loi] [Convention] ne s'applique pas dans les cas où l'exploitant prouve qu'il n'avait pas et ne pouvait pas avoir connaissance du fait que les marchandises faisaient l'objet d'un transport international."

Article 3

151. Le Groupe de travail a examiné l'article 3, tel qu'il l'avait établi à sa neuvième session¹⁰.

Paragraphe 1

152. Il a été noté qu'un exploitant qui s'engageait à assurer des services pour son client et en sous-traitait la fourniture serait couvert par les mots "les a prises en garde" (les marchandises).

153. Il a été convenu que le paragraphe 1 devrait être libellé comme suit :

"L'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les a prises en garde et jusqu'à ce qu'il les remette à la personne habilitée à en prendre livraison ou les mette à sa disposition".

Paragraphe 2

154. On s'est demandé si le paragraphe 2 était nécessaire étant donné les définitions des mots "exploitant" et

⁹A/CN.9/275, par. 41.

¹⁰A/CN.9/275, par. 45.

“services relatifs au transport” adoptées par le Groupe de travail.

155. Après un débat, il a été convenu de supprimer le paragraphe 2.

Article 4

156. Faute de temps, le Groupe de travail n'a pu examiner l'article 4.

III. Autres questions et travaux futurs

157. Le Secrétaire de la Commission a rappelé la décision à laquelle la Commission était parvenue à sa dix-neuvième session, décision selon laquelle la onzième session du Groupe de travail devrait se tenir en 1987 à une date, à fixer par le secrétariat, qui permettrait de transmettre aux gouvernements pour observations, le texte des règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport, que le Groupe espérait mettre au point à cette session, et de recevoir les observations suffisamment à temps pour que la Commission en soit saisie à sa vingt et unième session en 1988¹¹. Le Secrétaire a noté que, pour s'acquitter de ce

¹¹Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa dix-neuvième session, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quarante et unième session, Supplément n° 17 (A/41/17)*, par. 272.

mandat, le Groupe de travail devrait tenir sa onzième session en octobre 1987 au plus tard.

158. Selon un avis, la onzième session devrait se tenir en mai ou en juin 1987. Une opposition s'est manifestée quant à la tenue de la session au cours de ces mois, parce que les délégations ne disposeraient pas alors de suffisamment de temps pour engager les consultations nécessaires avec les milieux gouvernementaux et industriels.

159. Davantage de participants se sont prononcés pour la tenue de la session en septembre ou octobre 1987. Il a cependant été déclaré que, si la session se tenait à cette date, les gouvernements ne seraient pas en mesure de formuler et de présenter leurs observations sur le texte mis au point par le Groupe de travail suffisamment à temps pour que la Commission puisse les examiner à sa vingt et unième session.

160. La tenue de la onzième session en janvier 1988 a recueilli le plus grand nombre de suffrages. Il a été noté que, dans un tel cas, la Commission ne pourrait pas examiner le texte mis au point par le Groupe de travail avant sa vingt-deuxième session en 1989. On a fait observer qu'un délai aussi important entre la mise au point du texte et son examen par la Commission n'était pas souhaitable.

161. Après un débat, le Groupe de travail a décidé de recommander à la Commission que la onzième session du Groupe de travail se tienne en janvier 1988 à New York.

B. Projets d'articles 5 à 15 révisés et nouveaux projets d'articles 16 et 17 des règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport : note du secrétariat (A/CN.9/WG.II/WP.58)

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
NOTE D'INTRODUCTION	133
PROJETS D'ARTICLES 5 A 15 RÉVISÉS ET NOUVEAUX PROJETS D'ARTICLES 16 ET 17 DES RÈGLES UNIFORMES SUR LA RESPONSABILITÉ DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT	133
<i>Article 5</i> : Fondement de la responsabilité	133
<i>Article 6</i> : Limites de la responsabilité	134
<i>Article 7</i> : Application aux recours non contractuels	135
<i>Article 8</i> : Déchéance du droit de limiter la responsabilité	135
<i>Article 9</i> : Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses	135
<i>Article 10</i> : Sûretés portant sur les marchandises	137
<i>Article 11</i> : Avis de perte, de dommage ou de retard	137
<i>Article 12</i> : Prescription des actions	137
<i>Article 13</i> : Clauses contractuelles	138
<i>Article 14</i> : Interprétation de la Convention	138