



# Assemblée générale

Distr.: Limitée  
4 septembre 2003

Français  
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international**  
Groupe de travail III (Droit des transports)  
Douzième session  
Vienne, 6-17 octobre 2003

## Droit des transports

### Projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]

#### Note du secrétariat

#### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
Introduction .....	1-5	5
	<i>Notes</i>	
Annexe		
Projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] .....	1-240	7
Chapitre premier: Dispositions générales .....	1-38	7
Article 1. Définitions .....	1-26	7
Article 2. Champ d'application .....	27-38	12
Chapitre 2: Communication électronique .....	39	15
Article 3. ....		15
Article 4. ....		16
Article 5. ....		16
Article 6. ....	40	16
Chapitre 3: Durée de la responsabilité .....	41-44	17
Article 7. ....	41	17
Article 8. Transport précédant ou suivant un transport par mer .....	42-43	18
Article 9. Contrats mixtes de transport et de transit .....	44	19



	<i>Notes</i>	<i>Page</i>
Chapitre 4: Obligations du transporteur .....	45-56	19
Article 10. ....	45	19
Article 11. ....	46	19
Article 12. ....	48-49	20
Article 13. Obligations supplémentaires applicables au voyage par mer .....	50-56	21
Chapitre 5: Responsabilité du transporteur .....	57-102	22
Article 14. Fondement de la responsabilité .....	57-80	22
Article 15. Responsabilité des parties exécutantes .....	81-83	28
Article 16. Retard. ....	84-86	30
Article 17. Calcul de la réparation .....	87-90	31
Article 18. Limites de la responsabilité .....	91-93	31
Article 19. Déchéance du droit de limiter la responsabilité .....	94	33
Article 20. Avis de perte, de dommage ou de retard .....	95-101	33
Article 21. Recours judiciaires .....	102	34
Chapitre 6: Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]. ....	103-113	35
Article 22. Responsabilité du transporteur .....	104-108	35
Article 23. Déroutement .....	109-112	36
Article 24. Marchandises en pontée .....	113	37
Chapitre 7: Obligations du chargeur .....	114-126	38
Article 25. ....	114-116	38
Article 26. ....	117	38
Article 27. ....	118	38
Article 28. ....	119	39
Article 29. ....	120	39
Article 30. ....	123-125	40
Article 31. ....		40
Article 32. ....	126	41
Chapitre 8: Documents de transport et enregistrements électroniques .....	127-146	41
Article 33. Émission du document de transport ou de l'enregistrement électronique .....	127	41
Article 34. Données du contrat .....	128-131	42
Article 35. Signature .....	132-133	43
Article 36. Insuffisance des données du contrat .....	134-138	44
Article 37. Réserves concernant la description des marchandises dans les données du contrat .....	139-142	45
Article 38. Moyens raisonnables de vérification et bonne foi .....	143	46
Article 39. Présomption sauf preuve contraire et preuve concluante .....	144-145	47
Article 40. Force probante des réserves .....	146	47

	<i>Notes</i>	<i>Page</i>
Chapitre 9: Fret .....	147-159	48
Article 41. ....	148	48
Article 42. ....	149-151	48
Article 43. ....	152	49
Article 44. ....	153-158	49
Article 45. ....	159	51
Chapitre 10: Livraison au destinataire .....	160-179	51
Article 46. ....	160-162	51
Article 47. ....	163	52
Article 48. ....	164-167	52
Article 49. ....	168-174	53
Article 50. ....	175-176	55
Article 51. ....	177	56
Article 52. ....	178-179	56
Chapitre 11: Droit de contrôle .....	180-200	57
Article 53. ....	180-183	57
Article 54. ....	184-190	58
Article 55. ....	191-197	60
Article 56. ....	198	62
Article 57. ....	199	62
Article 58. ....	200	62
Chapitre 12: Transfert de droits .....	201-207	63
Article 59. ....	201-202	63
Article 60. ....	203-205	63
Article 61. ....	206	64
Article 62. ....	207	65
Chapitre 13: Droits d'action .....	208-213	65
Article 63. ....	208-211	65
Article 64. ....	212	66
Article 65. ....	213	66
Chapitre 14: Délai pour agir .....	214-221	67
Article 66. ....	214-215	67
Article 67. ....	216	67
Article 68. ....	217	68
Article 69. ....	218-219	68
Article 70. ....	220	69
Article 71. ....	221	69

	<i>Notes</i>	<i>Page</i>
Chapitre 15: Compétence .....	222-224	70
Article 72. ....		70
Article 73. ....		71
Article 74. ....		71
Article 75. ....		71
Article 75 <i>bis</i> . ....		71
Chapitre 16: Arbitrage .....	225-228	72
Article 76. ....		72
Article 77. ....	227	72
Article 78. ....	226 et 228	73
Article 79. ....		73
Article 80. ....		73
Article 80 <i>bis</i> . ....		73
Chapitre 17: Avaries communes .....	229-230	74
Article 81. ....	229	74
Article 82. ....	230	74
Chapitre 18: Autres conventions .....	231-235	75
Article 83. ....	231	75
Article 84. ....	232	75
Article 85. ....	233	75
Article 86. ....	234	76
Article 87. ....	235	76
Chapitre 19: Limites de la liberté contractuelle .....	236-240	77
Article 88. ....	237-239	77
Article 89. ....	240	77

## Introduction

1. À sa trente-quatrième session, en 2001, la Commission a créé le Groupe de travail III (Droit des transports) et l'a chargé d'élaborer, en étroite coopération avec les organisations internationales intéressées, un instrument législatif portant sur des questions liées au transport international de marchandises telles que le champ d'application, la durée de la responsabilité du transporteur, les obligations du transporteur, la responsabilité du transporteur, les obligations du chargeur et les documents de transport<sup>i</sup>. À sa trente-cinquième session, en 2002, la Commission a approuvé l'hypothèse de travail selon laquelle le projet d'instrument sur le droit des transports devrait s'appliquer aux opérations de transport de porte à porte, étant entendu que la question de son champ d'application serait à nouveau examinée une fois que le Groupe de travail aurait étudié ses dispositions de fond et aurait une vue plus complète de leur fonctionnement dans le contexte du transport de porte à porte<sup>ii</sup>.

2. À sa trente-sixième session, en juillet 2003, la Commission était saisie des rapports des dixième (Vienne, 16-20 septembre 2002) et onzième (New York, 24 mars-4 avril 2003) sessions du Groupe de travail (A/CN.9/525 et A/CN.9/526, respectivement).

3. La Commission avait conscience de l'ampleur du projet entrepris par le Groupe de travail et s'est déclarée satisfaite des progrès accomplis jusqu'alors. Il a été largement estimé qu'ayant récemment achevé la première lecture du projet d'instrument sur le droit des transports, le Groupe de travail était arrivé à une phase particulièrement difficile de ses travaux. La Commission a noté qu'un nombre considérable de questions controversées concernant le champ d'application et des dispositions du projet d'instrument n'avaient toujours pas été tranchées. Il faudrait pour progresser assurer un délicat équilibre entre les intérêts divergents qui étaient en jeu. On a exprimé l'opinion qu'un instrument portant sur les opérations de transport de porte à porte pouvait être élaboré par un compromis reposant sur la responsabilité uniforme, l'élection de for et les contrats de gré à gré, qui ne serait pas applicable aux actions engagées contre les parties exécutantes d'un transport intérieur. Il a été dit aussi que la participation des secteurs du transport routier et ferroviaire intérieur était essentielle pour atteindre les objectifs du texte. On a exprimé l'avis que le Groupe de travail devait continuer d'envisager une plus grande souplesse dans la conception de l'instrument proposé pour laisser aux États la possibilité d'adopter en tout ou en partie le régime relatif au transport de porte à porte.

4. La Commission a également noté qu'étant donné la complexité de l'élaboration du projet d'instrument, le Groupe de travail s'était réuni à sa onzième session pendant deux semaines, mettant à profit le temps libéré par le Groupe de travail I qui avait achevé ses travaux sur les projets d'infrastructure à financement privé à sa cinquième session en septembre 2002. Le Président du Groupe de travail III a confirmé que, pour faire aboutir dans un délai acceptable les travaux sur le projet d'instrument, le Groupe de travail devrait continuer à tenir des sessions de deux semaines. Après un débat, la Commission a autorisé le Groupe de travail III, à titre exceptionnel, à se réunir pendant deux semaines à ses douzième et treizième sessions. Il a été convenu que la situation du Groupe de travail à cet égard devrait être réévaluée à la trente-septième session de la Commission, en 2004. Le Groupe

de travail a été invité à n'épargner aucun effort pour achever rapidement ses travaux et, à cette fin, à mettre à profit toute possibilité de tenir des consultations intersessions, éventuellement par courrier électronique. La Commission avait néanmoins conscience que, vu le nombre de questions qui restaient en suspens et la nécessité d'examiner bon nombre d'entre elles simultanément, il était particulièrement important que le Groupe de travail tienne des réunions en bonne et due forme<sup>iii</sup>.

5. L'annexe à la présente note contient des dispositions révisées pour un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] élaborées par le secrétariat pour examen par le Groupe de travail. On a signalé les modifications apportées au texte précédemment examiné par le Groupe de travail (qui figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21) en soulignant ou en barrant les passages nouveaux ou supprimés.

#### *Notes*

<sup>i</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-sixième session, Supplément n° 17 et rectificatif (A/56/17 et Corr.3), par. 345.*

<sup>ii</sup> *Ibid., cinquante-septième session, Supplément n° 17 (A/57/17), par. 224.*

<sup>iii</sup> *Ibid., cinquante-huitième session, Supplément n° 17 (A/58/17), par. 205 à 208.*

## Annexe

## Projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]

### CHAPITRE PREMIER. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### Article premier. Définitions<sup>1</sup>

Aux fins du présent instrument:

- a) **ጸገ** Le terme “contrat de transport”<sup>2</sup> désigne un contrat par lequel un transporteur s’engage, contre paiement d’un fret, à transporter des marchandises **entièrement ou partiellement**<sup>3</sup> par mer d’un lieu à un autre.
- b) **ጸገ** Le terme “transporteur”<sup>4</sup> désigne une personne qui conclut un contrat de transport avec un chargeur.
- c) **ጸገ** Le terme “expéditeur”<sup>5</sup> désigne une personne qui remet les marchandises ~~à un~~ **au** transporteur **ou à une partie exécutante** <sup>6</sup> à des fins de transport.

<sup>1</sup> Le paragraphe 72 du rapport du Groupe de travail sur le droit des transports sur les travaux de sa neuvième session (A/CN.9/510) indique qu’il a été généralement convenu que la lisibilité du projet d’instrument serait améliorée si l’on structurait les définitions d’une manière plus logique, en énumérant d’abord les différentes parties pouvant intervenir dans les relations contractuelles régies par celui-ci, puis les termes techniques employés dans les projets de dispositions. L’ordre des définitions a été modifié conformément à cette suggestion. Le Groupe de travail pourrait également envisager de donner des titres aux articles du projet d’instrument qui n’en ont pas encore.

<sup>2</sup> Au paragraphe 83 du document A/CN.9/510, il a été dit que cette définition était trop simpliste et pourrait exiger un examen plus détaillé des diverses obligations du transporteur. On a en outre proposé de mentionner également le chargeur et de parler dans la définition d’une “personne” plutôt que du “transporteur”. Aucune décision n’ayant été prise sur ces questions, ces suggestions n’ont pas été incorporées dans la définition.

<sup>3</sup> Il est indiqué au paragraphe 85 du document A/CN.9/510 que le Groupe de travail a décidé que les mots “entièrement ou partiellement” seraient maintenus dans le projet de disposition mais qu’ils seraient signalés par un moyen typographique approprié comme étant un élément pouvant nécessiter un examen particulier en fonction de la décision finale qui serait prise en ce qui concerne le champ d’application du projet d’instrument. Le Groupe de travail voudra peut-être aussi examiner si ces mots devraient figurer dans le titre du projet d’instrument.

<sup>4</sup> Il a été rappelé au paragraphe 73 du document A/CN.9/510 que la définition du terme “transporteur” suivait le même principe que celui qui était énoncé dans les Règles de La Haye-Visby et dans les Règles de Hambourg. On s’est inquiété de ce que la définition ne faisait pas suffisamment référence aux parties pour le compte desquelles était conclu un contrat de transport, qu’elle ne couvrait pas adéquatement le cas des transitaires et qu’elle n’indiquait pas clairement qu’elle englobait à la fois les personnes physiques et les personnes morales. Le Groupe de travail n’est pas parvenu à un accord sur ces questions, mais a convenu au paragraphe 74 du même document que la définition actuelle constituait une base acceptable pour la suite des discussions.

<sup>5</sup> Au paragraphe 78 du document A/CN.9/510, on s’est dit favorable à ce qu’il soit précisé que l’expéditeur remettait les marchandises “pour le compte” du chargeur. Il a en outre été proposé au paragraphe 79 du même document d’apporter une indication supplémentaire pour préciser

d) ١,١٩ Le terme “chargeur”<sup>7</sup> désigne une personne qui conclut un contrat de transport avec un transporteur.

e) ١,١٧ Le terme “partie exécutante”<sup>8</sup> désigne une personne autre que le transporteur qui s’acquitte matériellement [ou s’engage à s’acquitter]<sup>9</sup> ~~[ou ne s’acquitte pas de tout ou partie]~~<sup>10</sup> de l’une quelconque des obligations du transporteur en vertu d’un contrat de transport aux fins du transport, de la manutention, de la garde ou du stockage des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous la supervision ou le contrôle de celui-ci, indépendamment du fait de savoir si elle est partie au contrat de transport, y est identifiée ou assume en vertu de ce contrat une responsabilité juridique. Le terme “partie exécutante” ne s’entend pas de toute personne qui est engagée par un chargeur ou un destinataire, ou est un employé, agent, fournisseur ou sous-traitant d’une personne (autre que le transporteur) qui est engagée par un chargeur ou un destinataire.

---

que l’expéditeur devrait remettre les marchandises au transporteur “substitué” ou “exécutant”; toutefois, selon un avis, les mots “un transporteur” tenaient suffisamment compte du fait qu’une partie exécutante pouvait intervenir en plus du transporteur initial. Enfin, selon un point de vue exprimé au paragraphe 80 du même document, le Groupe de travail pourrait prendre en considération le texte du paragraphe 5 de l’article premier de la Convention multimodale s’il modifiait la définition. Le Groupe de travail n’est pas parvenu à un accord concernant la modification de cette disposition.

- <sup>6</sup> Le projet initial d’instrument établi par le Comité maritime international (CMI) comportait un oubli qui n’a pas été réparé dans la version précédemment examinée par le Groupe de travail, alors que le CMI souhaitait remplacer les mots “un transporteur” par “au transporteur ou à une partie exécutante” dans les cas où cela était nécessaire. Cette modification a été apportée en plusieurs endroits de la présente version du projet d’instrument.
- <sup>7</sup> Comme indiqué au paragraphe 107 du document A/CN.9/510, compte tenu des préoccupations exprimées lors de l’examen de la définition du terme “transporteur” figurant à l’article 1.1 (devenu l’alinéa b)), il a été généralement convenu que le projet de définition du terme “chargeur” constituait une base acceptable pour la poursuite des discussions à une session ultérieure.
- <sup>8</sup> Bien que quelques opinions contraires aient été exprimées, il est dit au paragraphe 99 du document A/CN.9/510 que l’inclusion de cette notion dans le projet d’instrument a été largement appuyée; la définition de cette notion a également été largement appuyée, y compris l’emploi des mots “qui s’acquitte matériellement” pour limiter les catégories de personnes qu’elle recouvre. Comme indiqué au paragraphe 104 du même document, des suggestions ont été faites en vue de simplifier et de raccourcir le texte de la définition et il a été proposé de supprimer le membre de phrase “indépendamment du fait de savoir si elle est partie au contrat de transport, y est identifiée ou assume en vertu de ce contrat une responsabilité juridique” car on estimait qu’il manquait de clarté et n’ajoutait rien de fondamental. Toutefois, on ne sait pas très bien si cette proposition a reçu un appui suffisant au sein du Groupe de travail.
- <sup>9</sup> Comme indiqué au paragraphe 100 du document A/CN.9/510, on a proposé de conserver pour l’instant toutes les variantes de la définition du terme “partie exécutante” figurant dans le projet de texte et dans le commentaire. Au paragraphe 16 du document A/CN.9/WG.III/WP.21, on a proposé, comme variante possible de la définition relativement restrictive que constituait le texte initial, une définition relativement extensive qui pourrait commencer comme suit: “une personne autre que le transporteur qui s’acquitte ou s’engage à s’acquitter de l’une quelconque des obligations du transporteur en vertu d’un contrat de transport aux fins du transport, de la manutention, de la garde ou du stockage des marchandises, dans la mesure où...”.
- <sup>10</sup> Il est indiqué au paragraphe 104 du document A/CN.9/510 que le Groupe de travail a estimé que ces mots devraient être supprimés.

~~f) 1.12~~ Le terme “porteur”<sup>11</sup> désigne une personne ~~a)~~ qui est pour le moment en possession d’un document de transport négociable ou a [l’accès exclusif à un] [le contrôle exclusif d’un] enregistrement électronique négociable, et ~~b)~~ qui:

i) si le document est un document à ordre, y est identifiée comme le chargeur ou le destinataire, ou est la personne au profit de laquelle le document est dûment endossé;

ii) si le document est un document à ordre endossé en blanc ou un document au porteur, est le porteur dudit document;

iii) si un enregistrement électronique négociable est utilisé, est, conformément à l’article ~~6 2.4~~, à même de démontrer qu’elle a [accès à] [le contrôle de] cet enregistrement.

~~g) 1.18~~ Le terme “droit de contrôle”<sup>12</sup> a le sens qui lui est donné à l’article ~~49 1.1~~.

~~h) 1.7~~ Le terme “partie contrôlante”<sup>13</sup> désigne la personne qui, en vertu de l’article ~~50 1.2~~, est habilitée à exercer le droit de contrôle.

~~i) 1.2~~ Le terme “destinataire”<sup>14</sup> désigne une personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu d’un contrat de transport, d’un document de transport ou d’un enregistrement électronique.

~~j) 1.11~~ Le terme “marchandises” désigne les objets, marchandises et articles de quelque nature que ce soit [qu’un transporteur ou une partie exécutante [a reçus à des fins de transport] [s’engage à transporter en vertu d’un contrat de transport]]<sup>15</sup>

<sup>11</sup> Au paragraphe 91 du document A/CN.9/510, il a été dit que les mots “pour le moment” étaient inutiles et on a appuyé l’idée d’exiger que le porteur soit en possession “légale” d’un document de transport négociable. Là aussi, on ne sait pas très bien si cette suggestion a recueilli un appui suffisant au sein du Groupe de travail.

<sup>12</sup> Il a été noté au paragraphe 105 du document A/CN.9/510 que cette disposition était davantage un renvoi qu’une définition et pourrait donc être supprimée. Le Groupe de travail est toutefois convenu de la conserver en vue de l’examiner à nouveau à un stade ultérieur. Voir également *infra*, note 13.

Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si la première phrase du chapeau de l’article 11.1 (devenu l’article 53) devrait être déplacée à l’article 1.18 (devenu l’alinéa g) pour y figurer en tant que définition du terme “droit de contrôle”. Si le Groupe de travail en décidait ainsi, l’alinéa g) pourrait se lire comme suit: “Le terme ‘droit de contrôle’ désigne i) le droit de donner des instructions au transporteur en vertu du contrat de transport et ii) le droit de convenir avec le transporteur d’une modification de ce contrat.”

<sup>13</sup> Tout en notant les préoccupations exprimées au paragraphe 87 du document A/CN.9/510 à propos de l’utilisation de renvois dans la partie définition, le Groupe de travail est convenu que cette définition devrait être conservée pour la poursuite des discussions.

<sup>14</sup> Comme noté au paragraphe 75 du document A/CN.9/510, on a proposé de modifier la définition comme suit: “Le terme ‘destinataire’ désigne une personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu d’un contrat de transport, qui peut être constaté par un document de transport ou un enregistrement électronique” et on a également estimé qu’il faudrait peut-être faire référence à la partie contrôlante dans la définition du terme “destinataire”. Comme indiqué au paragraphe 76 du même document, le Groupe de travail a pris note de ces questions, préoccupations et suggestions pour la reprise ultérieure du débat.

<sup>15</sup> Au paragraphe 90 du document A/CN.9/510, on a exprimé la crainte que la référence, dans la définition, à des “marchandises” qu’un transporteur ou une partie exécutante a “reçues à des fins de transport” plutôt qu’à des marchandises qu’il ou elle “s’engage à transporter” puisse signifier

et s'entend également de l'emballage et de tout équipement et conteneur non fourni par ou pour le compte ~~d'un~~ du transporteur ou d'une partie exécutante.

~~k) 1.20~~ Le terme "document de transport"<sup>16</sup> désigne un document émis en vertu d'un contrat de transport par ~~un~~ le transporteur ou une partie exécutante qui:

~~i) a)~~ atteste la réception, par ~~un~~ le transporteur ou une partie exécutante, de marchandises en vertu d'un contrat de transport; ou

~~ii) b)~~ atteste ou contient un contrat de transport;

ou les deux.

~~l) 1.14~~ Le terme "document de transport négociable"<sup>17</sup> désigne un document de transport qui indique, par une mention telle que "à ordre" ou "négociable", ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet en vertu de la loi régissant le document, que les marchandises ont été expédiées à l'ordre du chargeur, à l'ordre du destinataire ou au porteur, et qui n'est pas explicitement signalé comme étant "non négociable" ou "innégociable".

---

que cette définition ne couvrait pas les cas où le transporteur n'avait pas pris réception des marchandises ou ne les avait pas chargées à bord d'un navire. Il a été dit qu'en ne faisant référence qu'à la réception des marchandises, la définition actuelle était trop étroite et on a suggéré comme autre solution de la simplifier en supprimant toute référence à la réception des marchandises. Le Groupe de travail a décidé que le secrétariat établirait deux variantes tenant compte de chacun de ces points de vue; toutefois, il souhaitera peut-être examiner si la modification ci-dessus pourrait répondre à ses préoccupations après élimination de l'une des deux variantes.

Le Groupe de travail voudra peut-être également noter que, si la variante "s'engage à transporter en vertu d'un contrat de transport" est retenue, le segment de phrase complet devra se lire comme suit: "qu'un transporteur s'engage à transporter en vertu d'un contrat de transport", étant donné que la partie exécutante ne s'engage pas à transporter les marchandises en vertu du contrat. En revanche, si la variante "a reçus à des fins de transport" est adoptée, le membre de phrase complet devrait alors se lire comme suit: "qu'un transporteur ou une partie exécutante a reçus à des fins de transport".

<sup>16</sup> Au paragraphe 86 du document A/CN.9/510, il a été suggéré, en ce qui concerne la définition du terme "données du contrat"(voir *infra*, note 23) figurant à l'article 1.6 (devenu l'alinéa r)), d'indiquer plus clairement ce que les mots "concernant le contrat de transport" recouvraient. À cet égard, il a été proposé que, lors de son examen des projets d'articles 1.9 et 1.20 (devenus les alinéas o) et k)), le Groupe de travail se pose la question de savoir s'il était réellement nécessaire d'exiger qu'une communication électronique ou un document de transport atteste un contrat de transport. Cette définition est vraisemblablement fondée sur le paragraphe 1 de l'article 5 de la *Carriage of Goods by Sea Act 1992* (loi sur le transport de marchandises par mer de 1992) du Royaume-Uni, mais il ne semble faire aucun doute que le document de transport atteste généralement aussi le contrat de transport. Il ne serait donc apparemment pas souhaitable de placer l'article 1.20.b) (devenu l'alinéa k) ii)) ou l'article 1.9.b) (devenu l'alinéa o) ii)) entre crochets.

<sup>17</sup> Il a été suggéré au paragraphe 93 du document A/CN.9/510 d'expliquer plus clairement les différences entre négociabilité et non-négociabilité, en particulier afin d'élaborer des règles appropriées sur les enregistrements électroniques négociables. On a répondu qu'il importait d'être précis sur ce point, en particulier parce qu'il s'agissait d'un domaine nouveau sur lequel le droit national avait une incidence, mais que le Groupe de travail ne devait pas oublier qu'il ne pouvait établir des règles régissant toutes les conséquences.

~~m) 1-16~~ Le terme “document de transport non négociable”<sup>18</sup> désigne un document de transport qui ne remplit pas les conditions d’un document de transport négociable.

~~n) 1-8~~ Le terme “communication électronique”<sup>19</sup> désigne toute communication par images électroniques, optiques ou numériques ou par des moyens similaires faisant que l’information communiquée est accessible de façon à être utilisable pour référence ultérieure. La communication s’entend de la production, du stockage, de l’envoi et de la réception.

~~o) 1-9~~ Le terme “enregistrement électronique”<sup>20</sup> désigne toute information contenue dans un ou plusieurs messages émis par des moyens de communication électronique en vertu d’un contrat de transport par un transporteur ou une partie exécutante qui:

~~i) a)~~ atteste la réception, par ~~un~~ le transporteur ou une partie exécutante, de marchandises en vertu d’un contrat de transport; ou

~~ii) b)~~ atteste ou contient un contrat de transport;

ou les deux.

Il s’entend également des informations jointes ou autrement liées à l’enregistrement électronique au moment de son émission par le transporteur ou une partie exécutante ou ultérieurement.

~~p) 1-13~~ Le terme “enregistrement électronique négociable”<sup>21</sup> désigne un enregistrement électronique:

i) qui indique, par des mentions telles que “à ordre” ou “négociable”, ou par d’autres mentions appropriées reconnues comme ayant le même effet en vertu de la loi régissant l’enregistrement, que les marchandises ont été expédiées à l’ordre du chargeur ou à l’ordre du destinataire, et qui n’est pas explicitement signalé comme étant “non négociable” ou “innégociable”; et

ii) est soumis à des règles de procédure telles que celles visées à l’article ~~6~~ ~~2-4~~, qui contiennent des dispositions suffisantes relatives au transfert de cet enregistrement à un autre porteur et à la façon dont le porteur de cet enregistrement peut démontrer qu’il est ce porteur.

~~q) 1-15~~ Le terme “enregistrement électronique non négociable”<sup>22</sup> désigne un enregistrement électronique qui ne remplit pas les conditions d’un enregistrement électronique négociable.

<sup>18</sup> Comme indiqué au paragraphe 94 du document A/CN.9/510, bien qu’il ait été dit que cette définition n’était pas nécessaire et devrait être supprimée, le Groupe de travail est convenu de la conserver pour complément d’examen.

<sup>19</sup> Comme indiqué au paragraphe 88 du document A/CN.9/510, plusieurs préoccupations ont été exprimées au sujet de cette disposition et de la définition du terme “enregistrement électronique”. Il est à noter que les aspects du projet d’instrument ayant trait au commerce électronique seront examinés à un stade ultérieur des débats du Groupe de travail.

<sup>20</sup> Voir *supra*, notes 16 et 19.

<sup>21</sup> Comme indiqué au paragraphe 92 du document A/CN.9/510, le Groupe de travail a accepté la définition des termes “enregistrement électronique négociable” et “enregistrement électronique non négociable”, estimant qu’elles constituaient une bonne base pour la poursuite des discussions.

r) ~~1-6~~ Le terme “données du contrat”<sup>23</sup> désigne toute information concernant le contrat de transport ou les marchandises (y compris des termes, des mentions, des signatures et des endossements) qui apparaît dans un document de transport ou un enregistrement électronique.

s) ~~1-4~~ Le terme “conteneur” ~~s’entend également de désigne~~<sup>24</sup> tout type de conteneur, citerne ou plate-forme transportable, caisse mobile ou ~~de~~ toute unité de charge similaire utilisée pour grouper des marchandises [transportable par mer] [destiné au transport par mer], et ~~de~~ tout équipement accessoire à cette unité de charge<sup>25</sup>.

t) ~~1-10~~ Le terme “fret”<sup>26</sup> désigne la rémunération due ~~à un~~ au transporteur pour le transport de marchandises en vertu d’un contrat de transport.

### Article 2. 3. Champ d’application

#### 1. 3-1

#### Variante A du paragraphe 1<sup>27</sup>

Sous réserve<sup>28</sup> ~~de l’article du paragraphe 3 3-3-1, les dispositions du~~ le présent instrument s’appliquent à tous les contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison se situent dans des États différents lorsque:

<sup>22</sup> Correction apportée à la version initiale qui figure après le paragraphe 13 du document A/CN.9/WG.III/WP/21. Voir également *supra*, note 21.

<sup>23</sup> Au paragraphe 86 du document A/CN.9/510, il est indiqué que le Groupe de travail est convenu qu’il faudrait prendre les préoccupations suivantes en considération lors de la reformulation de la définition: il y avait peut-être contradiction entre le contenu de cette définition et le projet d’article 1.20 (devenu l’alinéa k)) et il fallait indiquer plus clairement ce que les mots “concernant le contrat de transport” recouvraient (voir *supra*, note 16). Toutefois, il n’est pas certain qu’il y ait contradiction entre la définition du terme “données du contrat” à l’article 1.6 (devenu l’alinéa r)) et celle du terme “document de transport” à l’article 1.20 (devenu l’alinéa k)). En outre, le membre de phrase “concernant le contrat de transport” semble clair.

<sup>24</sup> Il est indiqué au paragraphe 82 du document A/CN.9/510 que le secrétariat a été prié d’établir une définition révisée du terme “conteneur” comprenant éventuellement des variantes qui tiennent compte des opinions et des préoccupations exprimées aux paragraphes 81 et 82 du même document à savoir, respectivement, que l’emploi du mot “include” en anglais donnait un caractère ouvert à la définition et que celle-ci devrait être limitée aux conteneurs destinés au transport maritime. La version révisée proposée ci-dessus comprend des variantes et tente de refléter ces avis.

<sup>25</sup> Afin d’éviter le caractère circulaire évident de la formulation “le terme ‘conteneur’ désigne tout type de conteneur”, le Groupe de travail voudra peut-être se pencher sur la variante suivante: “Le terme ‘conteneur’ désigne toute unité de charge utilisée pour grouper des marchandises qui est [transportable par mer] [destinée au transport par mer] et tout équipement accessoire à cette unité de charge, [comme] [notamment] une citerne ou une plate-forme transportable, une caisse mobile ou toute unité de charge similaire”.

<sup>26</sup> Au paragraphe 89 du document A/CN.9/510, on s’est déclaré préoccupé par le fait que la définition du terme “fret” était incomplète parce qu’elle n’indiquait pas la personne qui devait payer le fret. Cependant, il a été convenu que le rôle de cette définition était simplement de décrire ce qu’était le fret et que les questions concernant le fret pouvaient être traitées ailleurs.

<sup>27</sup> Cette variante est fondée sur le texte initial du projet d’instrument.

<sup>28</sup> Le Groupe de travail souhaitera peut-être revoir tous les articles et paragraphes du projet d’instrument qui commencent par une clause du type “sous réserve de”, “nonobstant” ou autre, afin de déterminer, dans chaque cas, si cette clause est nécessaire ou peut être supprimée. Par souci de cohérence, il est suggéré que le Groupe de travail examine l’ensemble du projet d’instrument avec ce seul objectif en tête.

- a) le lieu de réception [~~ou port de chargement~~]<sup>29</sup> spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou
- b) le lieu de livraison [~~ou port de déchargement~~] spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou
- c) [le lieu de livraison effectif est l'un des lieux de livraison optionnels spécifiés soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat, et est situé dans un État contractant; ou]
- d) [le contrat de transport est conclu dans un État contractant ou les données du contrat indiquent que le document de transport ou l'enregistrement électronique est émis dans un État contractant; ou]<sup>30</sup>
- e) le contrat de transport prévoit que ~~les dispositions du~~ le présent instrument, ou la loi de tout État ~~leur~~ lui donnant effet, ~~doivent~~ doit régir le contrat.

#### Variante B du paragraphe 1<sup>31</sup>

Sous réserve ~~de l'article du paragraphe 3 3.3.1,~~ ~~les dispositions du~~ le présent instrument s'appliquent à tous les contrats de transport de marchandises par mer<sup>32</sup> dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison se situent dans des États différents lorsque:

- a) le lieu de réception [ou port de chargement] spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou
- b) le lieu de livraison [ou port de déchargement] spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou

<sup>29</sup> Il est indiqué au paragraphe 244 du document A/CN.9/526 que le Groupe de travail est convenu, à titre provisoire, que le projet d'instrument devrait porter sur tout type de transport multimodal comportant une étape maritime et qu'il ne serait pas nécessaire de faire d'autres distinctions fondées sur l'importance relative des divers modes de transport utilisés. Il a été convenu par ailleurs qu'il serait peut-être nécessaire de revoir le libellé du projet de chapitre 3 (devenu l'article 2) afin de faire mieux ressortir que le caractère international du transport devrait être déterminé sur la base du contrat de transport. Il a été demandé au secrétariat d'établir des dispositions révisées comportant d'éventuelles variantes en vue de la poursuite du débat à une session ultérieure. Cependant, compte tenu de la définition du terme "contrat de transport" figurant à l'article 1.5 (devenu l'article 1 a)), il ne semble pas nécessaire de modifier le libellé de l'article 3-1 a) et b) (devenu l'article 2-1 a) et b)), si ce n'est que les mots entre crochets pourraient être supprimés.

<sup>30</sup> Comme indiqué au paragraphe 34 du document A/CN.9/510, il a été largement estimé au sein du Groupe de travail que, dans le contexte des transports modernes, le lieu de conclusion du contrat était le plus souvent sans importance pour l'exécution du contrat de transport et que, s'agissant du commerce électronique, ce lieu pourrait même être difficile, voire impossible, à déterminer.

<sup>31</sup> Aux paragraphes 245 à 249 du document A/CN.9/526, la relation du projet d'instrument avec d'autres conventions sur les transports ainsi qu'avec la législation interne a été examinée. Le Groupe de travail a donné pour instruction au secrétariat, au paragraphe 250 de ce document, notamment, de rédiger un texte envisageant en tant qu'option la proposition suédoise tendant à préciser l'article 3.1 (devenu le paragraphe 1) du projet d'instrument (voir A/CN.9/WG.III/WP.26). Ce texte est contenu dans la variante B ci-dessus.

<sup>32</sup> Si la variante B est adoptée par le Groupe de travail, l'emploi des mots "de marchandises par mer", obligera peut-être à modifier la définition du terme "contrat de transport" à l'article 1.5 (devenu l'article 1 a)).

c) [le lieu de livraison effectif est l'un des lieux de livraison optionnels spécifiés soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat, et est situé dans un État contractant; ou]

d) [le contrat de transport est conclu dans un État contractant ou les données du contrat indiquent que le document de transport ou l'enregistrement électronique est émis dans un État contractant; ou]<sup>33</sup>

e) le contrat de transport prévoit que ~~les dispositions du~~ le présent instrument, ou la loi de tout État ~~leur~~ lui donnant effet, ~~doivent~~ doit régir le contrat.

1 bis. Le présent instrument s'applique également au transport par voie de navigation intérieure précédant et suivant le voyage par mer ainsi qu'au transport par route ou par rail depuis le lieu de réception jusqu'au port de chargement et depuis le port de déchargement jusqu'au lieu de livraison, à condition qu'au cours du voyage par mer, les marchandises aient été déchargées du moyen de transport assurant la partie terrestre du transport<sup>34</sup>.

#### Variante C du paragraphe 1<sup>35</sup>

Sous réserve ~~de l'article du paragraphe 3 3.3.1,~~ ~~les dispositions du~~ le présent instrument s'appliquent à tous les contrats de transport dans lesquels ~~le lieu de réception et le lieu de livraison~~ port de chargement et le port de déchargement se situent dans des États différents lorsque:

a) ~~le lieu de réception~~ port de chargement spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou

b) ~~le lieu de livraison~~ port de déchargement spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou

c) [le lieu de livraison effectif est l'un des lieux de livraison optionnels spécifiés soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat, et est situé dans un État contractant; ou]

d) [le contrat de transport est conclu dans un État contractant ou les données du contrat indiquent que le document de transport ou l'enregistrement électronique est émis dans un État contractant; ou]<sup>36</sup>

---

<sup>33</sup> Voir *supra*, note 30.

<sup>34</sup> Le Groupe de travail voudra peut-être examiner le rapport entre ce paragraphe et l'article 83.

<sup>35</sup> Comme indiqué au paragraphe 243 du document A/CN.9/526, on a dit que le projet d'instrument ne devrait s'appliquer qu'aux transports dont l'étape maritime impliquait un transport transfrontière. On a ajouté que le fait que les étapes terrestres comportent ou non un transport transfrontière n'avait pas à être pris en compte. Le Groupe de travail a pris note de cette suggestion et a prié le secrétariat de l'intégrer, sous la forme d'une variante, dans le projet révisé qu'il établirait en vue de la poursuite des débats à une session ultérieure. La variante C ci-dessus est censée refléter cette suggestion. Comme indiqué dans ce même paragraphe 243, l'opinion qui a prévalu, cependant, était que, en vertu du projet de chapitre 3 (devenu l'article 2), le caractère international du transport ne devrait pas être déterminé en fonction de l'une quelconque des diverses étapes unimodales mais en fonction de l'ensemble du transport, le lieu de réception et le lieu de livraison des marchandises étant situés dans des États différents.

<sup>36</sup> Voir *supra*, note 30.

e) le contrat de transport prévoit que ~~les dispositions du~~ le présent instrument, ou la loi de tout État ~~leur~~ lui donnant effet, ~~doivent~~ doit régir le contrat<sup>37</sup>.

~~2.3.2~~ ~~Les dispositions du~~ Le présent instrument s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée<sup>38</sup>.

~~3.3.3.1~~ ~~Les dispositions du~~ Le présent instrument ne s'appliquent pas aux chartes-parties, [contrats d'affrètement, contrats au volume ou conventions similaires].

~~4.3.3.2~~ Nonobstant ~~les dispositions de l'article~~ le paragraphe 3.3.1, si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis en vertu d'une charte-partie, [d'un contrat d'affrètement, d'un contrat au volume ou d'une convention similaire], les dispositions du présent instrument s'appliquent au contrat attesté par ou contenu dans ce document ou cet enregistrement électronique à compter du moment et dans la mesure où le document ou l'enregistrement électronique régit les relations entre le transporteur et un porteur autre que l'affréteur.

~~5.3.4~~ Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives, ~~les dispositions du~~ le présent instrument s'appliquent à chaque expédition dans la mesure où les ~~articles~~ paragraphe 1, 2, 3 et 4.3.1, 3.2 et 3.3 le spécifient.

## CHAPITRE 2. COMMUNICATION ÉLECTRONIQUE<sup>39</sup>

### Article 3

~~2.1~~ Tout ce qui doit figurer dans ou sur un document de transport en vertu du présent instrument peut être enregistré ou communiqué au moyen d'une communication électronique utilisée en lieu et place du document de transport, à condition que l'émission et l'utilisation ultérieure d'un enregistrement électronique s'effectuent avec l'accord explicite ou implicite du transporteur et du chargeur.

<sup>37</sup> Le Groupe de travail voudra peut-être également examiner la possibilité d'ajouter un paragraphe 1 *bis* à la variante C, qui se lirait comme suit: "1 *bis*. Lorsqu'en vertu du contrat de transport, seule une partie du transport des marchandises s'effectue par mer, le présent instrument s'applique néanmoins uniquement si a) le lieu de réception et le port de chargement sont situés dans le même État et b) le port de déchargement et le lieu de livraison sont situés dans le même État". Cette proposition pourrait être incompatible avec l'article 4.2.1 (devenu l'article 8). En outre, il convient de rappeler que, comme indiqué plus haut dans la note 35, l'opinion qui a prévalu au sein du Groupe de travail était que le caractère international du transport ne devrait pas être déterminé en fonction de l'une quelconque des diverses étapes unimodales mais en fonction de l'ensemble du transport, le lieu de réception et le lieu de livraison des marchandises étant situés dans des États différents.

<sup>38</sup> Il a été dit que, dans un souci d'uniformité et pour lever tout doute, il serait souhaitable de faire également référence à la loi applicable (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, par. 37).

<sup>39</sup> Le Groupe de travail a décidé d'étudier ce chapitre lors d'une prochaine lecture du projet d'instrument et l'a laissé à sa place initiale. Cependant, il voudra peut-être déterminer la place qui lui conviendrait le mieux dans le projet, une fois qu'il en aura examiné les dispositions. Des modifications supplémentaires y seront probablement apportées après cet examen.

#### Article 4

~~1. 2.2.1~~ Si un document de transport négociable a été émis et le transporteur et le porteur conviennent de remplacer ce document par un enregistrement électronique négociable:

a) le porteur remet le document de transport négociable, ou tous les documents s'il en a été émis plusieurs, au transporteur; et

b) le transporteur émet au profit du porteur un enregistrement électronique négociable qui comprend une mention indiquant que cet enregistrement est émis en remplacement du document de transport négociable;

après quoi le document de transport négociable perd tout effet ou validité.

~~2. 2.2.2~~ Si un enregistrement électronique négociable a été émis et le transporteur et le porteur conviennent de remplacer cet enregistrement électronique par un document de transport négociable:

a) le transporteur émet au profit du porteur, en remplacement de cet enregistrement électronique, un document de transport négociable qui comprend une mention indiquant que ce document est émis en remplacement de l'enregistrement électronique négociable; et

b) suite à ce remplacement, l'enregistrement électronique perd tout effet ou validité.

#### Article 5

~~2.3~~ Les avis et la confirmation visés aux articles ~~20-1, 6-9.1, 20-2, 6-9.2, 20-3, 6-9.3, 34-1 b) et c), 8-2.1 b) et c), 47, 10.2, 51, 10.4.2,~~ la déclaration visée à l'article ~~68 14.3~~ et l'accord quant au poids visé à l'article ~~37-1 c) 8.3.1 e)~~ peuvent être communiqués au moyen d'une communication électronique, à condition que celle-ci soit utilisée avec le consentement explicite ou implicite de la partie par laquelle ils sont communiqués et de la partie à laquelle ils sont communiqués. Dans le cas contraire, ils doivent être communiqués par écrit.

#### Article 6

~~2.4~~ L'utilisation d'un enregistrement électronique négociable est soumise aux règles de procédure convenues entre le transporteur et le chargeur ou le porteur mentionné à l'article ~~1 p)~~<sup>40</sup> ~~2.2.1~~. Les règles de procédure sont mentionnées dans les données du contrat et comprennent des dispositions suffisantes concernant:

a) le transfert de cet enregistrement à un autre porteur;

b) la façon dont le porteur de cet enregistrement peut démontrer qu'il est ce porteur; et

c) la façon dont il est donné confirmation:

i) que la livraison au destinataire a eu lieu; ou

---

<sup>40</sup> Correction apportée à la version initiale du projet d'instrument figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21. En effet, le texte aurait dû renvoyer à la définition du terme "enregistrement électronique négociable" contenue dans l'article 1 p).

ii) qu'en vertu de l'article ~~4-2 2.2.2~~ ou ~~49 a) ii) 10.3.2 i) b)~~, l'enregistrement électronique négociable a perdu tout effet ou validité.

### CHAPITRE 3. 4. DURÉE DE LA RESPONSABILITÉ

#### Article 7<sup>41</sup>

~~1. 4.1.1~~ Sous réserve ~~des dispositions~~ de l'article ~~9 4.3~~, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises en vertu du présent instrument couvre la période comprise entre le moment où le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises à transporter et le moment où les marchandises sont livrées au destinataire.

~~2. 4.1.2~~ Le moment et le lieu de réception des marchandises sont le moment et le lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut de toute disposition spécifique relative à la réception des marchandises dans un tel contrat, le moment et le lieu conformes aux coutumes, pratiques ou usages du commerce. En l'absence de telles dispositions dans le contrat de transport ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de réception des marchandises sont le moment et le lieu auxquels le transporteur ou une partie exécutante prend effectivement les marchandises sous sa garde.

~~3. 4.1.3~~ Le moment et le lieu de livraison des marchandises sont le moment et le lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut de toute disposition spécifique relative à la livraison des marchandises dans un tel contrat, le moment et le lieu qui sont conformes aux coutumes, pratiques ou usages du commerce. En l'absence de toute disposition spécifique de ce type dans le contrat de transport ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de livraison sont ceux du déchargement des marchandises du dernier navire ou véhicule dans lequel elles sont transportées en vertu du contrat de transport.

~~4. 4.1.4~~ Si le transporteur est tenu de remettre les marchandises au lieu de livraison à une autorité ou à un tiers auquel, en vertu de la loi ou réglementation applicable au lieu de livraison, les marchandises doivent être remises et auprès duquel le destinataire pourra les retirer, cette remise sera considérée comme une livraison des marchandises par le transporteur au destinataire en vertu ~~de l'article du~~ paragraphe 3 4.1.3.

<sup>41</sup> Le Groupe de travail souhaitera peut-être prendre note du paragraphe 40 du document A/CN.9/510, dans lequel sont exposés les arguments pour et contre l'approche adoptée dans l'article 7.

[~~Article 8 4.2.1~~ Transport précédant ou suivant un transport par mer<sup>42</sup>

1. Lorsqu'une demande ou un différend naît de la perte ou du dommage subi par les marchandises ou d'un retard intervenant uniquement pendant l'une ou l'autre des périodes suivantes:

a) entre le moment de réception des marchandises par le transporteur ou une partie exécutante et le moment de leur chargement sur le navire;

b) entre le moment de leur déchargement du navire et le moment de leur livraison au destinataire;

et qu'au moment de cette perte, de ce dommage ou de ce retard, il existe des dispositions d'une convention internationale [ou d'une loi nationale]:

i) qui, selon leurs termes, s'appliquent à l'ensemble ou à l'une quelconque des activités menées par le transporteur en vertu du contrat de transport pendant cette période, [indépendamment du fait de savoir si l'émission de quelque document particulier que ce soit est nécessaire pour rendre cette convention internationale applicable]; et

ii) qui contiennent des indications spécifiques concernant la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et le délai pour agir; et

iii) auxquelles il ne peut être dérogé par contrat privé soit en aucun cas, soit au détriment du chargeur;

ces dispositions, dans la mesure où elles sont impératives comme indiqué au sous-alinéa iii) ci-dessus, l'emportent sur les dispositions du présent instrument.]

[2. Les dispositions de l'article 8 ~~4.2.1~~ n'ont pas d'incidence sur l'application de l'article 18-2 ~~6.7.1bis~~.]<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> Il est indiqué au paragraphe 250 du document A/CN.9/526 que les membres du Groupe de travail sont convenus provisoirement de conserver le texte de l'article 4.2.1 (devenu l'article 8) pour résoudre les conflits éventuels entre le projet d'instrument et d'autres conventions déjà en vigueur. Le secrétariat a reçu pour instruction d'établir une disposition sur les conflits de conventions qui pourrait être insérée au chapitre 16 (devenu le chapitre 18) du projet d'instrument, et de rédiger un texte envisageant en tant qu'option la proposition suédoise tendant à préciser l'article 3.1 (devenu l'article 2-1). L'échange de vues concernant la relation entre ledit projet et la législation nationale n'a pas abouti à une solution et il a été décidé de poursuivre l'examen de la question à la lumière des futures propositions qui seraient peut-être présentées. Étant donné toutefois l'appui exprimé à propos de la question de la législation nationale, le Groupe de travail a prié le secrétariat de mentionner cette dernière entre crochets dans l'article 4.2.1 (devenu l'article 8) afin de poursuivre ultérieurement la réflexion sur cette question. En outre, le texte de la proposition suédoise portant sur le chapitre 3 (devenu l'article 2) et une disposition sur les conflits de conventions qui pourrait être insérée dans le chapitre 16 (devenu le chapitre 18) ont été incorporés dans le projet d'instrument et placés entre crochets.

Le Groupe de travail voudra peut-être également examiner si cet article se trouve au bon endroit dans le projet d'instrument ou s'il devrait être déplacé, par exemple au chapitre 5 (Responsabilité du transporteur).

<sup>43</sup> Lors de la discussion sur le traitement des dommages non localisés dont il est rendu compte aux paragraphes 264 à 266 du document A/CN.9/526, on a émis l'avis, dans ce dernier paragraphe, que le projet d'instrument devrait peut-être indiquer plus clairement le régime juridique régissant les "dommages localisés" à l'article 4.2.1 (devenu l'article 8) et celui régissant les

[~~3.4.2.2~~ L'article ~~8 4.2.1~~ s'applique indépendamment de la loi nationale applicable par ailleurs au contrat de transport.]

#### Article 9 4.3 Contrats mixtes de transport et de transit<sup>44</sup>

~~1.4.3.1~~ Les parties peuvent convenir expressément dans le contrat de transport que pour une ou plusieurs parties spécifiées du transport des marchandises, le transporteur, faisant office d'agent, fera assurer le transport par un ou plusieurs autres transporteurs.

~~2.4.3.2~~ Dans ce cas, le transporteur exerce une diligence raisonnable pour sélectionner l'autre transporteur, conclut avec celui-ci un contrat aux conditions usuelles et normales, et fait tout ce qui est raisonnablement requis pour lui permettre de s'acquitter dûment de son contrat.

### CHAPITRE 4. 5. OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR

#### Article 10

~~5.1~~ Le transporteur, sous réserve ~~des dispositions~~ du présent instrument et conformément aux clauses du contrat de transport, transporte [de façon appropriée et soigneuse] les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livre au destinataire<sup>45</sup>.

#### Article 11

~~1.5.2.1~~ Le transporteur, pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est définie à l'article ~~7 4.1~~ et sous réserve de l'article ~~8 4.2~~, assure de façon appropriée et soigneuse le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, la protection et le déchargement des marchandises<sup>46</sup>.

---

“dommages non localisés” à l'article 6.7.1 (devenu l'article 18-1). Le secrétariat a été invité à examiner s'il était nécessaire d'améliorer la cohérence entre ces deux dispositions lorsqu'il établirait une version révisée du projet d'instrument.

On pourrait “améliorer la cohérence” entre l'article 4.2.1 et le nouvel article 6.7.1 *bis* (devenu l'article 18-2) proposé au paragraphe 264 pour insertion après l'article 6.7.1 (devenu l'article 18-1) (cette disposition se lirait comme suit: “Nonobstant les dispositions de l'article 6.7.1 (nouvel article 18-1), lorsque le transporteur n'est pas en mesure d'établir si les marchandises ont été perdues ou endommagées pendant le transport par mer ou pendant le transport qui l'a précédé ou suivi, c'est la limite de responsabilité la plus élevée prévue dans les dispositions impératives internationales ou nationales régissant les différentes parties du transport qui s'applique.”) en ajoutant le paragraphe 2 comme indiqué.

<sup>44</sup> Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si cet article est bien à sa place au chapitre 3 (Durée de la responsabilité).

<sup>45</sup> Il est indiqué au paragraphe 116 du document A/CN.9/510 que le Groupe de travail est convenu provisoirement de conserver le texte du projet d'article 5.1 (devenu l'article 10) sous sa forme actuelle, tout en estimant généralement qu'il faudrait revenir ultérieurement sur les préoccupations et propositions d'ordre rédactionnel mentionnées aux paragraphes 113 à 116 de ce document.

<sup>46</sup> Comme il ressort du débat résumé au paragraphe 117 et comme indiqué au paragraphe 119 du document A/CN.9/510, bien que l'idée de supprimer l'article 5.2.1 (devenu l'article 11-1) ait bénéficié d'un certain soutien, le Groupe de travail est convenu provisoirement de conserver ce projet d'article étant donné l'expérience considérable acquise grâce aux dispositions similaires

~~[2. 5.2.2 Les parties peuvent convenir que certaines des fonctions visées à l'article au paragraphe 1 5.2.1 seront exécutées par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom. Cette convention doit être mentionnée dans les données du contrat.]~~<sup>47</sup>

#### Article 12

5.3

#### Variante A<sup>48</sup>

Nonobstant ~~les dispositions des~~ les articles ~~10 5.1, 11 5.2 et 13-1 5.4~~, le transporteur peut refuser de charger, ou peut décharger, détruire ou neutraliser les marchandises ou prendre toute autre mesure raisonnable si celles-ci présentent, ou risquent selon toute vraisemblance, pendant la durée de sa responsabilité, de présenter un danger pour des personnes ou des biens ou un danger illicite ou inacceptable pour l'environnement<sup>49</sup>.

#### Variante B

Nonobstant les articles 10 5.1, 11 5.2 et 13-1 5.4, le transporteur peut décharger, détruire ou neutraliser des marchandises dangereuses si celles-ci deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens.

---

figurant dans les conventions existantes, telles que l'article 3-2 des Règles de La Haye. Il a également été convenu d'étudier plus avant le projet d'article 5.2.1 (devenu l'article 11-1) afin d'en examiner les interactions et la cohérence avec le projet de chapitre 6 (devenu le chapitre 5), de même que l'effet des différentes définitions possibles de la durée pendant laquelle l'obligation énoncée dans cet article s'appliquerait. Le Groupe de travail voudra peut-être prendre note du fait que les termes utilisés dans l'article 5.2.1 (devenu l'article 11-1) ne semblent pas être axés sur le transport maritime en particulier et que, s'ils étaient supprimés, cette disposition ne fixerait plus qu'une norme générale de diligence.

<sup>47</sup> Il est noté au paragraphe 127 du document A/CN.9/510 qu'on a décidé de mettre la disposition entre crochets pour indiquer que le Groupe de travail devrait revenir sur la question des clauses BAB (bord à bord) et FIOS (franco chargement et déchargement, cargaison arrimée) et, en particulier, examiner son lien avec les dispositions sur la responsabilité du transporteur. Le Groupe de travail souhaitera peut-être revoir cette disposition en fonction des modifications apportées aux articles 10 et 11-1.

Il a été proposé qu'un document d'information sur le recours aux clauses BAB et FIOS soit élaboré pour une session ultérieure du Groupe de travail afin d'aider ce dernier dans ses travaux.

<sup>48</sup> La variante A de l'article 12 est fondée sur le texte initial du projet d'instrument.

<sup>49</sup> Il est indiqué au paragraphe 130 du document A/CN.9/510 que le Groupe de travail est convenu d'une manière générale que le texte du projet d'article 5.3 (devenu l'article 12) devrait encore être amélioré. Le secrétariat a été prié d'établir, comme solution de remplacement au texte actuel proposé dans la variante A, une disposition, présentée dans la variante B, se fondant sur les principes exprimés dans l'article 13 des Règles de Hambourg concernant les pouvoirs du transporteur dans une situation d'urgence survenant lors du transport de marchandises dangereuses. Il a également été convenu que la question du dédommagement qui pourrait être dû au transporteur ou au chargeur en pareil cas devrait peut-être être examinée de façon plus approfondie dans le contexte du projet d'article 7.5 (devenu l'article 29).

Article 13. Obligations supplémentaires applicables au voyage par mer<sup>50</sup>

1. 5.4 Le transporteur ~~sera est~~<sup>51</sup> tenu avant, au début [et pendant]<sup>52</sup> le voyage par mer d'exercer une diligence raisonnable pour:

- a) mettre [et maintenir] le navire en état de navigabilité;
- b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;
- c) mettre [et maintenir] les cales et toutes autres parties du navire où les marchandises sont chargées, y compris les conteneurs éventuellement<sup>53</sup> fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont chargées, en bon état pour leur réception, transport et conservation<sup>54</sup>.

2. 5.5 Nonobstant les ~~dispositions des~~ articles 10 5.1, 11 5.2 et 13-1 5.4, le transporteur, ~~en cas de transport par mer [ou voie de navigation intérieure]~~<sup>55</sup>, peut sacrifier des marchandises lorsque ce sacrifice s'effectue de manière raisonnable pour le salut commun ou pour protéger d'autres biens engagés dans l'aventure commune.<sup>56</sup>

<sup>50</sup> Étant donné que la proposition tendant à ce que le projet d'instrument couvre le transport de porte à porte et non de port à port a recueilli un large soutien au sein du Groupe de travail (voir A/CN.9/526, par. 239), on a pensé que le fait de présenter séparément les dispositions du projet d'instrument qui ne devraient s'appliquer qu'au transport par mer pourrait aider à restructurer le projet d'instrument. En conséquence, les chapitres 5 et 6 (devenus les chapitres 4 et 5, ainsi qu'un nouveau chapitre 6, intitulé "Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]") du projet d'instrument ont été réorganisés de cette manière.

<sup>51</sup> Il s'agit ici de l'un des nombreux cas où la formule impérative "shall" a été insérée dans la version anglaise du projet d'instrument – ce qui implique parfois des changements en français –, afin qu'une approche cohérente soit adoptée dans l'ensemble du texte.

<sup>52</sup> Comme indiqué au paragraphe 131 du document A/CN.9/510, le Groupe de travail a confirmé qu'il était largement favorable à ce que l'on impose au transporteur l'obligation d'exercer une diligence raisonnable pendant toute la durée du voyage en conservant les mots "et pendant" et "et maintenir" qui étaient entre crochets. Cependant, on a exprimé à nouveau la crainte que le fait d'étendre cette obligation à l'ensemble du voyage n'impose aux transporteurs une charge plus lourde dont ils risquaient de répercuter le coût sur le fret.

<sup>53</sup> Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si, dans la version anglaise, le mot "where" devrait être remplacé par le mot "when", étant donné que le lieu où les conteneurs sont fournis est sans importance.

<sup>54</sup> Il est indiqué au paragraphe 136 du document A/CN.9/510 que le Groupe de travail est convenu que le texte actuel du projet d'article 5.4 (devenu le paragraphe 1) constituait une base utilisable pour la poursuite de ses délibérations. Celui-ci a pris note des diverses suggestions qui avaient été faites au sujet du projet d'article. Il a été convenu d'une manière générale qu'il faudrait l'examiner plus avant à la lumière des dispositions similaires ou comparables figurant dans d'autres conventions portant sur un seul mode de transport.

<sup>55</sup> Ce membre de phrase devient superflu si ce paragraphe est précédé du titre "Obligations supplémentaires applicables au voyage par mer", comme proposé dans le texte.

<sup>56</sup> Il est indiqué au paragraphe 143 du document A/CN.9/510 que certains membres du Groupe de travail étaient favorables à la suppression de ce projet de disposition et d'autres préféreraient qu'elle soit conservée afin de continuer à en examiner le fond. Le Groupe de travail a donc décidé de placer la disposition entre crochets.

## CHAPITRE 5. ~~6.~~ RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

### Article 14. ~~6.1.~~ Fondement de la responsabilité<sup>57</sup>

#### Variante A des paragraphes 1 et 2<sup>58</sup>

~~1. 6.1.1~~ Le transporteur est responsable du préjudice résultant de la perte ou du dommage subi par les marchandises ainsi que du retard de livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie ~~au chapitre 3 à l'article 4~~, à moins qu'il ne prouve qu'aucune faute de sa part ou de l'une quelconque des personnes visées à l'article ~~15-3 6.3.2-a)~~ n'a causé cette perte, ce dommage ou ce retard ou n'y a contribué<sup>59</sup>.

<sup>57</sup> Une fois que le Groupe de travail aura décidé quelle variante retenir pour les paragraphes 1 et 2, il sera peut-être souhaitable de scinder les paragraphes 1, 2 et 3 en articles distincts.

<sup>58</sup> La variante A des paragraphes 1 et 2 est fondée sur le texte initial du projet d'instrument.

<sup>59</sup> a) Il est indiqué au paragraphe 34 du document A/CN.9/525 que le Groupe de travail s'est déclaré très favorable à la teneur du projet d'article 6.1 (devenu l'article 14) et qu'il a prié le secrétariat d'en réviser le texte en tenant dûment compte des points de vue qui avaient été exprimés et des suggestions qui avaient été faites. Les variantes B et C des articles 6.1.1 et 6.1.3 (devenus les paragraphes 1 et 2) sont proposées comme des solutions possibles intégrant ces points de vue et suggestions, comme on le verra dans la suite de la présente note ainsi que dans les notes 61 et 66 ci-après.

b) On a estimé au paragraphe 31 du même document que le projet d'article 6.1.1 (devenu l'article 14-1) était, du point de vue du fond, plus proche de l'article 4-2 q) des Règles de La Haye-Visby que de l'article 5-1 des Règles de Hambourg, qui exigeait que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou ses mandataires avaient pris toutes les mesures qui pouvaient être raisonnablement exigées pour éviter l'événement et ses conséquences. Toutefois, le membre de phrase "la durée de la responsabilité du transporteur telle que celle-ci est définie à l'article 4 (devenu le chapitre 3)" a suscité des critiques parce qu'il permettrait au transporteur de restreindre considérablement sa responsabilité vu que, comme indiqué au paragraphe 40 du document A/CN.9/510, des réserves ont été exprimées quant à l'approche adoptée dans le projet d'article 7, selon lequel le moment précis de la réception et de la livraison des marchandises pouvait être convenu par contrat entre les parties ou déterminé par référence aux coutumes ou aux usages.

c) Il est de plus indiqué au paragraphe 31 du document A/CN.9/525 qu'on s'est inquiété des raisons pour lesquelles il avait été jugé nécessaire de s'écarter du libellé des Règles de Hambourg. Il a été expliqué que l'on s'était écarté du libellé des Règles de La Haye et de celui des Règles de Hambourg pour améliorer et accroître la sécurité (concernant par exemple le fait que la responsabilité du transporteur était fondée sur une faute présumée, point qui avait dû être clarifié dans le consensus adopté par les rédacteurs des Règles de Hambourg). Selon l'opinion contraire, en combinant différents libellés provenant à la fois des Règles de La Haye et des Règles de Hambourg, on risquerait d'accroître l'insécurité car on ne savait pas comment la disposition serait interprétée. Étant donné que les points de vue étaient divergents et que rien ne montre que l'un ait prévalu sur l'autre, il ne semble pas possible d'en tenir compte dans le texte du projet.

d) Il a été suggéré, toujours au paragraphe 31 du document A/CN.9/525, de simplifier le fondement de la responsabilité en supprimant la règle de la diligence raisonnable et en la remplaçant par la responsabilité découlant de l'utilisation du navire en tant que tel, ce qui créerait une norme très stricte, voire objective, de responsabilité. Étant donné qu'on s'est déclaré favorable, dans ce même paragraphe, au principe de la responsabilité du transporteur fondée sur la faute, la modification proposée semble entrer en conflit avec le point de vue de la majorité.

e) Au paragraphe 32 du document A/CN.9/525, il a été estimé que la norme de responsabilité

[6.1.2<sup>60</sup>]

~~2. 6.1.3~~<sup>61</sup> Nonobstant ~~les dispositions de l'article le paragraphe 1 6.1.1~~, si le transporteur prouve qu'il s'est acquitté des obligations qui lui incombent en vertu du chapitre 4 ~~chapitre 5~~<sup>62</sup> et que la perte ou le dommage subi par les marchandises ou le retard de livraison a été causé [uniquement]<sup>63</sup> par l'un des événements suivants, [il est présumé, en l'absence de preuve contraire, que ni sa faute, ni celle d'une partie exécutante n'a causé [ni contribué à causer]<sup>64</sup> cette perte, ce dommage ou ce retard]<sup>65</sup> [le transporteur n'est pas responsable de cette perte, ce dommage ou ce retard, sauf lorsque est apportée la preuve de sa faute ou de celle d'une partie exécutante]<sup>66</sup>.

plus élevée qui avait été adoptée dans des instruments traitant d'autres modes de transport (comme la COTIF) ne serait pas acceptable dans le contexte maritime. À cet égard, on s'est déclaré favorable à l'inclusion d'éléments additionnels dans le projet d'article 6.1 (devenu l'article 14), provenant par exemple du projet de chapitre 5 (devenu le chapitre 4), qui énonce les obligations concrètes du transporteur. Cette suggestion semble avoir reçu l'appui du Groupe de travail et devrait être prise en considération.

f) Le texte initial figurant dans la variante A n'établit aucun lien clair entre le chapitre 5 (devenu le chapitre 4) et le chapitre 6 (devenu le chapitre 5) du projet d'instrument, à savoir entre la violation des obligations énoncées au chapitre 5 (ainsi que l'attribution de la charge de la preuve) et la responsabilité du transporteur prévue au chapitre 6. La proposition qui a été faite vise à établir ce lien.

g) Au paragraphe 32 du document A/CN.9/525, on a noté que si le projet d'instrument devait être appliqué au transport de porte à porte, les conflits avec des conventions relatives au transport terrestre unimodal (telles que la COTIF et la CMR) seraient inévitables étant donné que ces deux conventions imposaient une norme de responsabilité plus élevée au transporteur. Toutefois, on a estimé que ces conflits pourraient être réduits par l'insertion d'un libellé approprié dans le projet d'article 6.4 (devenu l'article 16) ainsi que du libellé utilisé pour le transporteur réel. D'une façon plus générale, on s'est interrogé sur le point de savoir si les règles supplétives en matière de responsabilité applicables dans le contexte du transport de porte à porte devraient être fondées sur les règles régissant le transport maritime plutôt que sur celles régissant le transport terrestre, qui sont plus strictes.

<sup>60</sup> Disposition déplacée dans le nouveau chapitre 6 (ancien chapitre 5) intitulé "Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]". Voir *supra*, note 50.

<sup>61</sup> Au paragraphe 45 du document A/CN.9/525, il est indiqué que le secrétariat a été invité à tenir compte des suggestions, des vues et des préoccupations figurant aux paragraphes 38 à 44 de ce document lors de l'établissement de la nouvelle version de cette disposition qui, comme noté au paragraphe 39, devait être maintenue, selon l'avis qui a prévalu. Dans le texte proposé, on a tenté de prendre en compte les observations et suggestions faites par le Groupe de travail, qui figurent aux paragraphes 40 à 43 de ce document.

<sup>62</sup> Le paragraphe 42 du document A/CN.9/525 fait référence aux préoccupations qui ont été exprimées concernant le fait que le chapeau du projet d'article 6.1.3 (devenu le paragraphe 2) ne prenait pas suffisamment en considération les cas où le transporteur prouvait que l'un des événements énumérés dans cet article s'était produit alors que l'on avait par ailleurs des raisons de penser que le navire n'était pas en état de navigabilité. Voir également le commentaire du projet d'article 6.1 (devenu l'article 14) figurant dans la note 59 ci-dessus.

<sup>63</sup> Au paragraphe 42 du document A/CN.9/525, il a été proposé d'ajouter le mot "uniquement", surtout si les événements énumérés devaient être envisagés comme des cas d'exonération.

<sup>64</sup> Au paragraphe 42 du document A/CN.9/525, il a été suggéré de supprimer les mots "ni contribué à causer", surtout si les événements énumérés devaient être envisagés comme des cas d'exonération.

<sup>65</sup> Il s'agit là de la première variante, qui est fondée sur le "régime de présomption" proposé aux paragraphes 41 et 42 du document A/CN.9/525.

<sup>66</sup> Comme proposé au paragraphe 41 du document A/CN.9/525, il s'agit là de la seconde variante,

- a) ~~i)~~ [“acte de Dieu”], guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;
- b) ~~ii)~~ restrictions de quarantaine; intervention ou obstacles créés par des gouvernements, des autorités publiques, des dirigeants ou des personnes [y compris une intervention judiciaire ou faisant suite à une procédure judiciaire];
- c) ~~iii)~~ acte ou omission du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire;
- d) ~~iv)~~ grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail;
- [v) ...<sup>67</sup>;]
- e) ~~vi)~~ freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d’un vice caché, de la nature spéciale ou d’un vice propre des marchandises;
- f) ~~vii)~~ insuffisance ou état défectueux de l’emballage ou de marques;
- g) ~~viii)~~ vices cachés échappant à une diligence raisonnable;
- h) ~~ix)~~ manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom;
- i) ~~x)~~ actes accomplis par le transporteur ou une partie exécutante conformément aux pouvoirs conférés par les articles 12 et 13-2 ~~les paragraphes 3 et 5 de l’article 5~~ lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour les personnes, les biens ou l’environnement ou ont été sacrifiées;
- [xi) ...<sup>68</sup>;]

Variante B des paragraphes 1 et 2

1. Le transporteur est déchargé de sa responsabilité s’il prouve:

i) qu’il s’est acquitté des obligations qui lui incombent en vertu de l’article 13-1 [ou que le non-respect de ses obligations n’a pas causé la perte, le dommage ou le retard de livraison] [ou n’y a pas contribué]<sup>69</sup>, et

ii) que ni sa faute ni celle de ses proposés ou mandataires n’a causé cette perte, ce dommage ou ce retard [ou n’y a contribué]<sup>70</sup>, ou

que la perte, le dommage ou le retard a été causé par l’un des événements suivants:

- a) ~~i)~~ [“acte de Dieu”], guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;

---

qui est fondée sur le régime traditionnel d’exonération, étant entendu toutefois que le transporteur ne sera pas exonéré si sa faute est prouvée.

<sup>67</sup> Disposition déplacée au nouveau chapitre 6 intitulé “ Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]”. Voir *supra*, note 50.

<sup>68</sup> Disposition déplacée au nouveau chapitre 6 intitulé “ Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]”. Voir *supra*, note 50.

<sup>69</sup> Voir *supra*, note 64.

<sup>70</sup> Ibid.

~~b)ii)~~ restrictions de quarantaine; intervention ou obstacles créés par des gouvernements, des autorités publiques, des dirigeants ou des personnes [y compris une intervention judiciaire ou faisant suite à une procédure judiciaire];

~~c)iii)~~ acte ou omission du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire;

~~d)iv)~~ grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail;

[v) ... <sup>71</sup>;]

~~e)vi)~~ freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre des marchandises;

~~f)vii)~~ insuffisance ou état défectueux de l'emballage ou de marques;

~~g)viii)~~ vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

~~h)ix)~~ manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom;

~~i)x)~~ actes accomplis par le transporteur ou une partie exécutante conformément aux pouvoirs conférés par ~~les paragraphes 3 et 5 de l'article 5~~ les articles 12 et 13-2 lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour les personnes, les biens ou l'environnement ou ont été sacrifiées;

[xi) ... <sup>72</sup>;]

Le transporteur est toutefois responsable de la perte, du dommage ou du retard si le chargeur prouve que la faute du transporteur ou celle de ses préposés ou mandataires a causé cette perte, ce dommage ou ce retard [ou y a contribué]<sup>73</sup>.

#### Variante C des paragraphes 1 et 2

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de la perte ou du dommage subi par les marchandises ainsi que du retard de livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie à ~~l'article 4~~ au chapitre 3.

2. Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu du paragraphe 1 s'il prouve qu'aucune faute de sa part ou de l'une quelconque des personnes visées à l'article ~~6.3.2 a)~~ 15-3 n'a causé cette perte, ce dommage ou ce retard [ou n'y a contribué]<sup>74</sup>.

2.bis Il est présumé que ni sa faute ni celle de l'une quelconque des personnes visées à l'article 15-3 n'a causé la perte, le dommage ou le retard si le transporteur

<sup>71</sup> Disposition déplacée au nouveau chapitre 6 intitulé "Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]". Voir *supra*, note 50.

<sup>72</sup> Disposition déplacée au nouveau chapitre 6 intitulé "Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]". Voir *supra*, note 50.

<sup>73</sup> Voir *supra*, note 64.

<sup>74</sup> Voir *supra*, note 64.

prouve que la perte ou le dommage subi par les marchandises ou le retard de livraison a été causé [uniquement]<sup>75</sup> par l'un des événements suivants:

a) ~~i)~~ [“acte de Dieu”], guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;

b) ~~ii)~~ restrictions de quarantaine; intervention ou obstacles créés par des gouvernements, des autorités publiques, des dirigeants ou des personnes [y compris une intervention judiciaire ou faisant suite à une procédure judiciaire];

c) ~~iii)~~ acte ou omission du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire;

d) ~~iv)~~ grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail;

[v) ... <sup>76</sup>;]

e) ~~vi)~~ freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre des marchandises;

f) ~~vii)~~ insuffisance ou état défectueux de l'emballage ou de marques;

g) ~~viii)~~ vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

h) ~~ix)~~ manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom;

i) ~~x)~~ actes accomplis par le transporteur ou une partie exécutante conformément aux pouvoirs conférés par ~~les paragraphes 3 et 5 de l'article 5~~ les articles 12 et 13-2 lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour les personnes, les biens ou l'environnement ou ont été sacrifiées;

[xi) ... <sup>77</sup>;]

La présomption est réfutée si le demandeur prouve que la perte, le dommage ou le retard a été causé par la faute du transporteur ou de l'une quelconque des personnes visées à l'article 15-3. De plus, la présomption est réfutée si le demandeur prouve que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un des cas mentionnés à l'article 13-1 a), b) ou c). Toutefois, dans ce cas, le transporteur est dégagé de sa responsabilité s'il prouve qu'il s'est acquitté de l'obligation prévue à l'article 13.

3. 6.1.4 {Si la perte, le dommage ou le retard de livraison est dû en partie à un événement<sup>78</sup> dont le transporteur n'est pas responsable et en partie à un événement dont il est responsable, le transporteur est responsable de l'ensemble de la perte, du dommage ou du retard de livraison sauf s'il prouve qu'une partie précise du préjudice a été causée par un événement dont il n'est pas responsable.}

<sup>75</sup> Voir *supra*, note 63.

<sup>76</sup> Disposition déplacée au nouveau chapitre 6 intitulé “Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]”. Voir *supra*, note 50.

<sup>77</sup> Disposition déplacée au nouveau chapitre 6 intitulé “Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]”. Voir *supra*, note 50.

<sup>78</sup> Comme indiqué au paragraphe 55 du document A/CN.9/525, on s'est inquiété de l'ambiguïté du terme “événement” dont on ne savait pas très bien s'il était censé renvoyer uniquement à la “cause” et s'il renverrait uniquement à la liste des présomptions du projet d'article 6.1.3 (devenu le paragraphe 2).

~~[Si la perte, le dommage ou le retard de livraison est dû en partie à un événement dont le transporteur n'est pas responsable et en partie à un événement dont il est responsable, le transporteur:~~

~~— a) — est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison si la partie demandant réparation de cette perte, de ce dommage ou de ce retard prouve qu'un ou plusieurs événements dont le transporteur est responsable en sont la cause; et~~

~~— b) — n'est pas responsable de la perte du dommage ou du retard de livraison s'il prouve qu'un ou plusieurs événements dont il n'est pas responsable en sont la cause.~~

~~Si aucune preuve ne permet de répartir le préjudice, le transporteur est responsable de la moitié de la perte, du dommage ou du retard de livraison.]<sup>79</sup>~~

[6.2 Calcul de la réparation<sup>80</sup>]

<sup>79</sup> Le texte supprimé constituait une deuxième variante dans la version préliminaire du projet d'instrument. Comme indiqué au paragraphe 56 du document A/CN.9/525, la première variante ayant reçu l'appui de la majorité au sein du Groupe de travail, il a été décidé qu'elle seule serait maintenue dans le projet d'instrument pour être de nouveau examinée par la suite. Toutefois, le Groupe de travail a décidé de conserver la deuxième variante dans une note ou dans les commentaires sur le projet de texte afin qu'elle puisse être examinée plus avant, à un stade ultérieur:

~~[Si la perte, le dommage ou le retard de livraison est dû en partie à un événement dont le transporteur n'est pas responsable et en partie à un événement dont il est responsable, le transporteur:~~

~~a) est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison si la partie demandant réparation de cette perte, de ce dommage ou de ce retard prouve qu'un ou plusieurs événements dont le transporteur est responsable en sont la cause; et~~

~~b) n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison s'il prouve qu'un ou plusieurs événements dont il n'est pas responsable en sont la cause.~~

~~Si aucune preuve ne permet de répartir le préjudice, le transporteur est responsable de la moitié de la perte, du dommage ou du retard de livraison.]~~

<sup>80</sup> Comme suggéré au paragraphe 60 du document A/CN.9/525, l'article 6.2 (devenu l'article 17) a été déplacé après l'article 6.4 (devenu l'article 16) pour qu'il ait un lien plus étroit avec l'article 6.7 (devenu l'article 18).

Article 15. ~~6.3~~ Responsabilité des parties exécutantes<sup>81</sup>

<sup>81</sup> a) Comme indiqué au paragraphe 64 du document A/CN.9/525, il a été décidé de conserver l'article 6.3 (devenu l'article 15), étant entendu que l'on en modifierait le texte pour tenir compte des préoccupations exprimées et que l'on examinerait si d'autres changements seraient nécessaires dans le cas où le projet d'instrument s'appliquerait finalement au transport de porte à porte.

Les "préoccupations" résumées au paragraphe 64 sont analysées ci-dessous pour que l'on détermine celles qui peuvent être prises en compte lors de la préparation d'une version révisée du texte.

b) On s'est dit préoccupé par le fait qu'en traitant des parties exécutantes, le projet d'article introduisait une règle nouvelle qui donnait le droit d'intenter directement une action contre une partie avec laquelle les chargeurs n'avaient pas de relation contractuelle. On a fortement insisté sur le fait qu'il fallait éviter une telle innovation car elle risquait de poser de graves problèmes d'ordre pratique. L'affirmation, au paragraphe 94 du document A/CN.9/WG.III/WP.21, selon laquelle une partie exécutante n'assumait pas de responsabilité extracontractuelle, a été contestée. À cet égard, on a argué que la responsabilité extracontractuelle de la partie exécutante était une question de droit interne à laquelle le projet d'instrument ne s'appliquait pas. Le Groupe de travail ayant décidé de conserver cette disposition, les préoccupations susmentionnées ne peuvent être prises en considération.

c) On ne voyait pas non plus très bien dans quelles conditions une responsabilité pouvait être imposée à la partie exécutante. Même s'il fallait apparemment que la perte ou le dommage survienne "chez" la partie exécutante (en d'autres termes, lorsque les marchandises étaient sous sa garde), on ne voyait pas du tout comment traiter la question de la charge de la preuve dans ce cas. On pouvait, selon une interprétation, exiger que la partie exécutante prouve que la perte ou le dommage était survenu à un moment où elle n'avait pas la garde des marchandises. La charge de la preuve devrait incomber au demandeur, chose qu'il faudrait préciser. On a tenté de remédier à cette préoccupation dans la variante de l'article 6.3.1 a) (devenu l'article 15-1).

d) On a par ailleurs fait observer que le projet d'article 6.3.4 (devenu l'article 15-6) prévoyait une responsabilité conjointe et solidaire, mais n'indiquait pas la façon de procéder pour déterminer contre quelles parties se retourner, ce qui était particulièrement ambigu, car celles-ci n'avaient pas nécessairement de relation contractuelle. On pense toutefois qu'il serait peut-être préférable de ne pas énoncer de dispositions sur les actions récursoires entre les parties conjointement et solidairement responsables. Ni les Règles de La Haye-Visby (art. 4 *bis*) ni les Règles de Hambourg (art. 7) ne prévoient de dispositions sur ce point.

e) Aussi a-t-il été proposé au paragraphe 64 du document A/CN.9/525 soit de supprimer l'article 6.3 (devenu l'article 15) et la définition du terme "partie exécutante" figurant dans le projet d'article premier, soit de faire en sorte qu'il soit clair dans cette définition que l'article 6.3 (devenu l'article 15) ne s'appliquait qu'aux parties exécutant "matériellement" le contrat. L'idée de limiter le champ d'application de cet article aux parties exécutant "matériellement" le contrat de transport a été favorablement accueillie. À cet égard, on a proposé de supprimer les mots "ou s'engage à s'acquitter" dans l'article 6.3.2 a) ii) (devenu le paragraphe 3 b)). Toutefois, la définition de "partie exécutante" figurant dans l'article 1.17 (devenu l'article 1 e)) du projet d'instrument indique clairement qu'il s'agit d'une personne qui s'acquitte matériellement de l'une quelconque des obligations du transporteur, de sorte qu'aucune modification ne semble devoir être apportée à cette disposition.

f) Il est à noter que, dans les paragraphes 251 à 255 du document A/CN.9/526, lors de l'examen du champ d'application de l'instrument, le Groupe de travail s'est en outre penché sur la question du traitement des parties exécutantes. Comme indiqué au paragraphe 256 du même document, il a été convenu que le traitement des parties exécutantes dans le projet d'instrument était une question importante qui déterminerait l'orientation de tout l'instrument et qui pourrait contribuer à résoudre d'autres problèmes, tels que l'inclusion d'une référence aux dispositions impératives de la loi nationale dans l'article 4.2.1 (devenu l'article 8). Il n'était pas possible, à ce stade, de prendre une décision définitive ou provisoire sur la question et il fallait attendre que celle-ci ait fait l'objet d'une proposition écrite plus affinée. Cette proposition figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.34. À la lumière de cette proposition, le Groupe de travail voudra

1. 6.3.1 — a) Variante A du paragraphe 1<sup>82</sup>

Une partie exécutante assume les responsabilités et obligations imposées et bénéficie des droits et exonérations conférés au transporteur par le présent instrument a) i) pendant la période où elle a la garde des marchandises; et b) ii) à tout autre moment dans la mesure où elle participe à l'exécution de l'une quelconque des activités prévues par le contrat de transport.

Variante B du paragraphe 1

Une partie exécutante est responsable du préjudice résultant de la perte ou du dommage subi par les marchandises, ainsi que du retard de livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu:

a) i) pendant la période où elle a la garde des marchandises; ou

b) ii) à tout autre moment dans la mesure où elle participe à l'exécution de l'une quelconque des activités prévues par le contrat de transport à condition que la perte, le dommage ou le retard ait eu lieu pendant l'exécution de ces activités.

Les responsabilités et obligations imposées et les droits et exonérations conférés au transporteur par le présent instrument s'appliquent en ce qui concerne les parties exécutantes.

2. b) Si le transporteur accepte d'assumer des obligations autres que celles qui lui sont imposées par le présent instrument ou s'il accepte que sa responsabilité en cas de retard de livraison, de perte ou d'endommagement des marchandises ou liés aux marchandises soit plus élevée que les limites imposées en vertu des articles 16-2 6.4.2, 24-4 6.6.4, et 18 6-7, une partie exécutante n'est pas liée par cette acceptation à moins qu'elle n'accepte expressément ces obligations ou ces limites.

3. 6.3.2 — a) Sous réserve de l'article 6.3.3 du paragraphe 5, le transporteur répond des actes et omissions de:

a) i) toute partie exécutante; et

b) ii) de toute autre personne, y compris les sous-traitants et agents d'une partie exécutante, qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, dans la mesure où cette personne agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous sa supervision ou son contrôle; comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. ~~Un~~ Le transporteur n'est tenu responsable en vertu de la présente disposition que lorsque cette partie exécutante ou cette autre personne a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.

4. b) Sous réserve de l'article 6.3.3 du paragraphe 5, une partie exécutante répond des actes et omissions de toute personne à laquelle elle a délégué l'exécution de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, y compris ses sous-traitants, employés et agents, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Une partie exécutante n'est tenue responsable en

---

peut-être examiner le traitement des parties exécutantes ainsi que les autres questions qui y sont abordées.

<sup>82</sup> La variante A du paragraphe 1 se fonde sur le texte initial du projet d'instrument.

vertu de la présente disposition que lorsque la personne concernée a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent<sup>83</sup>.

~~5. 6.3.3~~ Si une action est intentée contre toute personne, autre que le transporteur, mentionnée à ~~l'article 6.3.2~~ aux paragraphes 3 et 4, cette personne peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité dont peut se prévaloir le transporteur en vertu du présent instrument si elle prouve qu'elle a agi dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.

~~6. 6.3.4~~ Si plusieurs personnes sont responsables de la perte, de l'endommagement ou du retard de livraison des marchandises, elles assument une responsabilité conjointe et solidaire, mais uniquement dans les limites prévues aux articles ~~16 6.4, 24 6.6 et 18 6.7~~.

~~7. 6.3.5~~ Sans préjudice ~~des dispositions~~ de l'article ~~19 6.8~~, le montant total de la responsabilité de ces personnes ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans le présent instrument.

#### Article 16. 6.4 Retard<sup>84</sup>

~~1. 6.4.1~~ Il y a retard de livraison lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans un délai quelconque expressément convenu [ou, en l'absence d'une telle convention, dans le délai qu'il serait raisonnable d'attendre d'un transporteur diligent, compte tenu des conditions du contrat, des caractéristiques du transport et des circonstances du voyage].

~~2. 6.4.2~~ Si un retard de livraison cause un préjudice qui ne résulte pas de la perte ou du dommage subi par les marchandises transportées et n'est donc pas couvert par l'article ~~17 6.2~~, le montant dû à titre de réparation de ce préjudice est limité à un montant équivalent à [...] fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard]. Le montant total payable en vertu de la présente disposition et de l'article ~~18-1 6.7.1~~ ne dépasse pas la limite qui serait fixée en vertu de l'article ~~18-1 6.7.1~~ pour la perte totale des marchandises concernées.

[6.5 Déroutement<sup>85</sup>]

[6.6 Marchandises en pontée<sup>86</sup>]

<sup>83</sup> Correction apportée aux fins d'harmonisation avec le texte des articles 6.3.2 a) et 6.3.3 (devenus les paragraphes 3, 4 et 5).

<sup>84</sup> Comme indiqué au paragraphe 70 du document A/CN.9/525, le Groupe de travail est convenu de conserver tel quel le texte de l'article 6.4 (devenu l'article 16) pour en poursuivre l'examen à un stade ultérieur.

<sup>85</sup> Disposition déplacée au nouveau chapitre 6 intitulé "Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]". Voir *supra*, note 50.

<sup>86</sup> Disposition déplacée au nouveau chapitre 6 intitulé "Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]". Voir *supra*, note 50.

Article 17. 6.2 Calcul de la réparation<sup>87</sup>

1. 6.2.1 Si le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises ~~Sous réserve de l'article 18 6.7~~<sup>88</sup>, la réparation due par le transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison prévus par le contrat de transport.

2. 6.2.2 La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.

3. 6.2.3 En cas de perte ou de dommage subi par les marchandises ~~et sous réserve des dispositions de l'article 16 6.4~~<sup>89</sup>, le transporteur n'est astreint au paiement d'aucune réparation dépassant ce qui est prévu dans ~~les articles 6.2.1 et 6.2.2~~ les paragraphes 1 et 2 sauf lorsque le transporteur et le chargeur sont convenus de calculer la réparation d'une autre manière dans les limites de l'article 88<sup>90</sup>.

Article 18. 6.7 Limites de la responsabilité<sup>91</sup>

1. 6.7.1 Sous réserve de l'article ~~16-2 6.4.2~~, la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises est limitée à [...] unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou à [...] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable, sauf lorsque la nature et la valeur des marchandises ont été déclarées par le chargeur avant l'embarquement et figurent dans les données du contrat, ~~ou~~ lorsqu'un montant supérieur à la limite de

<sup>87</sup> Voir *supra*, note 80.

<sup>88</sup> Un lien entre les dispositions relatives au calcul de la réparation et les limites de la responsabilité a été suggéré au paragraphe 60 du document A/CN.9/525.

<sup>89</sup> Les mots rayés ne semblent pas nécessaires, l'article 6.4 (devenu l'article 16) portant uniquement sur les pertes pécuniaires.

<sup>90</sup> Pour donner suite aux paragraphes 57 à 59 du document A/CN.9/525, on a ajouté ce membre de phrase qui vise à énoncer une disposition harmonisant le mode de calcul de la réparation. Ce calcul devrait tenir compte de l'intention exprimée par les parties dans le contrat de transport. Comme indiqué au paragraphe 58 du même document, on a estimé que c'était en fonction de l'intention des parties qu'il convenait de décider si les dommages indirects devraient être ou non compris dans le montant de la réparation.

<sup>91</sup> Le paragraphe 85 du document A/CN.9/525 indique que le Groupe de travail a décidé de maintenir l'intégralité du texte de l'article 6.7 (devenu l'article 18) dans le projet d'instrument en vue de la poursuite des débats à un stade ultérieur.

À sa onzième session, le Groupe de travail a examiné le champ d'application de l'instrument et, dans le cadre de cet examen, a abordé la question des limites de la responsabilité. Comme indiqué aux paragraphes 257 à 263 du document A/CN.9/526, plusieurs suggestions ont été faites concernant les limites de la responsabilité, mais à ce stade aucune instruction n'a été donnée au secrétariat. Comme indiqué au paragraphe 257 du même document, selon une opinion largement partagée, il ne fallait pas, au stade actuel des travaux, chercher à parvenir à un accord sur des montants précis pour les limites de responsabilité visées dans la disposition et le projet d'instrument devrait prévoir une procédure de modification rapide de la limitation de la responsabilité.

responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur.]<sup>92</sup>

2. ~~6.7.1bis~~ Nonobstant le paragraphe 1 l'article ~~6.7.1~~, lorsque le transporteur n'est pas en mesure d'établir si les marchandises ont été perdues ou endommagées pendant le transport par mer ou pendant le transport qui l'a précédé ou suivi, c'est la limite de responsabilité la plus élevée prévue dans les dispositions impératives internationales ou nationales régissant les différentes parties du transport qui s'applique.]<sup>93</sup>

3. ~~6.7.2~~ Lorsque les marchandises sont transportées dans ou sur un conteneur, les colis ou les unités de chargement déclarés dans les données du contrat comme ayant été placés dans ou sur ce conteneur sont considérés comme colis ou unités de chargement. En l'absence d'une telle déclaration, les marchandises placées dans ou sur ce conteneur sont considérées comme une unité de chargement.

4. ~~6.7.3~~ L'unité de compte visée dans le présent article est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés dans le présent article sont convertis dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirages spéciaux, de la monnaie

<sup>92</sup> Comme indiqué au paragraphe 259 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a rappelé que le dernier membre de phrase de l'article 6.7.1 (devenu le paragraphe 1) a été placé entre crochets en attendant une décision sur le point de savoir si une telle disposition devrait être unilatéralement ou bilatéralement impérative, et qu'il est provisoirement convenu de supprimer les crochets.

Le Groupe de travail voudra peut-être aussi examiner la variante suivante proposée pour le paragraphe 1: "Sous réserve de l'article ~~16-2 6.4.2~~, la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises est limitée à [...] unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou à [...] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable, ~~sauf Toutefois,~~ lorsque la nature et la valeur des marchandises ont été déclarées par le chargeur avant l'embarquement et figurent dans les données du contrat, ~~ou lorsqu'un montant supérieur à la limite de responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur}, la réparation due est limitée à un tel montant." Le Groupe de travail voudra peut-être noter que le membre de phrase final supplémentaire de cette variante devrait être revu à la lumière de l'article 88, car il pourrait être superflu si l'article 88 était adopté. Il souhaitera peut-être examiner la méthode à utiliser pour déterminer un montant, au moyen éventuellement de données statistiques.~~

<sup>93</sup> En outre, lors des délibérations concernant la question du traitement des dommages non localisés, il a été proposé au paragraphe 264 du document A/CN.9/526 – et cette proposition a été adoptée par le Groupe de travail au paragraphe 267 – d'insérer cette disposition entre crochets après l'article 6.7.1 (devenu le paragraphe 1). Cette disposition constitue à présent le paragraphe 2.

Plusieurs variantes différentes pour le paragraphe 2 sont proposées ci-après: "Nonobstant le paragraphe 1, lorsque le transporteur n'est pas en mesure d'établir si les marchandises ont été perdues ou endommagées pendant le transport par mer ou pendant [le transport qui l'a précédé ou suivi] [l'une ou l'autre des périodes visées à l'article 8-1 a) et b)], c'est la limite de responsabilité la plus élevée [prévue dans les dispositions impératives internationales [et nationales] régissant les différentes parties du transport] [prévue par toute convention internationale [ou loi nationale] applicable conformément à l'article 8] [qui aurait régi tout contrat qui aurait été conclu entre les parties pour chaque partie du transport impliquant un mode de transport] [qui aurait été applicable si un contrat spécifique avait été conclu pour ce mode de transport] qui s'applique."

nationale d'un État contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirages spéciaux, de la monnaie d'un État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État.

Article 19 6-8 Déchéance du droit de limiter la responsabilité

Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 15-3 et 4 6-3-2 ne peut limiter sa responsabilité conformément aux articles [16-2 6-4-2,] 24-4 6-6-4, et 18 6-7 du présent instrument, [ni conformément au contrat de transport] si le demandeur prouve que [le retard de livraison,] la perte ou le dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises résulte d'un acte ou d'une omission [personnels]<sup>94</sup> de la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité qui a été commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit témérement et en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement.

Article 20 6-9 Avis de perte, de dommage ou de retard

1. 6-9-1 Le transporteur est présumé, en l'absence de preuve contraire, avoir livré les marchandises telles que celles-ci sont décrites dans les données du contrat, à moins qu'un avis<sup>95</sup> de perte ou de dommage subi par les marchandises [ou lié aux marchandises]<sup>96</sup> indiquant la nature générale de cette perte ou de ce dommage n'ait été donné [par le destinataire ou en son nom]<sup>97</sup> avant la livraison ou au moment de la livraison au transporteur ou à la partie exécutante qui a livré les marchandises, ou, si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans [les trois jours ouvrables] [un délai raisonnable] [jours ouvrables au lieu de livraison] [jours consécutifs]<sup>98</sup> suivant la livraison des marchandises. Un tel avis n'est pas nécessaire dans le cas

<sup>94</sup> Au cours du débat initial relatif à cette disposition, comme indiqué au paragraphe 92 du document A/CN.9/525, le Groupe de travail a pris note des observations et des suggestions qui avaient été faites et a décidé de maintenir le texte du projet d'article 6.8 (devenu l'article 19) dans le projet d'instrument en vue d'en poursuivre l'examen à un stade ultérieur. Toutefois, comme indiqué aux paragraphes 260 et 261 du document A/CN.9/526, à l'issue d'un débat concernant la référence à "un acte ou une omission personnels" de la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité, le Groupe de travail a décidé de placer entre crochets le mot "personnels" aux fins de la poursuite de la discussion à un stade ultérieur.

<sup>95</sup> Le paragraphe 94 du document A/CN.9/525 donne pour instruction au secrétariat de tenir compte du large appui manifesté en faveur de la forme écrite de l'avis et de l'intégration des communications électroniques lorsqu'il établirait la version révisée du projet de texte. L'article 2.3 (devenu l'article 5) du projet d'instrument prévoit que l'avis visé, entre autres, à l'article 6.9.1 (devenu le paragraphe 1) peut être donné au moyen d'une communication électronique ou, à défaut, doit l'être par écrit.

<sup>96</sup> Conformément aux observations figurant au paragraphe 97 du document A/CN.9/525, le membre de phrase "ou lié aux marchandises" a été placé entre crochets et les mots "par le destinataire ou en son nom" ont été ajoutés. Il est possible que ces observations n'aient pas obtenu un appui suffisant.

<sup>97</sup> Ibid.

<sup>98</sup> Le paragraphe 95 du document A/CN.9/525 donne pour instruction au secrétariat de placer entre crochets les mots "trois jours ouvrables", et d'ajouter d'autres variantes, également entre crochets.

d'une perte ou d'un dommage qui est constaté lors d'une inspection commune<sup>99</sup> des marchandises effectuée par le destinataire et le transporteur ou la partie exécutante dont la responsabilité est invoquée.

2. 6.9.2 Aucune réparation n'est due en vertu de l'article ~~6.4~~ 16 à moins qu'un avis notifiant cette perte<sup>100</sup> n'ait été donné à la personne dont la responsabilité est invoquée dans un délai de 21 jours consécutifs à compter de la livraison des marchandises.

3. 6.9.3 Lorsque l'avis visé dans le présent chapitre est donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises, il a le même effet que s'il avait été donné au transporteur, et un avis donné au transporteur a le même effet qu'un avis donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises.

4. 6.9.4 En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, les parties à la demande ou au litige doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection et au pointage des marchandises et [pour accéder] [doivent donner accès] aux enregistrements et documents concernant le transport des marchandises<sup>101</sup>.

#### Article 21 ~~6.10~~ Recours judiciaires

Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par le présent instrument et les obligations imposées par celui-ci sont applicables dans toute action contre le transporteur ou une partie exécutante pour perte ou dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport et pour retard de livraison de ces marchandises<sup>102</sup>, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou extracontractuelle ou autrement.

---

<sup>99</sup> Il a été déclaré au paragraphe 96 du document A/CN.9/525 que le terme "inspection contradictoire" ou en anglais "*concurrent inspection*" conviendrait peut-être mieux pour les pays de droit romain.

<sup>100</sup> Le Groupe de travail voudra peut-être examiner s'il faudrait ajouter un texte indiquant que cette perte devrait être limitée à la perte pour cause de retard.

<sup>101</sup> Il est indiqué au paragraphe 100 du document A/CN.9/525 que cette disposition devrait aussi mentionner l'accès aux enregistrements et documents concernant le transport des marchandises. Les mots entre crochets constituent deux variantes: la première lie l'accès à l'obligation de donner "toutes les facilités raisonnables", la seconde est indépendante, la notion de "caractère raisonnable" ne s'appliquant pas à elle.

<sup>102</sup> Le paragraphe 102 du document A/CN.9/525 indique que la suggestion tendant à inclure dans le projet d'article une référence au retard de livraison a bénéficié d'un large appui.

CHAPITRE 6. DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AU  
TRANSPORT PAR MER [OU AUTRES EAUX NAVIGABLES]<sup>103</sup>

Article 22. Responsabilité du transporteur<sup>104</sup>

Variante A<sup>105</sup>

~~1. 6.1.2~~ [Nonobstant les dispositions de l'article ~~14-1~~ ~~6.1.1~~, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant

~~a) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou autres préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;~~

~~— [b) d'un incendie à bord du navire, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur.]~~<sup>106</sup>

2. 6.1.3 bis L'article 14 s'applique également dans le cas des événements suivants:

a) ↗) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer; et

[b) ✕i) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;]

<sup>103</sup> Comme indiqué dans la note 50 ci-dessus, compte tenu du large soutien exprimé au sein du Groupe de travail en faveur de l'application du projet d'instrument au transport de porte-à-porte et non de port-à-port (voir par. 239 du document A/CN.9/526), on a pensé que le fait de présenter dans un chapitre séparé les dispositions du projet d'instrument devant s'appliquer uniquement au transport par mer pourrait aider à restructurer le projet d'instrument. Par conséquent, les dispositions ci-après du chapitre 6 (devenu le chapitre 5) ont été déplacées pour être regroupées sous le présent titre: article 6.1.2 (devenu l'article 22) et les parties pertinentes de l'article 6.1.3 (devenu aussi l'article 22) sur le fondement de la responsabilité, l'article 6.5 (devenu l'article 23) relatif au déroutement et l'article 6.6 (devenu l'article 24) relatif aux marchandises en pontée.

<sup>104</sup> Si la variante B ou C des paragraphes 1 et 2 de l'article 14 est adoptée, le Groupe de travail voudra peut-être réexaminer le présent article en vue d'adopter une approche cohérente pour ce qui est du renversement des présomptions.

<sup>105</sup> La variante A de l'article 22 se fonde sur le texte initial du projet d'instrument.

<sup>106</sup> L'article 6.1.2 a) a été supprimé compte tenu du fait qu'aux paragraphes 35 et 36 du document A/CN.9/525, il a été largement estimé que la suppression de cette exception du régime international s'appliquant au transport de marchandises par mer constituerait un progrès important vers la modernisation et l'harmonisation du droit international des transports. Il a en outre été souligné que ce progrès pourrait être nécessaire dans le contexte de l'élaboration de règles internationales régissant le transport de porte à porte. Selon un point de vue voisin, bien qu'une élimination de l'exception générale fondée sur l'erreur des navigations soit probablement inévitable, l'alinéa a) devrait être conservé entre crochets en attendant qu'une décision définitive soit prise en ce qui concerne l'ensemble de la question de la responsabilité (c'est-à-dire les divers aspects de régime de responsabilité applicables aux diverses parties concernées). À l'issue d'un débat, le Groupe de travail a décidé de supprimer l'alinéa a). L'article 6.1.2 b) (devenu l'article 22-1) a été conservé entre crochets suite à la décision prise par le Groupe de travail au paragraphe 37 du document A/CN.9/525.

Au paragraphe 43 du même document, il a été suggéré que, si elle était maintenue, la mention concernant l'incendie à bord du navire devrait être transférée du projet d'article 6.1.2 au projet d'article 6.1.3 (qui figurent à présent tous les deux dans l'article 22), ce qui n'a pas été fait dans la variante A, mais dans la variante B.

## Variante B

6.1.2 ~~[Nonobstant les dispositions de l'article 6.1.1 14-1, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant~~

~~— a) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou autres préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;~~

~~— [b) d'un incendie à bord du navire, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur.]<sup>107</sup>~~

6.1.3 *bis* L'article 14 s'applique également dans le cas des événements suivants:

a) ~~v)~~ sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

~~[b) xi)~~ péril, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;] [et]

[c) ~~ix)~~ incendie à bord du navire, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;]<sup>108</sup>

Article 23. 6.5 Déroutement

1. a) Le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison dû à un déroutement<sup>109</sup> pour sauver ou tenter de sauver des vies [ou des biens]<sup>110</sup> en mer [ou à tout autre déroutement [raisonnable]]<sup>111</sup>.

2. b) Lorsque, en vertu du droit national, un déroutement constitue en soi un manquement aux obligations du transporteur, un tel manquement n'a d'effet que conformément ~~aux dispositions du~~ au présent instrument<sup>112</sup>.

<sup>107</sup> Voir *supra*, note 106.

<sup>108</sup> Au paragraphe 43 du document A/CN.9/525, il a été suggéré que, si elle était maintenue, la mention concernant l'incendie à bord du navire devrait être transférée du projet d'article 6.1.2 au projet d'article 6.1.3 (devenu l'article 22).

<sup>109</sup> Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si, comme indiqué au paragraphe 73 du document A/CN.9/525, il faudrait insérer les mots "autorisé par le chargeur ou un déroutement" après les mots "retard de livraison dû à un déroutement".

<sup>110</sup> Comme suite au paragraphe 72 du document A/CN.9/525, la référence au sauvetage des biens a été mise entre crochets car des objections ont été soulevées concernant l'inclusion de ce type de sauvetage.

<sup>111</sup> La référence à tout autre déroutement raisonnable a été placée entre crochets compte tenu des questions soulevées au paragraphe 73 du document A/CN.9/525 quant à son utilisation. Il a en outre été suggéré au paragraphe 72 du même document de préciser dans le projet d'article que, lorsque les marchandises ont été sauvées grâce à un déroutement effectué contre rétribution, cette rétribution pouvait être utilisée pour réparer le préjudice causé par le retard qui en a résulté.

<sup>112</sup> Une variante de ce paragraphe serait la suivante: "Lorsque, en vertu du droit national, un déroutement constitue en soi un manquement aux obligations du transporteur, un tel manquement ne priverait le transporteur ou une partie exécutante d'aucune exonération ni limitation de responsabilité prévue par le présent instrument." Si cette variante est adoptée, le Groupe de travail voudra peut-être examiner si le paragraphe 1 est nécessaire.

Article 24. 6-6 Marchandises en pontée<sup>113</sup>

1. 6-6.1 Les marchandises ne peuvent être transportées sur le pont ou au-dessus du niveau du pont que si

a) ~~i)~~ cela est exigé par les lois ou les règles ou règlements administratifs applicables; ou

b) ~~ii)~~ elles sont transportées dans ou sur des conteneurs sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs; ou

c) ~~iii)~~ dans les cas non couverts par les alinéas a) ~~i)~~ ou b) ~~ii)~~ du présent article, le transport en pontée soit est effectué conformément au contrat de transport ou aux coutumes, usages et pratiques du commerce, soit découle d'autres usages ou pratiques du commerce en question.

2. 6-6.2 Si les marchandises ont été expédiées conformément au paragraphe 1 a) et c) à l'article 6-6.1 i) et iii), le transporteur n'est pas responsable de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ni du retard de livraison qui résultent des risques spéciaux que comporte leur transport en pontée. Si les marchandises sont transportées sur le pont ou au-dessus du niveau du pont conformément au paragraphe 1 b) à l'article 6-6.1 ii), le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ou du retard de livraison, en vertu des dispositions du présent instrument, sans qu'il soit tenu compte du fait qu'elles ont été transportées sur le pont ou au-dessus du niveau du pont. Si les marchandises sont transportées en pontée dans des cas autres que ceux autorisés en vertu du paragraphe 1 de l'article 6-6.1, le transporteur est responsable, indépendamment ~~des dispositions~~ de l'article 14 6-1, de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ou du retard de livraison résultant exclusivement de leur transport en pontée.

3. 6-6.3 Si les marchandises ont été expédiées conformément au paragraphe 1 c) à l'article 6-6.1 iii), le fait que certaines marchandises sont transportées en pontée doit être indiqué dans les données du contrat. Si tel n'est pas le cas, le transporteur assume la charge de prouver que le transport en pontée est effectué conformément au paragraphe 1 c) à l'article 6-6.1 iii) et, si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis, il n'a pas le droit d'opposer cette disposition à un tiers qui a obtenu ce document de transport ou cet enregistrement électronique de bonne foi.

4. 6-6.4 Si le transporteur visé par le présent article 24 6-6 est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises transportées en pontée ou du retard de livraison de ces marchandises, sa responsabilité est limitée comme prévu aux articles 16 6-4 et 18 6-7; cependant, si le transporteur et le chargeur ont expressément convenu que les marchandises seraient transportées en cale, le transporteur n'a pas le droit de limiter sa responsabilité pour toute perte ou tout dommage subi par les marchandises qui résulte exclusivement de leur transport en pontée.

<sup>113</sup> Comme indiqué au paragraphe 80 du document A/CN.9/525, le Groupe de travail a décidé de conserver la structure et le contenu de l'article 6.6 (devenu l'article 24) aux fins de la poursuite de la discussion à un stade ultérieur. Il voudra peut-être noter que cet article dépend dans une large mesure de la définition de "conteneur" figurant à l'article 1 s).

## CHAPITRE 7. OBLIGATIONS DU CHARGEUR

### Article 25

~~7.1~~ [Sous réserve des dispositions du contrat de transport,]<sup>114</sup> le chargeur remet les marchandises prêtes pour le transport ~~et~~<sup>115</sup> dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de brêlage, d'immobilisation et de déchargement dont elles feront l'objet, et ne causeront pas de dommage corporel ou matériel. Au cas où les marchandises sont remises dans ou sur un conteneur ou une remorque où elles ont été placées par le chargeur, celui-ci doit les arrimer, les brêler et les immobiliser dans ou sur le conteneur ou la remorque de telle manière qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention et de déchargement du conteneur ou de la remorque, et ne causeront pas de dommage corporel ou matériel<sup>116</sup>.

### Article 26

~~7.2~~ Le transporteur fournit au chargeur, à sa demande, les informations dont il a connaissance et les instructions qui sont raisonnablement nécessaires ou qui revêtent de l'importance pour le chargeur pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu de l'article ~~25~~ ~~7.1~~<sup>117</sup>.

### Article 27

~~7.3~~ Le chargeur fournit au transporteur les informations, instructions et documents qui sont raisonnablement nécessaires pour:

- a) la manutention et le transport des marchandises, y compris les précautions devant être prises par le transporteur ou une partie exécutante;
- b) le respect des règles, règlements et autres exigences des autorités concernant le transport prévu, y compris les déclarations, demandes et autorisations concernant les marchandises;
- c) la compilation des données du contrat et l'émission des documents de transport ou des enregistrements électroniques, y compris les renseignements visés à

---

<sup>114</sup> Comme indiqué au paragraphe 148 du document A/CN.9/510, le Groupe de travail est convenu de placer le membre de phrase "Sous réserve des dispositions du contrat de transport" entre crochets, en attendant des consultations et des discussions complémentaires sur l'étendue de l'obligation du transporteur et la mesure dans laquelle celle-ci relevait de la liberté contractuelle.

<sup>115</sup> Les paragraphes 145 et 148 du document A/CN.9/510 indiquent que le Groupe de travail est convenu de supprimer le mot "et".

<sup>116</sup> Le Groupe de travail a pris note de la suggestion faite au paragraphe 148 du document A/CN.9/510 d'établir un autre libellé reposant sur les articles 12, 13 et 17 des Règles de Hambourg.

<sup>117</sup> Comme indiqué au paragraphe 151 du document A/CN.9/510, on s'est demandé si le projet de disposition, qui traitait essentiellement des obligations du transporteur, était bien à sa place dans un chapitre consacré aux obligations du chargeur. Il a toutefois été considéré qu'en raison du lien étroit entre le projet d'article 7.2 (devenu l'article 26) et les autres dispositions du projet de chapitre 7 (contenant à présent les articles 25 à 32), l'endroit n'était pas nécessairement mal choisi. Tout en tenant compte des autres observations faites aux paragraphes 149 à 151 du même document, le Groupe de travail a décidé de conserver le projet de disposition afin de l'examiner en détail à une session ultérieure (par. 152 du document A/CN.9/510).

l'article ~~34-1~~ ~~8-2-1~~ b) et c), le nom de la partie devant être identifiée comme le chargeur dans les données du contrat et le nom du destinataire ou l'ordre, à moins que le chargeur puisse raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du transporteur<sup>118</sup>.

#### Article 28

~~7.4~~ Les informations, instructions et documents que le chargeur et le transporteur se communiquent en vertu des articles ~~26~~ ~~7-2~~ et ~~27~~ ~~7-3~~ doivent être fournis en temps utile et être exacts et complets<sup>119</sup>.

#### Article 29

##### Variante A<sup>120</sup>

~~[7.5~~ Le chargeur et le transporteur sont responsables<sup>121</sup> l'un envers l'autre et envers le destinataire et la partie contrôlante de toute perte ou tout dommage résultant du non-respect par l'un ou l'autre des obligations leur incombant respectivement en vertu des articles ~~26~~ ~~7-2~~, ~~27~~ ~~7-3~~ et ~~28~~ ~~7-4~~.]<sup>122</sup>

<sup>118</sup> Comme indiqué au paragraphe 153 du document A/CN.9/510, le Groupe de travail a approuvé le libellé du projet d'article 7.3 (devenu l'article 27) comme une base solide pour la reprise ultérieure des discussions.

<sup>119</sup> Comme indiqué au paragraphe 154 du document A/CN.9/510, le Groupe de travail est convenu de conserver le texte pour complément d'examen.

<sup>120</sup> La variante A de l'article 29 se fonde sur le texte initial du projet d'instrument.

<sup>121</sup> Comme indiqué au paragraphe 156 du document A/CN.9/510, on a craint que le type de responsabilité établie par l'article 7.5 (devenu le paragraphe 1) ne soit pas appropriée étant donné que les obligations énoncées dans les articles 7.2, 7.3 et 7.4 (devenus les articles 26, 27 et 28) n'étaient pas absolues et impliquaient un jugement de valeur. Certaines délégations ont jugé excessif que l'on impose une responsabilité de plein droit en cas d'inexécution de ce qu'elles considéraient comme des obligations souples et imprécises. Il a aussi été dit que la disposition, dans son libellé actuel, était ambiguë et qu'on ignorait quels en seraient les effets, s'agissant de la responsabilité envers un destinataire ou une partie contrôlante ou de la question de savoir si un transporteur serait responsable envers un destinataire au cas où le chargeur n'aurait pas communiqué les données nécessaires et vice-versa.

<sup>122</sup> Une autre inquiétude exprimée au paragraphe 157 du document A/CN.9/510 avait trait au fait que la disposition ne prévoyait pas de responsabilité partagée dans les cas où le chargeur et le transporteur étaient concurremment responsables et au fait que la disposition était ambiguë car on ne voyait pas bien ce que signifiaient les mots "toute perte ou tout dommage" par rapport, notamment, à l'expression "préjudice matériel ou corporel" employée à l'article 7.6 (devenu l'article 30). Le paragraphe 158 du document A/CN.9/510 indique que le Groupe de travail a finalement décidé de mettre l'article 7.5 (devenu l'article 29) entre crochets en attendant qu'il soit réexaminé à la lumière des préoccupations et propositions mentionnées dans les paragraphes 156 et 157. Le secrétariat a été prié d'élaborer une version révisée, assortie de variantes possibles tenant compte des suggestions faites. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est généralement convenu que, lors de la révision du projet d'article 7.5 (devenu l'article 29), il faudrait tenir dûment compte du fait que les informations qui y étaient visées pourraient être communiquées au moyen de messages électroniques, c'est-à-dire introduites dans un système de communication électronique et reproduites avec ou sans changement pendant la transmission. La variante B a été élaborée compte tenu de ces observations.

Variante B

1. Le chargeur est responsable envers le transporteur, le destinataire et la partie contrôlante de toute perte ou tout préjudice matériel [ou corporel] résultant du non-respect des obligations lui incombant en vertu des articles 27 et 28.

2. Le transporteur est responsable envers le chargeur, le destinataire et la partie contrôlante de toute perte ou tout préjudice matériel [ou corporel] résultant du non-respect des obligations lui incombant en vertu des articles 26 et 28.

3. Lorsque la perte ou le préjudice matériel [ou corporel] résulte du non-respect à la fois par le chargeur et par le transporteur de leurs obligations respectives, le chargeur et le transporteur sont solidairement responsables envers le destinataire ou la partie contrôlante pour cette perte ou ce préjudice matériel [ou corporel].]

Article 30

Variante A<sup>123</sup>

~~7.6~~ Le chargeur est responsable envers le transporteur de toute perte ou tout préjudice matériel ou corporel causé par les marchandises et de tout manquement aux obligations lui incombant en vertu de l'article ~~7.1~~ 25, à moins qu'il ne prouve que cette perte ou ce préjudice a été causé par des événements ou à la suite de circonstances qu'un chargeur diligent n'aurait pas pu éviter ou dont il n'aurait pas pu empêcher les conséquences.

Variante B

Un chargeur n'est pas responsable d'une perte ou d'un dommage subi par le transporteur ou un navire résultant d'une cause quelconque en l'absence d'un acte, d'une faute ou d'une négligence de sa part [, ou de la part de ses mandataires ou préposés]<sup>124</sup>.

Variante C

Le chargeur est responsable envers le transporteur de toute perte ou tout préjudice matériel ou corporel causé par les marchandises et de tout manquement aux obligations lui incombant en vertu de l'article 25, à moins qu'il ne prouve qu'il n'a pas causé cette perte ou ce préjudice ou qu'il n'y a pas contribué<sup>125</sup>.

Article 31

~~7.7~~ Si une personne identifiée comme "chargeur" dans les données du contrat, bien qu'elle ne soit pas le chargeur tel que défini à l'article ~~1.19~~ 1 d), accepte le

---

<sup>123</sup> La variante A de l'article 30 se fonde sur le texte initial du projet d'instrument.

<sup>124</sup> Comme indiqué aux paragraphes 161 et 170 du document A/CN.9/510, il a été convenu de faire figurer cette variante aux côtés du libellé initial de l'article 7.6 (variante A) de sorte que ces deux textes puissent être examinés à nouveau lors d'une session ultérieure du Groupe de travail. Le paragraphe 166 du même document indique en outre qu'il faudrait peut-être supprimer la mention des "mandataires ou préposés" du chargeur, étant donné que la question pourrait être traitée à l'article 7.8 (devenu l'article 32).

<sup>125</sup> Cette variante est censée refléter le texte de la variante C de l'article 14-1 et 2. Le Groupe de travail voudra peut-être envisager un texte semblable pour cette disposition en fonction de la variante qu'il adoptera pour l'article 14-1 et 2.

document de transport ou l'enregistrement électronique, elle est alors a) soumise aux responsabilités et obligations qui incombent au chargeur en vertu du présent chapitre et de l'article ~~4.5~~ 57, et b) bénéficie des droits et exonérations dont bénéficie le chargeur en vertu du présent chapitre et du chapitre 13.

#### Article 32

~~7.8~~ Le chargeur répond des actes et omissions de toute personne à qui il a délégué l'exécution de l'une quelconque des obligations lui incombant en vertu du présent chapitre, y compris de ses sous-traitants, employés, agents et toutes autres personnes qui agissent, soit directement soit indirectement, à sa demande ou sous sa supervision ou son contrôle, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Le chargeur n'est tenu responsable en vertu de la présente disposition que lorsque la personne concernée a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent<sup>126</sup>.

### CHAPITRE 8. DOCUMENTS DE TRANSPORT ET ENREGISTREMENTS ÉLECTRONIQUES

#### Article 33. ~~8.1~~ Émission du document de transport ou de l'enregistrement électronique

Lors de la remise des marchandises ~~à un~~ au transporteur ou ~~à une~~ la partie exécutante:

a) ~~i)~~ l'expéditeur est en droit d'obtenir un document de transport ou, si le transporteur y consent, un enregistrement électronique constatant la réception des marchandises par le transporteur ou la partie exécutante;

b) ~~ii)~~ le chargeur ou, si ce dernier l'indique au transporteur, la personne visée à l'article ~~31~~ 7.7 est en droit d'obtenir du transporteur un document de transport négociable approprié, sauf si le chargeur et le transporteur sont convenus, expressément ou tacitement, de ne pas utiliser un document de transport négociable, ou si la coutume, l'usage ou la pratique du commerce est de ne pas en utiliser. Si, conformément à l'article ~~3~~ 2.1, le transporteur et le chargeur sont convenus d'utiliser un enregistrement électronique, le chargeur est en droit d'obtenir du transporteur un enregistrement électronique négociable, sauf s'ils sont convenus de ne pas utiliser un tel enregistrement, ou si la coutume, l'usage ou la pratique du commerce est de ne pas en utiliser<sup>127</sup>.

<sup>126</sup> Comme indiqué aux paragraphes 169 et 170 du document A/CN.9/510, le Groupe de travail a convenu que l'article 7.8 (devenu l'article 32) constituait une base pour la poursuite des discussions, mais qu'il fallait tenir compte des diverses préoccupations qui avaient été exprimées en ce qui concerne son libellé actuel. À l'issue de la discussion, il a été proposé de réduire la portée de cet article de façon à ce qu'il ne vise que les obligations du chargeur susceptibles d'être déléguées. Il a été convenu de conserver le texte de l'article 7.8 (devenu l'article 32) ainsi que le texte proposé au paragraphe 161 du document A/CN.9/510 comme variante du libellé actuel de l'article 7.6 (devenu l'article 30) de sorte que ces deux textes puissent être de nouveau examinés lors d'une session ultérieure du Groupe de travail.

<sup>127</sup> Comme indiqué au paragraphe 25 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé que l'article 8.1 (devenu l'article 33) était généralement acceptable quant au fond. En outre, pour ce

Article 34. 8.2 Données du contrat

~~1. 8.2.1~~ Les données du contrat figurant dans le document de transport ou l'enregistrement électronique visé à l'article ~~33 8.1~~ doivent comprendre notamment:

- a) une description des marchandises;
- b) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles que fournies par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive lesdites marchandises;
- c)
  - i) le nombre de colis, le nombre de pièces ou la quantité tels que fournis par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive les marchandises<sup>128</sup>; et
  - ii) le poids tel que<sup>129</sup> fourni par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive les marchandises;
- d) une indication de l'état et du conditionnement apparents des marchandises au moment auquel le transporteur ou une partie exécutante les reçoit pour expédition;
- e) le nom et l'adresse du transporteur; et
- f) la date:

---

qui est de l'alinéa i) (devenu l'alinéa a)), il a été suggéré de remplacer les mots "document de transport" par le mot "récépissé". Bien que l'on ait donné généralement la préférence au terme "document de transport" par souci de cohérence terminologique, il a été reconnu que, du fait que tous les documents de transport tels que définis à l'article 1.20 (devenu l'article 1 k)) ne remplissaient pas la fonction d'attestation de la réception des marchandises par le transporteur, il était important d'indiquer très clairement qu'en vertu de l'alinéa i) (devenu l'alinéa a)), le document de transport devrait remplir la fonction de récépissé. Par ailleurs, comme indiqué au paragraphe 26 du document A/CN.9/526, il a été demandé si l'article 8.1 (nouvel article 33) ne risquait pas d'interférer avec diverses pratiques existantes concernant l'utilisation de types particuliers de documents de transport, tels que les connaissements "reçus pour embarquement" et "à bord". Il a été répondu que l'article 8.1 (devenu l'article 33) avait été rédigé de manière très large pour englober tout type de document de transport susceptible d'être utilisé dans la pratique, y compris tout type particulier de connaissement ou même certains types de lettres de transport non négociables.

<sup>128</sup> Comme indiqué au paragraphe 27 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail est convenu d'ajouter ces mots. Comme indiqué au paragraphe 28 du même document, on a exprimé la crainte que cet ajout ne soit interprété comme imposant au chargeur une lourde responsabilité, en particulier si le chapitre 8 (nouveaux articles 33 à 40) devait être lu en conjonction avec l'article 7.4 (devenu l'article 28). On a répondu que l'article 8.2.1 (devenu le paragraphe 1) ne devait pas être interprété comme créant une responsabilité quelle qu'elle soit pour le chargeur en vertu du projet de chapitre 7.

<sup>129</sup> La crainte a été exprimée au paragraphe 28 du document A/CN.9/526 que les mots "tel que fourni par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive les marchandises" ne soient interprétés comme imposant au chargeur une lourde responsabilité et on a répondu que cette disposition ne visait pas à créer une responsabilité quelle qu'elle soit pour le chargeur. Le Groupe de travail voudra peut-être envisager de remplacer la formule "tel que fourni par le chargeur" par la formule "s'il est fourni par le chargeur". Il faudrait être prudent en ce qui concerne l'emploi de ces formules dans chacune des dispositions pertinentes.

- i) à laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises; ou
- ii) à laquelle les marchandises ont été mises à bord du navire; ou
- iii) à laquelle le document de transport ou l'enregistrement électronique a été émis<sup>130</sup>.

2. 8.2.2 L'expression "état et conditionnement apparents des marchandises" employée à l'article ~~8.2.1~~ au paragraphe 1 désigne l'état et le conditionnement des marchandises établis à partir:

- a) d'une inspection externe raisonnable des marchandises telles qu'elles sont emballées au moment où le chargeur les remet au transporteur ou à une partie exécutante; et
- b) de toute inspection supplémentaire que le transporteur ou une partie exécutante réalise effectivement avant d'émettre le document de transport ou l'enregistrement électronique<sup>131</sup>.

#### Article 35 ~~8.2.3~~ Signature<sup>132</sup>

- a) Un document de transport est signé par le transporteur ou par une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier.
- b) Un enregistrement électronique est authentifié par la signature électronique du transporteur ou d'une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier. Aux fins de la présente disposition, une telle signature électronique désigne des données sous forme électronique contenues dans l'enregistrement électronique ou logiquement associées d'une autre manière audit enregistrement, qui sont utilisées pour identifier le signataire dans le cadre de l'enregistrement électronique et pour indiquer que le transporteur approuve cet enregistrement<sup>133</sup>.

<sup>130</sup> Comme indiqué au paragraphe 75 du document A/CN.9/526, il a été suggéré que le Groupe de travail envisage de modifier l'article 8.2.1 (devenu le paragraphe 1) de façon à inclure le nom et l'adresse du destinataire parmi les données du contrat devant figurer dans le document de transport. Voir également les propositions de modification de l'article 10.3.1 (devenu l'article 48) ci-dessous. Le Groupe de travail voudra peut-être déterminer si le nom et l'adresse du destinataire doivent figurer sur une liste d'éléments obligatoires. Il voudra peut-être en outre examiner qu'elle serait la sanction en cas de non-communication des informations obligatoires. Cette sanction pourrait être différente selon qu'un document de transport est négociable ou non.

<sup>131</sup> Le paragraphe 31 du document A/CN.9/526 indique que le Groupe de travail a jugé l'article 8.2.2 (devenu le paragraphe 2) généralement acceptable quant au fond.

<sup>132</sup> Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si le terme "signature" devrait être défini comme, par exemple, à l'article 14-3 des Règles de Hambourg, en particulier à la lumière de la pratique moderne.

<sup>133</sup> Comme indiqué au paragraphe 32 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail est convenu que l'article 8.2.3 (devenu l'article 35) était généralement acceptable quant au fond, mais qu'il faudrait peut-être examiner plus en avant cette disposition à un stade ultérieur afin de vérifier sa cohérence avec la Loi type de la CNUDCI sur les signatures électroniques (2001). Lors de la révision de cette disposition, il serait peut-être utile de garder à l'esprit les articles 14-2 et 3 des Règles de Hambourg.

### Article 36 8.4 Insuffisance des données du contrat<sup>134</sup>

#### 1. 8.2.4 ~~Omission d'éléments devant figurer dans les données du contrat~~

Le défaut d'une ou de plusieurs des données du contrat visées à l'article ~~34-1 8.2.1~~, ou l'inexactitude d'une ou de plusieurs de ces données, n'a pas en soi d'incidence sur la nature juridique ou la validité du document de transport ou de l'enregistrement électronique<sup>135</sup>.

#### 2. 8.4.1 ~~Date~~

Si les données du contrat comprennent la date, mais n'en indiquent pas la signification, la date est considérée être:

a) si les données du contrat indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire, la date à laquelle toutes les marchandises indiquées dans le document de transport ou l'enregistrement électronique ont été chargées sur le navire; ou

b) si les données du contrat n'indiquent pas que les marchandises ont été chargées sur un navire, la date à laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises<sup>136</sup>.

#### [3. 8.4.2 Défaut d'identification du transporteur

Si les données du contrat n'identifient pas le transporteur, mais indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire désigné, le propriétaire inscrit du navire est présumé être le transporteur. Le propriétaire inscrit peut réfuter cette présomption en prouvant que le navire était l'objet, au moment du transport, d'un affrètement coque nue qui transfère la responsabilité contractuelle du transport des marchandises à un affréteur coque nue identifié. [Si le propriétaire inscrit réfute la présomption selon laquelle il est le transporteur en vertu du présent article, l'affréteur coque nue au moment du transport est présumé être le transporteur de la même manière que le propriétaire inscrit était présumé être le transporteur.]]<sup>137</sup>

<sup>134</sup> Pour une plus grande cohérence, cette disposition a été déplacée de sa position initiale pour être insérée ici.

<sup>135</sup> Comme indiqué au paragraphe 34 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé que l'article 8.2.4 (devenu le paragraphe 1) était généralement acceptable quant au fond.

<sup>136</sup> Comme indiqué au paragraphe 55 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé que l'article 8.4.1 (devenu le paragraphe 2) était généralement acceptable quant au fond, tout en notant la question soulevée en ce qui concerne les enregistrements électroniques, en particulier que les mots "document de transport ou enregistrement électronique" apparaissaient souvent dans les dispositions du chapitre 8 du projet d'instrument et que leur répétition avait pour effet de souligner la distinction entre les documents de transport et les enregistrements électroniques au lieu de mettre l'accent sur la teneur du document, comme le prévoyait le mandat du Groupe de travail.

<sup>137</sup> Comme indiqué au paragraphe 60 du document A/CN.9/526, selon l'opinion qui a prévalu au sein du Groupe de travail, l'article 8.4.2 (devenu le paragraphe 3) identifiait un problème sérieux qui devait être traité dans le projet d'instrument, mais la question exigeait une étude plus approfondie des autres moyens qui permettraient de régler ce problème et la disposition telle qu'elle était rédigée n'était pas encore satisfaisante. Le Groupe de travail a décidé de maintenir l'article 8.4.2 (devenu le paragraphe 3) entre crochets dans le projet d'instrument et de l'examiner d'une façon plus détaillée à une date ultérieure.

#### 4. 8.4.3 ~~État et conditionnement apparents~~

Si les données du contrat n'indiquent pas l'état et le conditionnement apparents des marchandises au moment où le transporteur ou une partie exécutante les reçoit du chargeur, le document de transport ou l'enregistrement électronique constitue, selon le cas, une présomption, sauf preuve contraire, ou une preuve concluante en vertu de l'article ~~39 8.3.3~~ que l'état et le conditionnement apparents des marchandises étaient bons au moment où le chargeur les a remises au transporteur ou à une partie exécutante<sup>138</sup>.

#### Article 37. 8.3 Réserves concernant la description des marchandises dans les données du contrat

~~8.3.1 Dans les cas énumérés ci-après, l~~ Le transporteur, s'il agit de bonne foi lorsqu'il émet un document de transport ou un enregistrement électronique, peut apporter des réserves aux informations mentionnées à l'article ~~34-1 a) 8.2.1 a)~~<sup>139</sup>, ~~34-1 b) 8.2.1 b)~~ ou ~~34-1 c) 8.2.1 c)~~ ~~en y insérant une clause appropriée indiquant dans les cas et de la manière décrits ci-dessous pour indiquer~~ qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies par le chargeur:

a) S'agissant de marchandises non conteneurisées:

i) si le transporteur peut montrer qu'il n'avait pas de moyens raisonnables de vérifier les informations fournies par le chargeur, il peut ~~inclure une réserve appropriée~~ en faire état dans les données du contrat en indiquant les informations en question; ou

ii) si le transporteur a des raisons de considérer que les informations fournies par le chargeur sont inexactes, il peut inclure une clause indiquant ce qu'il considère raisonnablement comme des informations exactes.

b) S'agissant de marchandises qui ~~lui~~ sont remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur fermé, sauf<sup>140</sup> si le transporteur ou une partie exécutante inspecte en fait les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur ou a d'une autre manière effectivement connaissance du contenu du conteneur avant l'émission du document de transport, à condition, toutefois, que dans ce cas, le transporteur puisse inclure une telle clause s'il considère raisonnablement que les informations fournies par le chargeur concernant le contenu du conteneur sont inexactes<sup>141</sup>, le transporteur peut inclure dans les données du contrat une réserve ~~appropriée~~ concernant:

<sup>138</sup> Comme indiqué au paragraphe 61 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé que l'article 8.4.3 (devenu le paragraphe 4) était généralement acceptable quant au fond.

<sup>139</sup> L'ajout d'une référence à l'article 8.2.1 a) (devenu l'article 34-1 a)) a été suggéré au paragraphe 36 du document A/CN.9/526.

<sup>140</sup> Le membre de phrase "sauf si le transporteur ou une partie exécutante inspecte en fait les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur ou a, d'une autre manière, effectivement connaissance du contenu du conteneur avant l'émission du document de transport, à condition, toutefois, que dans ce cas, le transporteur puisse inclure une telle clause s'il considère raisonnablement que les informations fournies par le chargeur concernant le contenu du conteneur sont inexactes" a été placé dans le chapeau, alors qu'il se trouvait initialement à la fin de l'alinéa, pour bien montrer qu'il est censé s'appliquer à l'ensemble de l'alinéa.

<sup>141</sup> Comme indiqué au paragraphe 36 du document A/CN.9/526, une autre suggestion, était d'inclure également une disposition libellée comme l'article 8.3.1 a) ii) (devenu l'alinéa a) ii))

i) les marques principales apposées sur les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur; ou

ii) le nombre de colis, le nombre de pièces ou la quantité de marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur;

c) S'agissant de marchandises remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur fermé, le transporteur peut apporter des réserves à toute mention du poids des marchandises ou du poids d'un conteneur et de son contenu en indiquant expressément qu'il n'a pas pesé le conteneur:

i) si le transporteur peut montrer que ni lui ni une partie exécutante n'ont pesé le conteneur; et

si le chargeur et le transporteur ne sont pas convenus avant l'embarquement de peser le conteneur et de mentionner le poids dans les données du contrat; ou

ii) si le transporteur peut montrer qu'il n'y avait pas de moyen commercialement raisonnable de vérifier le poids du conteneur<sup>142</sup>.

Article 38 8.3.2 Moyens raisonnables de vérification et bonne foi

Aux fins de l'article 37 8.3.1:

a) un "moyen raisonnable de vérification" doit être non seulement matériellement praticable mais aussi commercialement raisonnable;

b) ~~un~~ le transporteur agit de "bonne foi" lorsqu'il émet un document de transport ou un enregistrement électronique:

i) s'il ignore effectivement que l'une quelconque des indications essentielles figurant dans le document de transport ou l'enregistrement électronique est fausse ou trompeuse quant à son contenu; et

ii) s'il n'a pas intentionnellement omis de déterminer si une indication essentielle figurant dans le document de transport ou l'enregistrement électronique est fausse ou trompeuse quant à son contenu parce qu'il pense que cette indication est susceptible d'être fausse ou trompeuse;

---

dans l'article 8.3.1 b) (devenu l'alinéa b)) pour traiter du cas où le transporteur avait des raisons de considérer que les informations fournies par le chargeur au sujet du contenu du conteneur étaient inexactes. Le Groupe de travail voudra peut-être en outre prendre note des suggestions faites au paragraphe 37 du même document. L'une d'elles était de faire obligation au transporteur qui décidait d'assortir de réserves les informations données dans le document de transport d'en consigner les raisons. Une autre tendait à ce que le projet d'instrument traite du cas où le transporteur acceptait de ne pas assortir de réserves la description des marchandises, par exemple pour ne pas gêner l'émission d'un crédit documentaire, mais obtenait une garantie du chargeur. On a aussi émis l'idée que si le transporteur, agissant de mauvaise foi, s'était abstenu de son plein gré de faire des réserves sur les informations dans les données du contrat, un tel comportement devrait être sanctionné et que le transporteur ne devrait pouvoir invoquer aucune limitation de responsabilité.

<sup>142</sup> Comme indiqué au paragraphe 36 du document A/CN.9/526, il a été suggéré d'ajouter une disposition appropriée pour traiter du cas où il n'y avait pas de possibilité commercialement raisonnable de peser le conteneur. Le Groupe de travail voudra peut-être noter que ce sous-alinéa est censé s'aligner sur la disposition relative aux moyens raisonnables de vérification, dans l'article 38.

c) il incombe à la partie alléguant que le transporteur n'a pas agi de bonne foi lorsqu'il a émis un document de transport ou un enregistrement électronique de prouver que tel a été le cas<sup>143</sup>.

Article 39 8.3.3 Présomption sauf preuve contraire et preuve concluante

Sauf disposition contraire de l'article 40 8.3.4, un document de transport ou un enregistrement électronique qui atteste la réception des marchandises constitue:

a) une présomption, sauf preuve contraire, de la réception, par le transporteur, des marchandises décrites dans les données du contrat; et

b) une preuve concluante de la réception, par le transporteur, des marchandises décrites dans les données du contrat:

[i] si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable a été transféré à un tiers agissant de bonne foi; [ou

ii) variante A de l'alinéa b) ii)<sup>144</sup>

si une personne agissant de bonne foi a payé un prix ou a de toute autre manière modifié sa situation en se fiant à la description des marchandises figurant dans les données du contrat].

Variante B de l'alinéa b) ii)

si aucun document de transport négociable ou aucun enregistrement électronique négociable n'a été émis et le destinataire a acheté et payé les marchandises en se fiant à la description des marchandises figurant dans les données du contrat.<sup>145</sup>

Article 40 8.3.4 Effet Force probante des réserves

Si les données du contrat comprennent une réserve conforme aux prescriptions de l'article 37 8.3.1, le document de transport ne constitue pas une présomption, sauf preuve contraire, ou une preuve concluante en vertu de l'article 39 8.3.3 dans la mesure où cette réserve est apportée à la description des marchandises<sup>146</sup>.

<sup>143</sup> Comme indiqué au paragraphe 43 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé l'article 8.3.2 (devenu l'article 38) généralement acceptable quant au fond.

<sup>144</sup> La variante A de l'alinéa b) ii) se fonde sur le texte initial du projet d'instrument.

<sup>145</sup> Comme indiqué au paragraphe 48 du document A/CN.9/526, l'opinion qui a prévalu au sein du Groupe de travail a été qu'il fallait conserver l'article 8.3.3 b) ii) (devenu l'alinéa b) ii)) entre crochets et prier le secrétariat d'y apporter les modifications nécessaires en tenant dûment compte des points de vue qui avaient été exprimés et des suggestions qui avaient été faites dans les paragraphes 45 à 47.

<sup>146</sup> Comme indiqué aux paragraphes 50 à 52 du document A/CN.9/526, bien qu'un certain appui ait été exprimé en faveur du remaniement de l'article 8.3.4 (devenu l'article 40), l'opinion dominante a été favorable au maintien de cette disposition quant au fond en vue d'en poursuivre l'examen à une session ultérieure.

Le Groupe de travail voudra peut-être aussi examiner la variante de l'article 8.3.4 (devenu l'article 40) suggérée aux paragraphes 153 et 154 du document A/CN.9/WG.III/WP.21:

40-1 "Si les données du contrat comprennent une réserve, le document de transport ne constitue pas une présomption, sauf preuve contraire, ou une preuve concluante en vertu de l'article 39 8.3.3, dans la mesure où cette réserve est apportée à la description des marchandises, lorsque la réserve "produit des effets" en vertu de l'article 8.3.5 du paragraphe 2."

Il serait alors nécessaire d'ajouter un nouvel article 8.3.5 (qui deviendrait peut-être le

CHAPITRE 9. Fret<sup>147</sup>

## Article 41

~~1. 9.1~~ a) Le fret est acquis à la livraison des marchandises au destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article ~~7-3 4-1-3~~ [et est exigible lorsqu'il est acquis]<sup>148</sup>, à moins que les parties n'aient convenu que le fret est acquis, intégralement ou en partie, à un moment antérieur.

2. b) Sauf convention contraire, aucun fret n'est dû pour des marchandises perdues avant que le fret correspondant à ces marchandises ne soit acquis.

## Article 42

Variante A<sup>149</sup>

~~1. 9.2~~ a) Le fret est exigible lorsqu'il est acquis, à moins que les parties n'aient convenu que le fret est exigible, intégralement ou en partie, à un moment antérieur ou ultérieur.

2. b) Si, postérieurement au moment auquel le fret a été acquis, les marchandises sont perdues ou endommagées ou ne sont pas pour une autre raison livrées au destinataire conformément aux dispositions du contrat de transport, le fret

---

paragraphe 2) éventuellement libellé comme suit:

2. "Une réserve dans les données du contrat produit des effets aux fins ~~de l'article 8.3.4 du~~ paragraphe 1 dans les circonstances suivantes:

a) Pour des marchandises non conteneurisées, une réserve conforme aux prescriptions de l'article ~~37 8.3.4~~ produit des effets correspondant à son libellé;

b) Pour des marchandises expédiées en conteneur fermé, une réserve conforme aux prescriptions de l'article ~~37 8.3.4~~ produit des effets correspondant à son libellé:

i) si le transporteur ou une partie exécutante livre le conteneur intact et non endommagé, hormis tout dommage au conteneur dépourvu de lien de causalité avec toute perte ou tout dommage subi par les marchandises; et

ii) s'il n'existe aucune preuve qu'après sa réception par le transporteur ou une partie exécutante, le conteneur a été ouvert avant la livraison, sauf si:

1) le conteneur a été ouvert à des fins d'inspection;

2) l'inspection a été réalisée en présence de témoins appropriés; et

3) le conteneur a été dûment refermé après l'inspection, et a été à nouveau scellé s'il avait été scellé avant l'inspection."

<sup>147</sup> Au paragraphe 172 du document A/CN.9/510, à titre de commentaire général, on a dit que ni les Règles de La Haye ni les Règles de Hambourg ne contenaient de dispositions sur le fret et qu'il n'était pas certain que le projet d'instrument gagnerait à traiter de cette question. D'autres réserves ont été exprimées quant à l'insertion de dispositions sur le fret au motif que les pratiques variaient considérablement d'un secteur à l'autre. Le paragraphe 183 du même document indique que le projet de disposition devrait être restructuré comme suit: les articles 9.1 a) (devenu l'article 41-1) et 9.2 b) (devenu l'article 42-2) seraient fusionnés en une seule disposition, l'article 9.1 b) (devenu l'article 41-2) constituerait une disposition distincte et les alinéas b) et c) de l'article 9.2 (devenus les paragraphes 2 et 3 de l'article 42) seraient également fusionnés. Il a également été convenu à titre provisoire qu'une clarification appropriée devrait être apportée pour limiter l'application des alinéas b) et c) précités aux cas où un accord exprès avait été conclu par les parties.

<sup>148</sup> Comme indiqué au paragraphe 174 du document A/CN.9/510, de l'avis général, les parties devraient être libres de déterminer par contrat à quel moment le fret était acquis et quand son paiement était exigible. Voir également le paragraphe 183 du même document.

<sup>149</sup> La variante A de l'article 42 se fonde sur le texte initial du projet d'instrument.

demeure exigible, quelle que soit la cause de cette perte, de ce dommage ou de ce défaut de livraison.

3. ~~e)~~ Sauf convention contraire, le règlement du fret n'est soumis à aucune compensation, déduction ou remise du fait d'une éventuelle demande reconventionnelle formée par le chargeur ou le destinataire contre le transporteur, [lorsque le montant de la dette ou de la créance n'a pas encore été convenu ou établi].

#### Variante B<sup>150</sup>

Si, postérieurement au moment auquel le fret a été acquis, les marchandises sont perdues ou endommagées ou ne sont pas pour une autre raison livrées au destinataire conformément aux dispositions du contrat de transport, sauf convention contraire, le fret demeure exigible, quelle que soit la cause de cette perte, de ce dommage ou de ce défaut de livraison, et le règlement du fret n'est soumis à aucune compensation, déduction ou remise du fait d'une éventuelle demande reconventionnelle opposée par le chargeur ou le destinataire au transporteur, [lorsque le montant de la dette ou de la créance n'a pas encore été convenu ou établi]<sup>151</sup>.

#### Article 43

1. ~~9.3 a)~~ Sauf convention contraire, le chargeur est tenu de payer le fret et autres frais accessoires au transport des marchandises.

2. ~~b)~~ Lorsque le contrat de transport prévoit que la responsabilité du chargeur ou de toute autre personne identifiée dans les données du contrat comme étant le chargeur cessera, intégralement ou en partie, lors d'un certain événement ou après un moment donné, cette cessation n'a aucun effet:

a) ~~i)~~ sur toute responsabilité incombant en vertu du chapitre 7 au chargeur ou à une personne visée à l'article 31 ~~7.7~~; ou

b) ~~ii)~~ sur tout montant dû au transporteur en vertu du contrat de transport, sauf dans la mesure où le transporteur a, en vertu de l'article 45 ~~9.5~~ ou autrement, une garantie suffisante couvrant le règlement de ce montant;

c) ~~iii)~~ dans la mesure où elle est incompatible avec ~~les dispositions de~~ l'article 62 ~~12.4~~<sup>152</sup>.

#### Article 44

1. ~~9.4 a)~~ Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport négociable<sup>153</sup> ou un enregistrement électronique négociable<sup>154</sup> contiennent

<sup>150</sup> Voir *supra*, note 147, par. 183 du document A/CN.9/510.

<sup>151</sup> Comme indiqué au paragraphe 182 du document A/CN.9/510, un large soutien a été exprimé en faveur de l'inclusion dans le projet de disposition des mots actuellement placés entre crochets ("lorsque le montant de la dette ou de la créance n'a pas encore été convenu ou établi").

<sup>152</sup> Comme indiqué au paragraphe 189 du document A/CN.9/510, le Groupe de travail a pris note des critiques (résumées aux paragraphes 185 à 188 du même document) concernant l'article 9.3 b) (devenu le paragraphe 2) et a décidé de ne pas prendre de décision à son sujet avant de l'avoir étudié de façon plus approfondie et notamment d'avoir examiné le contexte pratique dans lequel il devait s'appliquer.

la mention “fret payé d’avance” ou une mention similaire, ni le porteur ni le destinataire ne sont tenus de régler le fret. La présente disposition ne s’applique pas si le porteur ou le destinataire est également le chargeur.

[Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport non négociable ou un enregistrement électronique non négociable contiennent la mention “fret payé d’avance” ou une mention similaire, il est présumé que le chargeur est tenu de payer le fret.]<sup>155</sup>

2. b) Variante A du paragraphe 2<sup>156</sup>

Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport ou un enregistrement électronique contiennent la mention “fret payable à destination” ou une mention similaire, [cette mention avertit le destinataire qu’il peut être tenu de payer le fret] [le droit du destinataire d’obtenir livraison des marchandises est subordonné au paiement du fret]<sup>157</sup>.

Variante B du paragraphe 2

Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport ou un enregistrement électronique contiennent la mention “fret payable à destination” ou une mention similaire, cette mention implique que, outre le chargeur, tout porteur ou destinataire prenant livraison des marchandises ou exerçant tout droit relatif à ces dernières devient responsable du fret<sup>158</sup>.

<sup>153</sup> Comme indiqué au paragraphe 110 du document A/CN.9/525, selon une opinion, l’article 9.4 a) (devenu le paragraphe 1), qui libérait le porteur ou le destinataire de toute responsabilité pour ce qui est de payer le fret, allait trop loin, et il vaudrait mieux créer une présomption d’absence de dette de fret. Toutefois, on a aussi exprimé l’opinion que cet article 9.4 a) (devenu le paragraphe 1) ne devrait pas créer une présomption de paiement anticipé du fret. Pour répondre à la suggestion consignée au paragraphe 110, on pourrait établir une distinction entre documents de transport ou enregistrements électroniques négociables et non négociables.

<sup>154</sup> Ibid.

<sup>155</sup> Voir *supra*, note 153.

<sup>156</sup> La variante A du paragraphe 2 se fonde sur le texte initial du projet d’instrument.

<sup>157</sup> Voir *supra*, note 153.

<sup>158</sup> Comme indiqué au paragraphe 111 du document A/CN.9/525, on a fait observer que les projets d’articles 12.2.2 et 12.2.4 (devenus les articles 60-2 et 62) étant étroitement liés à l’alinéa b) de l’article 9.4 (devenu le paragraphe 2), il conviendrait d’examiner toutes ces dispositions en même temps. On a fait valoir que si le destinataire prenait la responsabilité de la livraison des marchandises, il devrait également être responsable du fret. Mais on a aussi noté que l’alinéa b) de l’article 9.4 (devenu le paragraphe 2) pourrait servir à informer ou prévenir que le fret restait à payer. Toutefois, il a été dit que le paiement du fret devrait constituer une condition devant être remplie par le destinataire pour obtenir la livraison des marchandises et non une obligation. Il a été noté par ailleurs que l’alinéa b) (devenu le paragraphe 2) devrait être centré sur le paiement effectif du fret plutôt que sur la question de savoir à qui devrait incomber l’obligation d’acquitter le fret non payé. Comme indiqué au paragraphe 112 du document A/CN.9/525, pour régler le problème que semblait poser l’alinéa b), il a été proposé de remplacer les mots “cette mention avertit le destinataire qu’il peut être tenu de payer le fret” par les mots “l’exercice par le destinataire du droit de prendre livraison des marchandises est subordonné au paiement du fret”. Le paragraphe 113 du document A/CN.9/525 contient l’autre proposition avancée pour régler les problèmes exposés aux paragraphes 111 et 112.

### Article 45

1. ~~9.5~~ ~~a)~~ [Nonobstant toute convention contraire,] lorsque et dans la mesure où, en vertu de la loi nationale applicable au contrat de transport, le destinataire est tenu d'effectuer les paiements visés ci-après, le transporteur a le droit de retenir les marchandises jusqu'à ce que le paiement:

a) ~~i)~~ du fret, du faux-fret, des surestaries, des contrestaries et de toutes autres dépenses remboursables encourues par le transporteur en rapport avec les marchandises;

b) ~~ii)~~ de tous dommages-intérêts dus au transporteur en vertu du contrat de transport;

c) ~~iii)~~ de toute contribution à l'avarie commune due au transporteur en rapport avec les marchandises;

ait été effectué, ou qu'une garantie suffisante couvrant ce paiement ait été constituée.

2. ~~b)~~ Lorsque le paiement visé au paragraphe 1 ~~à l'alinéa a)~~ du présent article n'a pas été effectué, ou ne l'a pas été intégralement, le transporteur a le droit de vendre les marchandises (conformément à la procédure éventuellement prévue par la loi nationale applicable) et de prélever les montants qui lui sont dus (y compris les dépenses liées à ce recours) sur le produit de cette vente. Tout solde du produit de cette vente est mis à la disposition du destinataire<sup>159</sup>.

## CHAPITRE 10. LIVRAISON AU DESTINATAIRE

### Article 46

~~10.1~~ Lorsque les marchandises sont parvenues à leur destination, le destinataire [qui exerce l'un quelconque de ses droits en vertu du contrat de transport]<sup>160</sup> prend livraison des marchandises au moment et au lieu visés à l'article ~~7-3~~ ~~4-1-3~~. [Si le destinataire, manquant à cette obligation, laisse les marchandises sous la garde du transporteur ou de la partie exécutante, le transporteur ou la partie exécutante agit vis-à-vis des marchandises comme un agent du destinataire, mais sans assumer aucune responsabilité concernant la perte ou le dommage subi par ces marchandises, à moins que cette perte ou ce dommage ne résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur [ou de la partie exécutante]<sup>161</sup> commis soit avec l'intention de

<sup>159</sup> Bien que le texte de l'article 9.5 (devenu l'article 45) ait fait l'objet de sérieuses critiques, consignées aux paragraphes 115 à 122 du document A/CN.9/525, il ne semble pas que le secrétariat ait été prié de le remanier ou d'en établir une autre version. Il est noté au paragraphe 123 du même document que le Groupe de travail a décidé de conserver l'article 9.5 (devenu l'article 45) afin d'en poursuivre l'examen à un stade ultérieur.

<sup>160</sup> Comme indiqué au paragraphe 67 du document A/CN.9/526, on a déclaré préférer que l'obligation de prendre livraison ne soit subordonnée à l'exercice d'aucun droit par le destinataire mais soit au contraire inconditionnelle.

<sup>161</sup> Comme indiqué au paragraphe 70 du document A/CN.9/526, pour éliminer le risque que la responsabilité des parties exécutantes puisse être engagée, du fait de l'acte ou de l'omission du transporteur sur le fondement de la deuxième phrase de l'article 10.1 (devenu l'article 46), on a suggéré d'ajouter les mots "ou de la partie exécutante" après les mots "d'un acte ou d'une omission du transporteur".

provoquer cette perte ou ce dommage, soit téméairement, en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement.]<sup>162</sup>

Article 47

~~10.2~~ À la demande du transporteur ou de la partie exécutante qui livre les marchandises, le destinataire confirme la livraison des marchandises par le transporteur ou la partie exécutante de la manière qui est coutumière au lieu de destination<sup>163</sup>.

Article 48

~~10.3.1~~ Lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable n'a été émis:

a) ~~ï)~~ Si le nom et l'adresse du destinataire ne sont pas indiqués dans les données du contrat, la partie contrôlante en avise le transporteur, avant ou lors de l'arrivée des marchandises au lieu de destination, ~~du nom du destinataire~~<sup>164</sup>;

b) ~~ïï)~~ Variante A de l'alinéa b)<sup>165</sup>

Le transporteur livre, au moment et au lieu mentionnés à l'article ~~7-3~~ ~~4-1.3~~, les marchandises au destinataire sur production, par ce dernier, d'un document d'identification approprié<sup>166</sup>:-

Variante B de l'alinéa b)

La production, par le destinataire, d'un document d'identification approprié est une condition préalable à la livraison:

Variante C de l'alinéa b)

Le transporteur peut refuser de livrer les marchandises si le destinataire ne produit pas de document d'identification approprié:

<sup>162</sup> Comme indiqué au paragraphe 67 du document A/CN.9/526, il a été suggéré de fusionner les articles 10.1 (devenu l'article 46) et 10.4 (devenu les articles 50, 51 et 52) ou, afin de réduire la confusion causée par l'interaction entre les articles 10.1 (devenu l'article 46) et 10.4 (devenu les articles 50, 51 et 52), de supprimer la deuxième phrase de l'article 10.1 (devenu l'article 46), l'article 10.4 (devenu les articles 50, 51 et 52) demeurant un article distinct. La seconde de ces solutions a été retenue et la dernière phrase a été placée entre crochets.

<sup>163</sup> Comme indiqué au paragraphe 73 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé l'article 10.2 (devenu l'article 47) généralement acceptable sur le fond.

<sup>164</sup> Comme indiqué au paragraphe 77 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé généralement acceptables les principes consacrés à l'article 10.3.1 (devenu l'article 48). Il a prié le secrétariat d'établir un projet révisé en tenant dûment compte des vues qui avaient été exprimées et des suggestions qui avaient été faites.

La proposition faite au paragraphe 75 du même document concernant l'identité du destinataire a été incorporée dans le texte. Voir également *supra*, la note 130 relative à l'article 8.2.1 (devenu l'article 34-1).

<sup>165</sup> La variante A de l'alinéa b) se fonde sur le texte initial du projet d'instrument.

<sup>166</sup> La proposition faite au paragraphe 76 du document A/CN.9/526 de réviser l'article 10.3.1 ii) (devenu l'alinéa b)) de façon à indiquer que le transporteur avait le droit, mais non pas l'obligation, de refuser la livraison si un document d'identification approprié ne lui était pas présenté a été incorporé dans le texte de la variante B comme de la variante C.

c) ~~iii)~~ Si le destinataire ne demande pas livraison des marchandises au transporteur lorsque celles-ci sont parvenues au lieu de destination, le transporteur avise en conséquence la partie contrôlante ou, si, après un effort raisonnable, il est dans l'incapacité d'identifier la partie contrôlante, le chargeur. Dans ce cas, la partie contrôlante ou le chargeur donne des instructions concernant la livraison des marchandises. Si le transporteur est dans l'incapacité, après un effort raisonnable, d'identifier et de trouver la partie contrôlante ou le chargeur, la personne mentionnée à l'article 31 ~~7-7~~ est réputée être le chargeur aux fins du présent alinéa<sup>167</sup>.

#### Article 49

~~10.3.2~~ Lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable a été émis, les dispositions suivantes s'appliquent:

a) i) Sans préjudice ~~des dispositions~~ de l'article ~~46 10-1~~, le porteur d'un document de transport négociable est en droit de demander livraison des marchandises au transporteur lorsque celles-ci sont parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur livre les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article ~~7-3 4-1-3~~ à ce porteur contre remise du document de transport négociable. Au cas où plusieurs originaux du document de transport négociable ont été émis, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'avoir tout effet ou validité.

ii) Sans préjudice ~~des dispositions~~ de l'article ~~46 10-1~~, le porteur d'un enregistrement électronique négociable est en droit de demander livraison des marchandises au transporteur lorsque celles-ci sont parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur livre les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article ~~7-3 4-1-3~~ à ce porteur si celui-ci démontre conformément aux règles de procédure mentionnées à l'article ~~6 2-4~~ qu'il est le porteur de l'enregistrement électronique. Dès cette livraison, l'enregistrement électronique cesse d'avoir tout effet ou validité<sup>168</sup>.

b) Si le porteur ne demande pas livraison des marchandises au transporteur lorsque celles-ci sont parvenues au lieu de destination, le transporteur avise en conséquence la partie contrôlante ou, si, après un effort raisonnable, il est dans l'incapacité d'identifier ou de trouver la partie contrôlante, le chargeur. Dans ce cas, la partie contrôlante ou le chargeur donne au transporteur des instructions concernant la livraison des marchandises. Si le transporteur est dans l'incapacité, après un effort raisonnable, d'identifier et de trouver la partie contrôlante ou le

<sup>167</sup> Comme indiqué au paragraphe 82 du document A/CN.9/526, il a été dit, lors de l'examen de l'article 10.3.2 b) (devenu l'article 49 b)), que les principes exprimés dans cette disposition devraient également s'appliquer lorsque aucun instrument négociable n'a été émis. Une disposition dans ce sens a été incorporée en tant qu'article 10.3.1 iii) (devenu l'alinéa c)).

<sup>168</sup> Sous réserve de la mise en garde consignée au paragraphe 80 du document A/CN.9/526, selon laquelle le Groupe de travail devrait soigneusement examiner l'équilibre entre les différents droits et obligations des parties, et leurs conséquences, afin de parvenir à une solution bien pesée et réaliste, comme indiqué au paragraphe 81 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé les sous-alinéas i) et ii) de l'alinéa a) de l'article 10.3.2 (devenus les sous-alinéas i) et ii) de l'alinéa a) de l'article 49) généralement acceptables quant au fond.

chargeur, la personne mentionnée à l'article 31 ~~7.7~~ est réputée être le chargeur aux fins du présent alinéa<sup>169</sup>.

c) [Nonobstant la disposition de l'alinéa d) du présent article,]<sup>170</sup> ~~un~~ le transporteur qui livre les marchandises sur instruction de la partie contrôlante ou du chargeur conformément à l'alinéa b) du présent article est libéré de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport [au porteur], indépendamment du fait de savoir si le document de transport négociable lui a été remis, ou si la personne demandant livraison en vertu d'un enregistrement électronique négociable a démontré, conformément aux règles de procédure visées à l'article 6 ~~2-4~~, qu'elle est le porteur.

d) [Sous réserve des dispositions de l'alinéa c) ci-dessus]<sup>171</sup> Lorsque la livraison des marchandises par le transporteur au lieu de destination est effectuée sans que le document de transport négociable soit remis au transporteur ou sans que soit faite la démonstration visée à l'alinéa a) ii) ci-dessus, une personne qui devient porteur après que le transporteur a livré les marchandises au destinataire ou à une personne ayant droit à ces marchandises en vertu de tout arrangement contractuel ou autre différent du contrat de transport n'acquiert des droits [opposables au transporteur]<sup>172</sup> en vertu du contrat de transport que si la transmission du document

<sup>169</sup> Selon la première suggestion consignée au paragraphe 82 du document A/CN.9/526, le transporteur devrait être tenu d'accepter le document de transport négociable et, si le porteur du document ne demandait pas livraison des marchandises, d'en aviser la partie contrôlante. Cette question semble être déjà traitée dans le texte de l'article 10.3.2 b) (devenu l'alinéa b)). La deuxième suggestion consignée au paragraphe 82 du document A/CN.9/526, selon laquelle cet alinéa devrait énoncer les conséquences qu'aurait pour le transporteur le fait de ne pas aviser la partie contrôlante ou le chargeur ou la partie réputée être le chargeur, a suscité des objections et n'a donc pas été incorporée dans le texte révisé.

<sup>170</sup> Comme indiqué au paragraphe 83 du document A/CN.9/526, il a été estimé qu'on ne voyait pas bien l'interaction entre les alinéas c) et d) de l'article 10.3.2 (devenus les alinéas c) et d) de l'article 49), attendu qu'aux termes de cette dernière disposition, le porteur de bonne foi acquerrait une certaine protection juridique, tandis que sa position juridique n'était pas claire. On a demandé que des précisions soient apportées au libellé à cet égard. Il est à noter qu'un lien existe déjà entre ces alinéas c) et d), car l'alinéa c) commence par les mots "Nonobstant la disposition de l'alinéa d) du présent article". Cette technique est utilisée pour d'autres dispositions du projet d'instrument, tels les articles 5.3 (devenu l'article 12) et 6.1.3 (devenu l'article 14-2). D'autres solutions sont possibles, par exemple, faire commencer l'alinéa d) par les mots "Sous réserve des dispositions" ou ajouter à la fin de cet alinéa une phrase libellée comme suit: "Les dispositions du présent alinéa ne s'appliquent pas lorsque le transporteur livre les marchandises conformément à l'alinéa c) du présent article." Ces diverses possibilités sont provisoirement placées entre crochets.

<sup>171</sup> Comme indiqué au paragraphe 83 du document A/CN.9/526. Voir *supra*, note 170.

<sup>172</sup> Les paragraphes 83 à 88 du document A/CN.9/526 consistent en diverses observations et explications concernant l'article 10.3.2 d) (devenu l'alinéa d)). Le premier souci exposé au paragraphe 88 est qu'il faudrait énoncer plus clairement les droits du porteur en possession du document de transport négociable une fois la livraison effectuée. On pense qu'une solution pourrait être d'indiquer à l'alinéa d) que les droits acquis sont opposables au transporteur, indication qui a été incorporée dans la disposition. On pourrait aussi ajouter que ces droits découlent du non-respect, par le transporteur, de l'obligation qui lui incombe en vertu de l'article 5.1 (devenu l'article 10), mais ce n'est peut-être pas souhaitable. Par ailleurs, l'attention est appelée sur la nouvelle disposition, de portée bien plus étendue, suggérée *infra*, pour l'article 13.1 (devenu l'article 59). L'on n'a pas spécifiquement répondu à la seconde préoccupation exprimée au paragraphe 88 du document A/CN.9/526, à savoir que le membre de phrase "n'ait pas pu raisonnablement avoir connaissance de cette livraison" était imprécis.

de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable s'est effectuée en vertu d'arrangements contractuels ou autres conclus avant cette livraison des marchandises, à moins que cette personne, au moment où elle est devenue porteur, n'ait pas eu ou n'ait pas pu raisonnablement avoir connaissance de cette livraison. [Le présent alinéa ne s'applique pas lorsque le transporteur livre les marchandises conformément à l'alinéa c) ci-dessus.]<sup>173</sup>

e) Lorsque la partie contrôlante ou le chargeur ne donne pas au transporteur des instructions suffisantes quant à la livraison des marchandises, [ou dans les cas où la partie contrôlante ou le chargeur ne peuvent être trouvés]<sup>174</sup> le transporteur est fondé, sans préjudice de tout autre recours qu'il peut opposer à cette partie contrôlante ou à ce chargeur, à exercer ses droits en vertu des articles 50, 51 et 52 de l'article 10.4.

#### Article 50

1. 10.4.1 a) Lorsque les marchandises sont parvenues au lieu de destination et:

a) ~~ii)~~ qu'elles ne sont pas effectivement prises en charge par le destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article ~~7-3 4.1.3~~ [et qu'il n'a été conclu entre le transporteur ou la partie exécutante et le destinataire aucun contrat explicite ou implicite succédant au contrat de transport]<sup>175</sup>; ou

b) ~~ii)~~ que le transporteur n'est pas autorisé en vertu de la loi ou de la réglementation applicable à les livrer au destinataire;

le transporteur est fondé à exercer les droits et recours mentionnés au paragraphe 2 à l'alinéa b).

2. b) Dans les circonstances spécifiées au paragraphe 1 à l'alinéa a), le transporteur est fondé, aux risques et pour le compte et à la charge<sup>176</sup> de la personne ayant droit aux marchandises, à exercer certains ou la totalité des droits et recours suivants:

a) ~~ii)~~ stocker les marchandises en tout lieu approprié;

<sup>173</sup> Comme indiqué au paragraphe 83 du document A/CN.9/526. Voir *supra*, note 170.

<sup>174</sup> Cet ajout a été fait sur la base de la suggestion exposée au paragraphe 89 du document A/CN.9/526, selon laquelle il faudrait aligner l'article 10.3.2 e) (devenu l'alinéa e)) sur l'article 10.3.2 b) (devenu l'alinéa b)) en y ajoutant ce membre de phrase.

<sup>175</sup> Comme indiqué au paragraphe 92 du document A/CN.9/526, on s'est déclaré préoccupé par le membre de phrase "il n'a été conclu entre le transporteur ou la partie exécutante et le destinataire aucun contrat explicite ou implicite succédant au contrat de transport", au motif qu'il était ambigu, car il pouvait être interprété comme concernant un contrat d'entreposage si un tel contrat succédait au contrat de transport; on a dit aussi que la notion d'"explicite ou implicite" était difficile à comprendre. Ce membre de phrase a donc été placé entre crochets pour être éventuellement supprimé.

<sup>176</sup> Comme indiqué au paragraphe 97 du document A/CN.9/526, on a fait observer que, lorsque le transporteur exerçait ses droits en vertu de l'article 10.4.1 (devenu l'article 50), il pouvait en résulter des dépenses en plus des dépenses liées à la perte ou au dommage, et que la valeur des marchandises pourrait dans certains cas ne pas couvrir les dépenses encourues. L'ajout du membre de phrase "et à la charge" à l'article 10.4.1 b) (devenu le paragraphe 2) devrait répondre à ces préoccupations.

b) ~~ii)~~ déballer les marchandises si elles sont emballées dans des conteneurs, ou prendre vis-à-vis des marchandises les autres mesures que, de l'avis du transporteur, les circonstances peuvent raisonnablement exiger; ou

c) ~~iii)~~ faire vendre les marchandises conformément aux pratiques ou aux prescriptions légales ou réglementaires du lieu où les marchandises sont alors situées.

3. e) Lorsque les marchandises sont vendues en vertu ~~de l'alinéa b) iii) du paragraphe 2 c)~~, le transporteur peut déduire du produit de la vente le montant nécessaire pour:

a) ~~i)~~ payer ou rembourser toute dépense encourue en rapport avec les marchandises; et

b) ~~ii)~~ se payer ou se rembourser tout autre montant visé à l'article ~~45-1 9.5 a)~~ qui lui est dû.

Sous réserve de ces déductions, le transporteur conserve le produit de la vente au profit de la personne ayant droit aux marchandises.

#### Article 51

~~10.4.2~~ Le transporteur n'est autorisé à exercer le droit visé à l'article ~~46 10.4.1~~ qu'après avoir avisé suffisamment à l'avance<sup>177</sup> soit la personne éventuellement indiquée dans les données du contrat comme étant la personne à aviser de l'arrivée des marchandises au lieu de destination, soit le destinataire, soit encore la partie contrôlante ou le chargeur que les marchandises sont parvenues au lieu de destination.

#### Article 52

~~10.4.3~~ Lorsqu'ils exercent les droits visés à l'article ~~50-2 10.4.1 b)~~, le transporteur ou la partie exécutante ~~agissent en tant qu'agent de l'ayant droit aux marchandises, mais sans assumer aucune responsabilité concernant~~ sont responsables de<sup>178</sup> la perte ou le du dommage subi par ces marchandises, ~~à moins que~~ seulement si cette perte ou ce dommage ~~ne~~ résulte [d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de la partie exécutante commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit témérement en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement]<sup>179</sup>.

---

<sup>177</sup> Comme indiqué au paragraphe 93 du document A/CN.9/526, on s'est demandé pourquoi seul un avis était nécessaire et pourquoi le transporteur n'avait pas à attendre une réponse ou une réaction de la personne avisée avant d'exercer son droit. L'ajout à l'article 10.4.2 (devenu l'article 51) du membre de phrase "suffisamment à l'avance" après le mot "avisé" devrait répondre à cette préoccupation.

<sup>178</sup> Au paragraphe 94 du document A/CN.9/526, on s'est déclaré préoccupé par le fait que le libellé de l'article 10.4.3 (devenu l'article 52) pouvait être interprété comme laissant entendre que l'acte ou l'omission du transporteur pouvait entraîner la responsabilité de la partie exécutante. La suppression des mots " agissent en tant qu'agent de l'ayant droit aux marchandises, mais sans assumer aucune responsabilité concernant" et l'ajout des mots " sont responsables seulement si" devraient répondre à cette préoccupation.

<sup>179</sup> Comme indiqué au paragraphe 94 du document A/CN.9/526, il a été proposé d'ajouter l'expression "ou de la partie exécutante" après les mots "d'un acte ou d'une omission du

## CHAPITRE 11. DROIT DE CONTRÔLE

### Article 53

~~11.1~~ [Le droit de contrôle des marchandises [désigne][includ][comprend] le droit de convenir avec le transporteur d'une modification du contrat de transport et le droit,<sup>180</sup> en vertu du contrat de transport, de donner au transporteur des instructions concernant ~~es~~ les marchandises pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est indiquée à l'article ~~7-1~~ ~~4.1.1~~.]<sup>181</sup> Ce droit de donner au transporteur des instructions comprend le droit:

a) ~~ii)~~ de donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises [qui ne constituent pas une modification du contrat de transport]<sup>182</sup>;

b) ~~iii)~~ d'exiger la livraison des marchandises avant leur arrivée au lieu de destination;

c) ~~iiii)~~ de remplacer le destinataire par toute autre personne, y compris la partie contrôlante;

~~d)~~ ~~iv)~~ de convenir avec le transporteur d'une modification du contrat de transport.]<sup>183</sup>

---

transporteur" et de supprimer, dans la version anglaise du texte, le mot "personal". Ces deux propositions ont été incorporées dans le texte. On a estimé que l'observation figurant au paragraphe 96 du document A/CN.9/526, à savoir qu'il y avait des similitudes dans le contenu des articles 10.4.3 (devenu l'article 52) et 10.4.1 (devenu l'article 50) et qu'il convenait d'harmoniser en conséquence la terminologie qui y était employée, n'a pas reçu un appui suffisant pour être incorporée dans le texte.

<sup>180</sup> Comme indiqué au paragraphe 103 du document A/CN.9/526, on a proposé de supprimer l'alinéa iv) (devenu l'alinéa d)), pour préserver le caractère unilatéral de toute instruction qui pourrait être donnée au transporteur par la partie contrôlante, par opposition à toute modification des clauses du contrat de transport, qui exigerait l'accord mutuel des parties au contrat. On a répondu que cette disposition était utile pour définir le droit de contrôle puisqu'elle indiquait clairement que la partie contrôlante devait être considérée comme l'interlocuteur du transporteur pendant le voyage. Pour répondre à ces préoccupations, on pourrait placer l'alinéa iv) (devenu l'alinéa d)) entre crochets et ajouter un membre de phrase tel que celui figurant dans cet alinéa au chapeau de l'article 11.1 (devenu l'article 53). Il est à noter également que la première phrase du chapeau devra être remaniée si l'on incorpore dans l'alinéa g) de l'article premier une définition fondée sur cette phrase.

<sup>181</sup> Le Groupe de travail pourrait déterminer s'il faudrait remanier quelque peu cette phrase et la déplacer à l'alinéa g) de l'article premier (définition du "droit de contrôle"). Si le Groupe de travail décidait de déplacer cette phrase, il faudrait repenser les modifications proposées pour le chapeau et l'alinéa d) (voir *supra*, note 180).

<sup>182</sup> Au paragraphe 102 du document A/CN.9/526, on a exprimé la crainte que le membre de phrase "de donner ou de modifier des instructions ... qui ne constituent pas une modification du contrat de transport" puisse être considéré comme contradictoire. On a répondu qu'il faudrait faire une distinction claire, quant au fond, entre ce qu'on considérerait comme une modification mineure ou "normale" des instructions concernant les marchandises et une modification plus fondamentale du contrat de transport. Pour répondre à ces préoccupations, on pourrait supprimer les mots placés entre crochets, puisqu'ils sembleraient inutiles compte tenu du fait que les limites dans lesquelles ce droit peut être exercé sont définies à l'article 11.3 a) (devenu l'article 55-1).

<sup>183</sup> Voir *supra*, note 180.

### Article 54

1. 11.2 a) Lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable n'est émis, les règles suivantes s'appliquent:

a) ~~ii)~~ Le chargeur est la partie contrôlante à moins que le chargeur [et le destinataire conviennent qu'une autre personne est la partie contrôlante et que le chargeur en avise le transporteur. Le chargeur et le destinataire peuvent convenir que le destinataire est la partie contrôlante] [désigne le destinataire ou une autre personne partie contrôlante]<sup>184</sup>;

b) ~~iii)~~ La partie contrôlante peut transférer le droit de contrôle à une autre personne, auquel cas l'auteur du transfert perd son droit de contrôle. L'auteur [ou le bénéficiaire]<sup>185</sup> du transfert avise le transporteur de ce transfert;

c) ~~iiii)~~ Lorsque la partie contrôlante exerce le droit de contrôle conformément à l'article 53 11.1, elle produit un document d'identification approprié;

[d) ~~iv)~~ Le droit de contrôle [prend fin] [est transféré au destinataire] lorsque les marchandises sont arrivées à destination et que le destinataire en a demandé la livraison.]<sup>186</sup>

2. b) Lorsqu'un document de transport négociable est émis, les règles suivantes s'appliquent:

<sup>184</sup> Au paragraphe 105 du document A/CN.9/526, on a demandé pourquoi l'accord du destinataire était nécessaire pour désigner une partie contrôlante autre que le chargeur, alors que le destinataire n'était pas partie au contrat de transport. Il a aussi été fait observer que si le contrat prévoyait que le chargeur était la partie contrôlante, le sous-alinéa ii) (devenu l'alinéa b) du paragraphe 1) lui conférerait le pouvoir de transférer unilatéralement son droit de contrôle à une autre personne. Pour répondre à ces préoccupations, on a placé entre crochets les mots qui viennent après "à moins que le chargeur" en vue de leur éventuelle suppression et on a ajouté, à leur place et entre crochets, le membre de phrase "désigne le destinataire ou une autre personne partie contrôlante".

<sup>185</sup> Au paragraphe 107 du document A/CN.9/526, on a exprimé la crainte que, dans certains pays, le transfert du droit de contrôle ne puisse s'effectuer par simple notification donnée au transporteur par le bénéficiaire du transfert. Pour répondre à cette préoccupation, on pourrait éliminer les mots "ou le bénéficiaire" de l'article 11.2 a) ii) (devenu le paragraphe 1 b)). Ces mots ont été placés entre crochets.

<sup>186</sup> Comme indiqué au paragraphe 106 du document A/CN.9/526 et au paragraphe 188 du document A/CN.9/WG.III/WP.21, la partie contrôlante conserve le contrôle des marchandises jusqu'à leur livraison finale. Toutefois, l'article 11.2 (devenu l'article 54) ne dit rien du moment jusqu'auquel le droit de contrôle peut être exercé dans le cas où un document de transport non négociable ou un enregistrement électronique non négociable a été émis. On pense qu'une disposition pourrait être incorporée pour tenir compte de cette observation. L'article 11.2 a) iv) (devenu le paragraphe 1 d)) a donc été ajouté. Il est à noter toutefois que, comme indiqué également au paragraphe 106 du document A/CN.9/526, la crainte a été exprimée que l'instruction fréquemment donnée par le chargeur au transporteur, à savoir celle de ne pas livrer les marchandises avant qu'il n'ait reçu du chargeur confirmation du règlement des marchandises, puisse devenir inexécutable. Par ailleurs, comme l'article 53 dispose que le droit de contrôle est le droit de donner au transporteur des instructions pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est indiquée à l'article 7, il est peut-être inutile de préciser à quel moment le droit de contrôle prend fin.

a) ~~ii)~~ Le porteur<sup>187</sup> ou, lorsque plusieurs originaux du document de transport négociable sont émis, le porteur de tous les originaux est la seule partie contrôlante;

b) ~~iii)~~ Le porteur peut transférer le droit de contrôle en transmettant le document de transport négociable à une autre personne conformément à l'article ~~59 12.1~~, auquel cas l'auteur du transfert perd son droit de contrôle. Lorsque plusieurs originaux de ce document ont été émis, tous les originaux doivent être transmis pour que le droit de contrôle soit transféré;

c) ~~iiii)~~ Pour exercer le droit de contrôle, le porteur présente le document de transport négociable au transporteur si celui-ci le demande. Lorsque plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux [à l'exception de ceux que le transporteur détient déjà pour le compte de la personne qui cherche à exercer un droit de contrôle] sont présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé<sup>188</sup>;

d) ~~iv)~~ Toute instruction visée à l'article ~~53 b), c) et d) 11.1 ii), iii) et iv)~~ qui est donnée par le porteur est, lorsqu'elle prend effet conformément à l'article ~~55 11.3~~, portée sur le document de transport négociable.

3. ~~e)~~ Lorsqu'un enregistrement électronique négociable est émis:

a) ~~i)~~ Le porteur est la seule partie contrôlante et peut transférer le droit de contrôle à une autre personne en transmettant l'enregistrement électronique négociable conformément aux règles de procédure visées à l'article ~~6 2.4~~, auquel cas l'auteur du transfert perd son droit de contrôle;

b) ~~ii)~~ Pour exercer le droit de contrôle, le porteur, lorsque le transporteur le demande, démontre, conformément aux règles de procédure visées à l'article ~~6 2.4~~, qu'il est le porteur;

c) ~~iii)~~ Toute instruction visée à l'article ~~53 b), c) et d) 11.1 ii), iii) et iv)~~ qui est donnée par le porteur est, lorsqu'elle prend effet conformément à l'article ~~55 11.3~~, portée dans l'enregistrement électronique<sup>189</sup>.

<sup>187</sup> Comme indiqué au paragraphe 109 du document A/CN.9/526, la préoccupation exprimée à propos de la référence au "porteur" ne semble pas justifiée compte tenu de la définition du terme "porteur" donnée dans l'article 1.12 (devenu l'article 1 f)).

<sup>188</sup> Comme indiqué au paragraphe 110 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail s'est accordé à penser que l'article 11.2 b) iii) (devenu le paragraphe 2 c)) ne traitait pas de façon suffisante les conséquences de la situation où le porteur ne présentait pas tous les exemplaires du document négociable au transporteur et qu'en pareil cas, le transporteur devrait être libre de refuser d'exécuter les instructions données par la partie contrôlante. Le Groupe de travail a estimé d'une manière générale que si tous les exemplaires du connaissance n'avaient pas été présentés par la partie contrôlante, le droit de contrôle ne pouvait pas être exercé et qu'il faudrait prévoir une exception à la règle selon laquelle la partie contrôlante devait présenter tous les exemplaires du connaissance pour les cas où le transporteur détenait déjà un exemplaire du connaissance. Pour répondre à ces préoccupations, il est suggéré que les membres de phrase notés soient ajoutés à l'article 11.2 b) iii) (devenu le paragraphe 2 c)).

<sup>189</sup> Comme indiqué au paragraphe 112 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a décidé d'attendre pour examiner l'alinéa c) de l'article 11.2 (devenu le paragraphe 3) que l'on ait une idée plus précise de la façon dont les questions concernant le commerce électronique seraient traitées.

4. ~~d)~~ Nonobstant ~~les dispositions de~~ l'article ~~62~~ ~~12.4~~, une personne qui n'est pas le chargeur ou la personne visée à l'article ~~31~~ ~~7.7~~ et qui a transféré le droit de contrôle sans avoir exercé ce droit est, lors de ce transfert, libérée des obligations imposées à la partie contrôlante par le contrat de transport ou par le présent instrument<sup>190</sup>.

#### Article 55

~~1. 11.3~~ ~~a)~~ Variante A du paragraphe 1<sup>191</sup>

Sous réserve des ~~dispositions des alinéas b) et c)~~ paragraphes 2 et 3 du présent article, toute instruction mentionnée à l'article 53 a), b) ou c) ~~11.1 i), ii) ou iii)~~ qui:

a) ~~i)~~ peut raisonnablement être exécutée selon ses termes au moment où elle parvient à la personne qui doit l'exécuter;

b) ~~ii)~~ ne gênera pas les activités normales du transporteur ou d'une partie exécutante; et

c) ~~iii)~~ n'entraînerait pas de dépense additionnelle, de perte ou de dommage pour le transporteur, la partie exécutante ou toute personne ayant des droits sur d'autres marchandises transportées pendant le même voyage;

est exécutée par le transporteur. Si l'on a des raisons de penser qu'une ou plusieurs des conditions mentionnées aux alinéas a), b) et c) ~~sous-alinéas i), ii) et iii)~~ du présent paragraphe ~~alinéa~~ ne sont pas satisfaites, le transporteur n'est nullement obligé d'exécuter l'instruction<sup>192</sup>.

#### Variante B du paragraphe 1

Sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article, le transporteur est tenu d'exécuter les instructions mentionnées à l'article 53 a), b) et c) 11.1 i), ii) et iii) si:

a) ~~i)~~ la personne donnant ces instructions est fondée à exercer le droit de contrôle;

b) ~~ii)~~ les instructions peuvent raisonnablement être exécutées selon leurs termes au moment où elles parviennent au transporteur;

c) ~~iii)~~ les instructions ne généreront pas les activités normales du transporteur ou d'une partie exécutante<sup>193</sup>.

<sup>190</sup> Comme indiqué au paragraphe 113 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé l'alinéa d) de l'article 11.2 (devenu le paragraphe 4) acceptable d'une manière générale quant au fond.

<sup>191</sup> La variante A du paragraphe 1 se fonde sur le texte initial du projet d'instrument.

<sup>192</sup> Comme indiqué au paragraphe 117 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail est convenu d'une manière générale que l'alinéa a) de l'article 11.3 (devenu le paragraphe 1) devrait être remanié pour tenir compte des vues et des suggestions des paragraphes 114 à 116 et que ce remaniement devrait traiter d'abord des circonstances dans lesquelles le transporteur devait suivre les instructions reçues de la partie contrôlante puis les conséquences de l'exécution ou de l'inexécution de ces instructions. Le secrétariat a été prié d'établir une version révisée de cette disposition comprenant le cas échéant des variantes, en vue de la poursuite des discussions à une session ultérieure.

<sup>193</sup> Comme indiqué au paragraphe 114 du document A/CN.9/526, pour éviter une contradiction entre l'article 11.3 a) iii) (devenu le paragraphe 1 c)) et l'article 11.1 iii) (devenu l'article 53 b))

2. b) Dans tous les cas, la partie contrôlante ~~indemnise~~ rembourse<sup>194</sup> ~~au~~ le transporteur, ~~aux~~ les parties exécutantes et à toute personne ayant des droits sur d'autres marchandises transportées pendant le même voyage ~~de~~ toute dépense additionnelle qu'ils pourraient encourir et les indemnise de toute perte ou tout dommage ~~pouvant résulter qu'ils pourraient subir du fait~~ de l'exécution de toute instruction en vertu du présent article<sup>195</sup>.

3. e) ~~Un~~ Le transporteur qui:

a) i) a des raisons de s'attendre que l'exécution d'une instruction en vertu du présent article entraînera une dépense additionnelle, une perte ou un dommage; et

b) ii) est néanmoins disposé à exécuter cette instruction;

est en droit d'obtenir de la partie contrôlante une garantie. ~~Si le transporteur le lui demande, la partie contrôlante donne une~~ garantie<sup>196</sup> correspondant au montant de la dépense additionnelle, de la perte ou du dommage auxquels il est raisonnable de s'attendre.

4. e) Le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises du fait de son non-respect des instructions de la partie contrôlante en violation de l'obligation qui lui incombe en vertu du paragraphe 1 du présent article<sup>197</sup>.

---

concernant le droit de contrôle et les "dépenses additionnelles" qui pourraient résulter de l'instruction, il a été proposé soit que le transporteur ne soit pas obligé d'exécuter l'instruction reçue en application de l'article 11.1 ii) (devenu l'article 53 b)) , soit que l'article 11.3 a) iii) (devenu le paragraphe 1 c)) limite l'obligation du transporteur d'exécuter cette instruction aux cas dans lesquels celle-ci n'entraînerait pas de dépenses additionnelles "importantes". Par ailleurs, comme indiqué au paragraphe 115 du même document, un large appui a été exprimé, au sein du Groupe de travail, en faveur de la suppression de l'article 11.3 a) iii) (devenu le paragraphe 1 c)). Compte tenu de ces suggestions, le libellé de l'article 11.3 a) (devenu le paragraphe 1) pourrait être remanié comme indiqué et le droit du transporteur en vertu de l'article 11.3 c) (devenu le paragraphe 3) pourrait être rendu plus rigoureux, comme indiqué *infra*, dans la note 196. En outre, l'article 11.3 a) iii) (devenu le paragraphe 1c)) a été supprimé.

<sup>194</sup> Comme indiqué au paragraphe 56 du document A/CN.9/510 et au paragraphe 118 du document A/CN.9/526, la notion d'"indemnisation" laissait penser à tort que la partie contrôlante pouvait encourir une responsabilité et il a été suggéré de la remplacer par celle de "rémunération", qui cadrerait davantage avec l'exercice légitime de son droit de contrôle par la partie contrôlante.

<sup>195</sup> Les remaniements apportés à l'article 11.3 b) (devenu le paragraphe 2) tiennent compte de la proposition formulée au paragraphe 117 du document A/CN.9/526, selon laquelle cette disposition remaniée devrait traiter d'abord des circonstances dans lesquelles le transporteur devait suivre les instructions reçues de la partie contrôlante puis les conséquences de l'exécution ou de l'inexécution de ces instructions.

<sup>196</sup> Bien que, comme noté au paragraphe 119 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail ait estimé "acceptable d'une manière générale" l'article 11.3 c) (devenu le paragraphe 3) quant au fond, les remaniements indiqués se fondent sur les observations relatives à l'article 11.3 a) (devenu l'article 51-1). Voir *supra*, note 193.

<sup>197</sup> Comme indiqué au paragraphe 116 du document A/CN.9/526, une question a été posée au sujet de la nature de l'obligation incombant au transporteur en vertu de l'article 11.3 (devenu l'article 55) et l'on s'est demandé s'il s'agissait d'une obligation de résultat ou d'une obligation – moins stricte – de moyens, le transporteur faisant alors de son mieux pour exécuter les instructions reçues de la partie contrôlante. On a exprimé l'opinion qu'une obligation de résultat – plus stricte – serait préférable. Toutefois, le transporteur ne devrait pas assumer les

### Article 56

~~11.4~~ Les marchandises livrées en application d'une instruction conformément à l'article ~~53 b) 11.1 ii)~~ sont réputées être livrées au lieu de destination et les dispositions relatives à cette livraison, telles qu'énoncées ~~au chapitre à l'article~~ 10, sont applicables à ces marchandises<sup>198</sup>.

### Article 57

~~11.5~~ Si, pendant la période où le transporteur ou une partie exécutante a la garde des marchandises, ~~celui-ci l'un ou l'autre~~ a raisonnablement besoin d'informations, d'instructions ou de documents en sus de ceux visés à l'article ~~27 a) 7.3 a)~~, ~~il demande ces informations, instructions ou documents à la partie contrôlante la partie contrôlante, à la demande de l'un ou l'autre, fournit ces informations~~<sup>199</sup>. Si le transporteur, après un effort raisonnable, n'est pas en mesure d'identifier et de trouver la partie contrôlante, ou si la partie contrôlante n'est pas en mesure de lui fournir des informations, instructions ou documents satisfaisants, cette obligation incombe au chargeur ou à la personne visée à l'article ~~31 7.7~~.

### Article 58

~~11.6~~ ~~Les dispositions des articles 11.1 ii) et iii) et 11.3~~ Les articles 53 b) et c) et 55 sont susceptibles de dérogation par convention entre les parties. Les parties peuvent aussi restreindre ou exclure la possibilité de transférer le droit de contrôle visé à l'article ~~54-1 b) 11.2 a) ii)~~. Si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis, toute convention visée au présent article doit être indiquée ou incorporée<sup>200</sup> dans les données du contrat.

---

conséquences de l'inexécution de son obligation de résultat s'il pouvait apporter la preuve qu'il avait déployé des efforts raisonnables pour s'acquitter de cette obligation ou que, compte tenu des circonstances, il aurait été déraisonnable de s'en acquitter. En ce qui concerne les conséquences de l'inexécution de l'obligation de résultat, il a été estimé que le projet d'instrument devrait être plus précis, par exemple en indiquant le type de responsabilité encourue par le transporteur et les conséquences de cette inexécution sur l'exécution ultérieure du contrat. Pour donner suite à ces observations, on a ajouté un nouvel alinéa d) à l'article 11.3 (devenu le paragraphe 4). S'agissant des conséquences de l'inexécution des instructions, lorsque évidemment elles auraient dû être exécutées, on part du principe que l'intention implicite était de prévoir que le transporteur serait tenu de dommages-intérêts. Si le Groupe de travail décide d'inclure une disposition à cet effet, il pourrait également déterminer s'il faudrait limiter cette responsabilité.

<sup>198</sup> Comme indiqué au paragraphe 120 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a estimé acceptable d'une manière générale l'article 11.4 (devenu l'article 56) quant au fond.

<sup>199</sup> Comme indiqué au paragraphe 121 du document A/CN.9/526, la proposition selon laquelle l'article 11.5 (devenu l'article 57) devrait donner au transporteur la possibilité de demander des instructions "au chargeur ou à la partie contrôlante" n'a pas reçu d'appui. Comme indiqué au paragraphe 122 du document A/CN.9/526, la suggestion de mentionner, outre le transporteur, la partie exécutante a été appuyée d'une manière générale. Compte tenu également de la recommandation formulée au paragraphe 123 du document A/CN.9/526, des modifications ont été apportées afin que l'article 11.5 (devenu l'article 57) soit plus clair.

<sup>200</sup> Comme indiqué au paragraphe 126 du document A/CN.9/526, la proposition selon laquelle l'article 11.6 (devenu l'article 58) devait être remanié de manière à éviter de laisser penser que celui-ci apportait une restriction quelconque à la liberté des parties de déroger aux dispositions du chapitre 11 a été largement appuyée par le Groupe de travail. De plus, il semble sous-entendu que la dernière phrase de l'article 11.6 (devenu l'article 58) devrait s'appliquer uniquement si

## CHAPITRE 12. TRANSFERT DE DROITS

### Article 59

1. 12.1.1 Lorsqu'un document de transport négociable est émis, le porteur peut transférer les droits conférés par ce document en le transmettant à une autre personne,

a) ~~i)~~ dûment endossé au profit de cette autre personne ou en blanc, s'il s'agit d'un document à ordre; ou

b) ~~ii)~~ sans endossement, s'il s'agit d'un document au porteur ou d'un document endossé en blanc; ou

c) ~~iii)~~ sans endossement, s'il s'agit d'un document établi à l'ordre d'une partie désignée qui est transféré entre le premier porteur et cette partie désignée<sup>201</sup>.

2. 12.1.2 Lorsqu'un enregistrement électronique négociable est émis, son porteur peut transférer les droits conférés par cet enregistrement électronique, que celui-ci soit établi à ordre ou à l'ordre d'une partie désignée, en le transmettant conformément aux règles de procédure visées à l'article 6 2-4<sup>202</sup>.

### Article 60

1. 12.2.1 Sans préjudice ~~des dispositions~~ de l'article 57 11-5, tout porteur qui n'est pas le chargeur et qui n'exerce aucun droit en vertu du contrat de transport n'assume aucune responsabilité en vertu du contrat de transport uniquement du fait qu'il devient porteur<sup>203</sup>.

2. 12.2.2 Tout porteur qui n'est pas le chargeur et qui exerce un droit quelconque en vertu du contrat de transport assume [les responsabilités qui lui incombent en vertu du contrat de transport dans la mesure où ces responsabilités sont incorporées ou déterminables dans le document de transport négociable ou l'enregistrement électronique négociable] [les responsabilités qui incombent à la partie contrôlante en vertu du chapitre 11 et celles qui incombent au chargeur pour le paiement du fret, du faux fret, des surestaries et des contrestaries dans la mesure où ces

---

un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis. Ceci a donc été indiqué dans le texte remanié, dans lequel les conventions incorporées par référence ont également été mentionnées comme proposé.

<sup>201</sup> Comme indiqué au paragraphe 133 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail s'est largement prononcé en faveur du maintien du texte de l'article 12.1.1 (devenu l'article 59-1) dans sa rédaction actuelle, afin de promouvoir l'harmonisation et de prendre en compte les enregistrements électroniques négociables. La préoccupation exprimée au paragraphe 132 de ce même document en ce qui concerne les documents négociables nominatifs dans certains droits nationaux a été notée.

<sup>202</sup> Comme indiqué au paragraphe 134 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a noté que l'article 12.1.2 (devenu le paragraphe 2) serait examiné à une date ultérieure en même temps que les autres dispositions du projet d'instrument relatives aux enregistrements électroniques.

<sup>203</sup> Comme indiqué au paragraphe 136 du document A/CN.9/526, l'opinion selon laquelle le principe énoncé à l'article 12.2.1 (devenu le paragraphe 1) était superflu a bénéficié d'un certain soutien au sein du Groupe de travail. Il ne semble pas toutefois que cette opinion ait recueilli un appui suffisant.

responsabilités sont incorporées dans le document de transport négociable ou l'enregistrement électronique négociable]<sup>204</sup>.

~~3. 12.2.3~~ Tout porteur qui n'est pas le chargeur et qui:

a) ~~i)~~ en vertu de l'article ~~4 2.2~~ convient avec le transporteur de remplacer un document de transport négociable par un enregistrement électronique négociable ou de remplacer un enregistrement électronique négociable par un document de transport négociable, ou

b) ~~ii)~~ en vertu de l'article ~~59 12.1~~ transfère ses droits,

n'exerce aucun droit en vertu du contrat de transport aux fins des paragraphe 1 et 2 articles 12.2.1 et 12.2.2<sup>205</sup>.

#### Article 61

~~[12.3~~ Le transfert de droits en vertu d'un contrat de transport au titre duquel aucun document de transport négociable ou aucun enregistrement électronique négociable n'est émis s'effectue conformément aux dispositions ~~relatives au transfert de droits de la loi nationale applicable au contrat de transport de la loi applicable~~. Ce transfert de droits peut s'effectuer par des moyens de communication électronique. Un transfert du droit de contrôle ne peut s'effectuer sans que le transporteur en soit avisé ~~[par l'auteur ou le bénéficiaire dudit transfert].]~~<sup>206</sup>

<sup>204</sup> Comme indiqué au paragraphe 140 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une version révisée de l'article 12.2.2 (devenu le paragraphe 2) en tenant dûment compte des opinions exprimées. Or, les vues présentées aux paragraphes 137 à 139 ne sont pas conciliables. Ceux qui étaient favorables à une modification du texte ont demandé que ce dernier précise les responsabilités que le porteur exerçant un droit quelconque au titre du contrat de transport assumerait en vertu dudit contrat. Bien que l'idée d'apporter une telle précision ait suscité une opposition, on a essayé de modifier le texte. À cet égard, il faudrait peut-être envisager un type particulier de responsabilité, à savoir la responsabilité en cas de perte ou de préjudice matériel ou corporel causé par les marchandises (à l'exclusion, en tout état de cause, de la responsabilité pour manquement aux obligations qui incombent au chargeur en vertu de l'article 7.1 (devenu l'article 25).

<sup>205</sup> Comme indiqué au paragraphe 141 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a estimé que l'article 12.2.3 (devenu le paragraphe 3) était acceptable d'une manière générale quant au fond.

<sup>206</sup> Comme indiqué au paragraphe 142 du document A/CN.9/526, on a exprimé la crainte qu'un conflit ne survienne entre l'article 12.3 (devenu l'article 61) et le droit national dans les pays où un transfert de droits devait être notifié par l'auteur du transfert mais ne pouvait l'être par l'auteur ou le bénéficiaire de ce transfert comme prévu dans la disposition. Plusieurs propositions ont été faites au paragraphe 142 du document A/CN.9/526. Toutefois, la première d'entre elles, à savoir ajouter à la fin de la dernière phrase une référence à la loi nationale applicable au contrat de transport, risquait d'être incompatible avec la proposition, présentée au paragraphe 143 de ce même document, de se référer d'une manière générale dans la première phrase à la "loi applicable" plutôt qu'aux "dispositions relatives au transfert de droits de la loi nationale applicable" afin d'éviter toute question de conflit de lois potentiellement complexe. Aussi, l'autre suggestion consistant à supprimer à la fin de la dernière phrase les mots "par l'auteur ou le bénéficiaire du transfert", était-elle préférable. Ces mots ont été mis entre crochets. De plus, la proposition de se référer à la loi applicable dans la première phrase a été adoptée et l'article a été placé entre crochets, comme cela a été suggéré.

Article 62

~~[12.4 Lorsque le transfert de droits en vertu d'un contrat de transport au titre duquel aucun document de transport négociable ou aucun enregistrement électronique négociable n'a été émis inclut le transfert de responsabilités qui sont liées au droit transféré ou qui en découlent, l'auteur et le bénéficiaire du transfert assument conjointement et solidairement ces responsabilités n'est pas dérogé de responsabilité sauf si le transporteur y consent.]~~<sup>207</sup>

CHAPITRE 13. DROITS D'ACTIONArticle 63Variante A<sup>208</sup>

~~13.1~~ Sous réserve des articles ~~64~~ ~~13.2~~ et ~~65~~ ~~13.3~~, les droits découlant du contrat de transport ne peuvent être opposés au transporteur ou à une partie exécutante que par:

- a) ~~i)~~ le chargeur;
- b) ~~ii)~~ le destinataire;
- c) ~~iii)~~ tout tiers auquel le chargeur ou le destinataire qui a subi la perte ou le dommage résultant d'une violation du contrat de transport a ~~été~~ transféré<sup>209</sup> ses droits;

<sup>207</sup> Comme indiqué au paragraphe 148 du document A/CN.9/526, à la lumière des discussions concernant le projet de chapitre 12 et en particulier l'article 12.4 (devenu l'article 62), le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir, en tenant dûment compte des vues exprimées, une version révisée de cet article et de la placer entre crochets. Selon ces vues, reflétées dans le paragraphe 147 du document A/CN.9/526, la responsabilité de l'auteur et du bénéficiaire du transfert ne devrait pas nécessairement être solidaire et conjointe. Il a été proposé, comme solution de rechange, que l'auteur du transfert ne puisse être dérogé de sa responsabilité sans le consentement du transporteur.

En outre, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner le texte ci-après, qui pourrait remplacer les articles 61 et 62:

“Article 61 *bis*.

1. Lorsque aucun document de transport négociable et aucun enregistrement électronique négociable n'est émis, le transfert de droits en vertu d'un contrat de transport est soumis à la loi régissant le contrat en ce qui concerne ledit transfert ou, si les droits sont transférés autrement que par contrat, à la loi régissant le transfert. [Toutefois, la transférabilité des droits censés être transférés est régie par la loi applicable au contrat de transport.]

2. Quelle que soit la loi applicable conformément au paragraphe 1, le transfert peut s'effectuer par des moyens électroniques et doit, pour être valable, être notifié au transporteur [soit par l'auteur soit par le bénéficiaire du transfert].

3. Si le transfert inclut des responsabilités qui sont liées au droit transféré ou qui en découlent, l'auteur et le bénéficiaire du transfert assument conjointement et solidairement ces responsabilités.”

<sup>208</sup> La variante A de l'article 63 est fondée sur le texte initial du projet d'instrument.

<sup>209</sup> Cette modification est proposée dans le souci d'harmoniser le libellé de cet article avec celui des autres dispositions du présent chapitre.

d) ~~iv)~~ tout tiers qui a acquis des droits au titre du contrat de transport par subrogation en vertu de la loi nationale applicable, tel un assureur.

En cas de transmission de droits d'action par cession ou subrogation comme indiqué ci-dessus, le transporteur et la partie exécutante peuvent opposer à ce tiers toutes les exonérations et limites de responsabilité qu'ils peuvent faire valoir en vertu du contrat de transport et du présent instrument<sup>210</sup>.

#### Variante B

Tout droit découlant d'un contrat de transport ou lié à celui-ci peut être opposé par toute personne ayant un intérêt légitime dans l'exécution de toute obligation découlant de ce contrat ou liée à celui-ci, lorsqu'elle a subi une perte ou un dommage<sup>211</sup>.

#### Article 64

~~13.2~~ Lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis, le porteur peut opposer des droits en vertu du contrat de transport au transporteur ou à une partie exécutante, ~~sans avoir à prouver qu'il a lui-même qu'il ait ou non lui-même~~ subi une perte ou un dommage. ~~Si ce porteur n'a pas subi la perte ou le dommage lui-même, il est réputé agir au nom de la partie qui a subi cette perte ou ce dommage~~<sup>212</sup>.

#### Article 65

~~13.3~~ Lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis et que le demandeur ~~est l'une des personnes visées à l'article 13.1 sans être~~ n'est pas le porteur, ce demandeur doit, outre prouver qu'il a subi une perte ou un dommage résultant d'une violation du contrat de transport, prouver que le porteur n'a pas subi ~~cette la~~ perte ou ~~ce le~~ dommage faisant l'objet de la demande<sup>213</sup>.

---

<sup>210</sup> Comme indiqué au paragraphe 157 du document A/CN.9/526, bien que l'idée de supprimer l'article 13.1 (devenu l'article 63) ait été largement appuyée, le Groupe de travail a décidé de ne pas se prononcer sur cette disposition avant d'avoir achevé la lecture des projets d'articles et examiné de façon plus approfondie la question du champ d'application du projet d'instrument.

<sup>211</sup> Comme indiqué au paragraphe 157 du document A/CN.9/526, le secrétariat a été invité à établir une variante de cet article consistant en une déclaration générale reconnaissant le droit de toute personne ayant un intérêt légitime dans le contrat de transport d'exercer un droit d'action si elle a subi une perte ou un dommage. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner si le texte proposé traite de manière adéquate de la situation du transitaire.

<sup>212</sup> Bien qu'aucune demande n'ait apparemment été adressée au secrétariat en ce qui concerne l'article 13.2 (devenu l'article 64) (voir paragraphes 160 et 161 du document A/CN.9/526), d'un point de vue rédactionnel, le libellé pourrait être amélioré comme proposé ici. Il n'est pas certain d'ailleurs que la dernière phrase soit nécessaire. En fait, si le droit du porteur est reconnu, que celui-ci ait ou non subi une perte ou un dommage, la relation entre ce porteur et la personne ayant subi la perte ou le dommage reste en dehors du champ d'application du projet d'instrument.

<sup>213</sup> Comme il ressort du débat sur cette disposition dont rend compte le paragraphe 162 du document A/CN.9/526, le secrétariat n'a pas été prié d'établir un nouveau texte. Toutefois, certaines modifications d'ordre rédactionnel sont proposées ici.

## CHAPITRE 14. DÉLAI POUR AGIR

### Article 66

~~14.1~~

#### Variante A<sup>214</sup>

Le transporteur est dégagé de toute responsabilité à l'égard des marchandises si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'[un] an. Le chargeur est dégagé de toute responsabilité au titre du chapitre 7 du présent instrument si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'[un] an<sup>215</sup>.

#### Variante B

[Tous les droits] [Toutes les actions] concernant le transport de marchandises en vertu du présent instrument sont [éteints] [prescrites] si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'[un] an.

### Article 67

~~14.2~~ Le délai visé à l'article ~~66~~ ~~14.1~~ court à partir du jour où le transporteur a achevé la livraison au destinataire des marchandises concernées en vertu de l'article ~~7-3 ou 7-4~~ ~~4.1.3 ou 4.1.4~~ ou, lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du [dernier] jour où elles auraient dû l'être. Le jour indiqué comme point de départ du délai n'est pas compris dans le délai<sup>216</sup>.

<sup>214</sup> La variante A de l'article 66 est fondée sur le texte initial du projet d'instrument.

<sup>215</sup> Comme indiqué au paragraphe 169 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a prié le secrétariat de placer le mot "un" entre crochets et d'établir une version révisée de l'article 14.1 (devenu l'article 66) qui tienne dûment compte des opinions exprimées.

On a demandé, au paragraphe 166 de ce même document, pourquoi, dans le cas des chargeurs, l'article parlait de les dégager de toute responsabilité uniquement au titre du chapitre 7 du projet d'instrument et non pas aussi au titre d'autres chapitres, comme le chapitre 9. Il a également été déclaré que toutes les personnes susceptibles de devoir assumer une responsabilité en vertu du contrat de transport devraient être incluses dans l'article 14.1 (devenu l'article 66). L'idée pourrait être que, si le projet d'instrument ne régit pas toutes les responsabilités découlant du contrat de transport, par exemple la responsabilité du transporteur pour ne pas avoir chargé les marchandises, il serait peut-être bon que le chapitre 14 s'applique à toutes les responsabilités régies par le projet.

La suggestion, présentée au paragraphe 166 du document A/CN.9/526, d'indiquer simplement que toute action relative à des questions traitées dans le projet d'instrument est prescrite (ou tout droit éteint) pourrait être une bonne solution.

La question a également été posée, au paragraphe 167 de ce même document, de savoir si l'expiration du délai emporte l'extinction du droit ou la prescription de l'action. L'expiration du délai entraîne l'extinction du droit dans les Règles de La Haye-Visby (article 3-6), dans COTIF-CIM (article 47), la Convention de Varsovie (article 29) et probablement la CMR (article 32). Elle entraîne la prescription de l'action dans les Règles de Hambourg (article 20), la Convention multimodale de 1980 (article 25), la CMNI (article 24) et la Convention de Montréal (article 35). Il serait peut-être souhaitable que, pour l'heure, ces deux conséquences soient examinées. C'est pourquoi un texte prévoyant l'une ou l'autre a été proposé dans la variante B.

<sup>216</sup> Comme indiqué au paragraphe 174 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a prié le secrétariat de conserver le texte de l'article 14.2 (devenu l'article 67) et d'envisager d'élaborer éventuellement des variantes reflétant les opinions exprimées.

Article 68

~~14.3~~ La personne à qui une réclamation est adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations<sup>217</sup>.

Article 69

14.4 Une action récursoire d'une personne tenue responsable en vertu du présent instrument peut être exercée même après l'expiration du délai visé à l'article ~~66~~ ~~14.1~~ si elle l'est:

a) dans le délai déterminé par la loi de l'État où la procédure est engagée;  
ou

b) Variante A<sup>218</sup>

dans les 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a soit:

- i) réglé la réclamation; soit
- ii) elle-même reçu signification de l'assignation;

Variante B

dans les 90 jours à compter de la date à laquelle soit:

- i) la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation; soit

---

On a dit, au paragraphe 170 de ce même document, que la date de livraison prévue "dans le contrat de transport" pouvant être bien antérieure à la date de la livraison effective, il valait mieux prendre cette dernière comme point de référence. Toutefois, on a fait observer que la livraison pouvait être retardée unilatéralement par le destinataire. Le texte fait référence au jour "où le transporteur a achevé la livraison", soit le jour de la livraison effective. Compte tenu du libellé de l'article 4.1.1 (devenu l'article 7-1), les mots "au destinataire" pourraient être insérés à des fins de cohérence.

Des réserves ont également été émises, au paragraphe 171 du document A/CN.9/526, au sujet du choix comme point de départ du délai pour agir, en cas de non-livraison des marchandises, du "dernier jour" où celles-ci auraient dû être livrées. Il sera peut-être difficile de trouver un autre libellé pour cette partie de la disposition. En tout état de cause, le "dernier jour" est d'autant plus difficile à déterminer que les marchandises n'ont pas été livrées. Il est proposé de supprimer ces mots.

On s'est inquiété en outre, au paragraphe 172 du même document, de ce que le demandeur pourrait attendre pour engager une action que le délai pour agir soit pratiquement expiré, de façon éventuellement à se prémunir contre toute demande reconventionnelle puisque celle-ci serait nécessairement tardive. Il serait possible de prévenir ce problème en incluant des demandes reconventionnelles soit à l'article 14.4 b) ii) (devenu l'article 69 b) ii)), comme cela est suggéré au paragraphe 172, soit dans une disposition distincte. Voir *infra*, le texte proposé pour l'article 14.5 (devenu l'article 71).

Il a aussi été suggéré, au paragraphe 173 du document A/CN.9/526, de prévoir une date de référence différente selon qu'il s'agit d'une action contre le transporteur ou d'une action contre le chargeur, mais cela créerait apparemment des complications inutiles.

<sup>217</sup> Comme indiqué au paragraphe 175 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé dans l'ensemble l'article 14.3 (devenu l'article 68) acceptable sur le fond.

<sup>218</sup> La variante A de l'article 69 est fondée sur le texte initial du projet d'instrument.

ii) un jugement définitif qui n'est pas susceptible d'autres recours a été rendu contre la personne qui exerce l'action récursoire<sup>219</sup>;

le délai le plus long étant retenu.

#### Article 70

14.4 bis Une demande reconventionnelle d'une personne tenue responsable en vertu du présent instrument peut être formée même après l'expiration du délai de prescription visé à l'article 66 ~~14.1~~ si elle l'est dans les 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui forme la demande reconventionnelle a elle-même reçu signification de l'assignation<sup>220</sup>.

#### Article 71

~~[14.5~~Lorsque le propriétaire inscrit d'un navire réfute la présomption selon laquelle il est le transporteur en vertu de l'article ~~36-3~~ ~~8-4.2~~, une action contre l'affrètement coque nue peut être exercée même après l'expiration du délai visé à l'article ~~66~~ ~~14.1~~ si elle l'est:

- a) dans le délai déterminé par la loi de l'État où la procédure est engagée; ou
- b) dans les 90 jours à compter de la date à laquelle le propriétaire inscrit [à la fois
  - i) prouve que le navire faisait l'objet d'un affrètement coque nue au moment du transport; et]

<sup>219</sup> Comme indiqué au paragraphe 178 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une version révisée de l'article 14.4 (devenu l'article 69) qui tienne dûment compte des opinions exprimées.

Il a été noté, au paragraphe 176 de ce même document, que dans certains pays de tradition romano-germanique, il n'était pas possible d'engager une action récursoire tant qu'il n'avait pas été définitivement statué sur l'affaire, et il a été suggéré d'ajuster le délai de 90 jours de sorte qu'il commence à courir à la date de prise d'effet du jugement. Un libellé prévoyant que le délai de 90 jours devrait commencer à courir à la date à laquelle le jugement contre la personne exerçant l'action récursoire deviendrait définitif et insusceptible de recours a été proposé. Ces propositions sont reflétées dans la variante B.

<sup>220</sup> Il a été rappelé, au paragraphe 177 du document A/CN.9/526, que la possibilité de former des demandes reconventionnelles devrait être prévue soit à l'article 14.4 b) ii) (devenu l'article 69 b) ii)) soit dans un article distinct, auquel cas la solution retenue devrait toutefois être analogue à celle de l'article 14.4 b) ii). Les demandes reconventionnelles sont traitées dans une disposition distincte, à savoir l'article 14.4 bis (devenu l'article 70).

[ii)] identifie de façon appropriée l'affréteur coque nue;]<sup>221</sup>  
le délai le plus long étant retenu.

## CHAPITRE 15. COMPÉTENCE<sup>222</sup>

### Variante A

#### Article 72

Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu du présent instrument, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'État dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après:

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

[b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu.]]<sup>223</sup>

c) Le lieu de réception ou le lieu de livraison;

d) Tout autre lieu désigné à cette fin dans le document de transport ou l'enregistrement électronique.

---

<sup>221</sup> Comme indiqué au paragraphe 182 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une version révisée de l'article 14.5 (devenu l'article 71) qui tienne dûment compte des opinions exprimées. Il a également été noté que, ayant demandé au secrétariat de maintenir l'article 8.4.2 (devenu l'article 36-3) entre crochets, le Groupe de travail lui a également demandé de maintenir entre crochets l'article 14.5 (devenu l'article 71), étant donné que le sort de ce deuxième article était lié à celui du premier.

Le lien entre l'article 14.5 (devenu l'article 71) et l'article 8.4.2 (devenu l'article 36-3) a été noté au paragraphe 179 du document A/CN.9/526 et les crochets entourant le premier article ont été maintenus.

La crainte a été exprimée, au paragraphe 180 de ce même document, que le délai de 90 jours ne soit pas utile si l'ayant droit aux marchandises avait des difficultés à identifier le transporteur. On pense que ce problème est réglé par l'article 14.5 b) ii) (devenu l'alinéa b) ii)).

Il a également été suggéré de fusionner les sous-alinéas i) et ii) de l'alinéa b) de l'article 14.5 (formant à présent l'alinéa b)), car la condition posée au sous-alinéa ii) pouvait être considérée comme suffisamment rigoureuse pour englober celle posée au sous-alinéa i). Un texte révisé est proposé.

<sup>222</sup> Comme indiqué au paragraphe 159 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir, sur les questions de la compétence et de l'arbitrage, des projets de dispositions comprenant éventuellement des variantes qui reflètent les diverses opinions et suggestions présentées au cours de la discussion.

Deux dispositions comprenant chacune deux variantes ont été établies respectivement sur la compétence et l'arbitrage à partir des articles 21 et 22 des Règles de Hambourg, auxquelles ont été apportées les modifications d'ordre terminologique nécessaires. La variante A des chapitres 15 et 16 reproduit intégralement les dispositions des Règles de Hambourg, tandis que la variante B de ces mêmes chapitres omet les dispositions dont le Sous-Comité international du CMI sur l'uniformité du droit du transport maritime a proposé la suppression (voir Yearbook 1999, p. 113 et, pour plus de détails, Yearbook 1997, p. 350 à 356, du CMI).

<sup>223</sup> Voir *supra*, note 30.

Article 73

Nonobstant l'article 72, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un État Partie où le navire effectuant le transport [ou l'un quelconque des navires effectuant le transport] ou tout autre navire dont le transporteur est propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet État et du droit international.

Article 74

Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu du présent instrument ne peut être engagée en un lieu non spécifié à l'article 72 ou 73. Le présent article ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des États Parties en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

Article 75

1. Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu de l'article 72 ou 73 ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée.

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

3. Aux fins du présent chapitre, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'article 73, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

Article 75 bis

Nonobstant les articles précédents du présent chapitre, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport est valable.

Variante BArticle 72

Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu du présent instrument, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'État dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après:

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

[b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;]<sup>224</sup>

c) Le lieu de réception ou le lieu de livraison;

<sup>224</sup> Voir *supra*, note 30.

d) Tout autre lieu désigné à cette fin dans le document de transport ou l'enregistrement électronique.

Article 73

Nonobstant l'article 72, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un État Partie où le navire effectuant le transport [ou l'un quelconque des navires effectuant le transport] ou tout autre navire dont le transporteur est propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet État et du droit international.

Article 74

Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu du présent instrument ne peut être engagée en un lieu non spécifié à l'article 72 ou 73 du présent chapitre. Le présent article ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des États Parties en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

Article 75

Nonobstant les articles précédents du présent chapitre, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport est valable.

CHAPITRE 16. ARBITRAGE<sup>225</sup>

Variante A

Article 76

Sous réserve du présent chapitre, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au contrat de transport auquel s'applique le présent instrument sera soumis à l'arbitrage.

Article 77

Si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable a été émis, la clause ou le pacte compromissaire doivent figurer dans le document ou l'enregistrement ou y être expressément incorporés par référence. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable.

---

<sup>225</sup> Voir *supra*, note 222. La variante A du chapitre 16 reproduit intégralement les dispositions des Règles de Hambourg, tandis que la variante B omet les dispositions dont le Sous-comité international du CMI sur l'uniformité du droit du transport maritime a proposé la suppression.

Article 78

La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur:

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

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

[ii] Le lieu où le contrat de transport a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou]<sup>226</sup>

iii) Le lieu où le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises à transporter ou le lieu de livraison;

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

Article 79

L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles du présent instrument.

Article 80

Les articles 77 et 78 sont réputés inclus dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.

Article 80 bis

Aucune disposition du présent chapitre n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport.

Variante BArticle 76

Sous réserve du présent chapitre, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au contrat de transport auquel s'applique le présent instrument sera soumis à l'arbitrage.

Article 77

Si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable a été émis, la clause ou le pacte compromissoire doivent figurer dans le document ou l'enregistrement ou y être expressément incorporés par référence. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition

<sup>226</sup> Voir *supra*, note 30.

à un détenteur de bonne foi du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable<sup>227</sup>.

Article 78<sup>228</sup>

Article 79

L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles du présent instrument.

Article 80

Aucune disposition du présent chapitre n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport.

CHAPITRE 17. ~~15~~ AVARIES COMMUNES

Article 81

~~15.1~~ Aucune disposition du présent instrument ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes<sup>229</sup>.

Article 82

~~1. 15.2~~ [À l'exception de la disposition relative au délai pour agir], les dispositions du présent instrument qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

2. [Toutes les actions en] [Tous les droits à] contribution aux avaries communes sont [prescrites] [éteints] si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'[un an] à compter de la date d'émission de la dispache<sup>230</sup>.

---

<sup>227</sup> Le texte modifié de l'article 77 sur l'arbitrage, tel qu'il figure dans la variante B, ne reproduit pas l'article 22-2 des Règles de Hambourg, jugé trop spécifique.

<sup>228</sup> Afin que la variante B rende compte exactement des délibérations du Sous-Comité international du CMI sur l'uniformité du droit du transport maritime, cet article a été supprimé. Le CMI n'a pris aucune décision concernant une disposition de remplacement appropriée. (Voir Yearbook 1999, p. 113 et, pour plus de détails, Yearbook 1997, p. 350 à 356, du CMI).

<sup>229</sup> Comme indiqué au paragraphe 186 du document A/CN.9/526, l'idée selon laquelle les Règles d'York et d'Anvers sur les avaries communes devraient continuer d'être incorporées au contrat de transport a bénéficié d'un large appui au sein du Groupe de travail. Ce dernier a jugé dans l'ensemble l'article 15.1 (devenu l'article 81) acceptable sur le fond.

<sup>230</sup> Comme indiqué au paragraphe 188 du document A/CN.9/526, on a estimé qu'il fallait indiquer plus clairement que la disposition du projet d'instrument relative au délai pour agir ne s'applique pas aux avaries communes. Étant donné que l'article 15.2 (devenu le paragraphe 1) prévoit que les dispositions régissant la responsabilité du transporteur déterminent la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu de l'indemniser, la référence à la disposition relative au délai pour agir prête à confusion. Il est proposé de la supprimer, en particulier si une disposition spécifique sur le délai pour agir est ajoutée.

## CHAPITRE 18. ~~16.~~ AUTRES CONVENTIONS

### Article 83

~~16.1 bis~~ Sous réserve de l'article 86 ~~16.2~~, aucune disposition du présent instrument n'interdit à un État contractant d'appliquer un autre instrument international qui est déjà en vigueur à la date du présent instrument et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport portant essentiellement sur un mode de transport autre que le transport par mer<sup>231</sup>.

### Article 84

~~16.2 bis~~ Dans les relations entre les parties au présent instrument, les dispositions de ce dernier l'emportent sur celles d'un traité antérieur auquel elles peuvent être parties [qui sont incompatibles avec celles du présent instrument]<sup>232</sup>.

### Article 85

~~16.1~~ Le présent instrument n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur ou de la partie exécutante résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne régissant la limitation de la responsabilité liée à l'exploitation de navires [~~de mer~~]<sup>233</sup>.

---

Comme il est également suggéré au paragraphe 188 du document A/CN.9/526, une disposition distincte pourrait être consacrée au délai pour agir en cas de litige concernant la contribution aux avaries communes et prévoir, par exemple, que ce délai commencerait à courir à compter de l'émission de la dispache. Un texte a été élaboré et ajouté à la fin de l'article 15.2 (devenu le paragraphe 2). Cette disposition devrait probablement couvrir à la fois les demandes en contribution et les demandes d'indemnisation.

Au paragraphe 189 du document A/CN.9/526, il a été demandé si l'article 15.2 (devenu le paragraphe 1) devrait aussi inclure la responsabilité pour les pertes dues à un retard et les surestaries. Le Groupe de travail ne semble avoir pris aucune décision à ce sujet.

<sup>231</sup> Comme déjà indiqué à propos de l'article 4.2.1 (devenu l'article 8) et des discussions sur la relation du projet d'instrument avec d'autres conventions régissant les transports et avec la législation interne (voir *supra*, note 42), le secrétariat a également reçu pour instruction, aux paragraphes 247 et 250 du document A/CN.9/526, d'établir une disposition sur les conflits de conventions qui pourrait être insérée au chapitre 16 (devenu le chapitre 18). Cette disposition ne devrait pas remettre en question la proposition mentionnée dans la note suivante mais devrait au contraire la compléter. Le libellé de ce nouvel article 16.1 *bis* (devenu l'article 83) est inspiré de l'article 25-5 des Règles de Hambourg.

<sup>232</sup> L'avis, présenté au paragraphe 196 du document A/CN.9/526, selon lequel il serait utile de modifier l'article 16.1 (devenu l'article 85) pour y préciser que le projet d'instrument l'emporterait sur les autres conventions concernant les transports sauf à l'égard des États qui ne sont pas parties à l'instrument est conforme aux dispositions de l'article 30-4 de la Convention de Vienne. Il est proposé toutefois d'insérer cette nouvelle disposition dans un article distinct plutôt que dans l'article 16.1 (devenu l'article 85), qui aborde un autre problème plus spécifique et le règle d'une manière tout à fait différente. Cette nouvelle disposition figure à l'article 16.2 *bis* (devenu l'article 84).

<sup>233</sup> Les mots "de mer" qui figuraient dans l'article 16.1 (devenu l'article 85) ont été supprimés, comme cela a été proposé au paragraphe 197 du document A/CN.9/526.

Article 86

~~16.2~~ Il n'y aura pas de responsabilité en vertu ~~des dispositions~~ du présent instrument à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison subi par des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention ou des dispositions du droit interne relatives au transport [par mer]<sup>234</sup> des passagers et de leurs bagages.

Article 87

~~16.3~~ Il n'y aura pas de responsabilité en vertu ~~des dispositions~~ du présent instrument à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage:

a) en application ~~soit~~ de la Convention de Paris ~~du 29 juillet 1960~~ sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, ~~soit~~ de la Convention de Vienne ~~du 21 mai 1963~~ relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 21 mai 1963, ~~telle qu'elle a été modifiée par le Protocole commun relatif à l'application de la Convention de Vienne et de la Convention de Paris du 21 septembre 1988 et telle qu'elle a été modifiée par le Protocole d'amendement de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 12 septembre 1997, ou de la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires du 12 septembre 1997~~, ou

b) en vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne ou encore la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires<sup>235</sup>.

---

<sup>234</sup> Comme cela était demandé au paragraphe 199 du document A/CN.9/526, les mots "par mer" ont été placés entre crochets.

<sup>235</sup> Comme indiqué au paragraphe 202 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'actualiser la liste des conventions et instruments figurant dans l'article 16.3 (devenu l'article 87) et d'établir une version révisée de cet article qui tienne dûment compte des opinions exprimées.

Au paragraphe 200 de ce même document, on a expliqué que la liste des conventions figurant dans l'article 16.3 (devenu l'article 87) n'était pas complète. Le Protocole de 1998 portant modification de la Convention de Vienne de 1963 a été mentionné.

Comme indiqué au paragraphe 201 du même document, il a été déclaré que d'autres conventions traitant de la responsabilité pourraient être ajoutées à celles énumérées dans l'article 16.3 (devenu l'article 87), par exemple les conventions concernant la pollution et les accidents. Des objections ont toutefois été soulevées à ce propos. Il est donc suggéré que l'actualisation proposée au paragraphe 202 du document A/CN.9/526 ne concerne que les conventions portant sur les dommages nucléaires.

CHAPITRE 19. 17. [LIMITES DE LA LIBERTÉ CONTRACTUELLE]  
[CLAUSES CONTRACTUELLES]<sup>236</sup>

Article 88

~~1. 17.1 a)~~ Sauf disposition contraire du présent instrument, toute stipulation contractuelle qui déroge ~~aux dispositions du~~ présent instrument est nulle dans la mesure où elle a pour objet ou pour effet, directement ou indirectement, d'exclure, [ou] de limiter [ou d'alourdir] la responsabilité pour violation de toute obligation du transporteur, d'une partie exécutante, du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire en vertu ~~des dispositions~~ du présent instrument<sup>237</sup>.

~~2. b)~~ ~~[Nonobstant l'alinéa a)]~~ le paragraphe 1, le transporteur ou une partie exécutante peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues dans le présent instrument<sup>238</sup>.

~~3. e)~~ Une stipulation cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises est nulle<sup>239</sup>.

Article 89

~~17.2~~ Nonobstant les ~~dispositions des~~ chapitres ~~4 5~~ et ~~5 6~~ du présent instrument, le transporteur et une partie exécutante peuvent, dans le contrat de transport: ~~exclure ou limiter leur responsabilité pour perte ou endommagement des marchandises lorsque:~~

a) exclure ou limiter leur responsabilité si les marchandises sont des animaux vivants sauf lorsqu'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur ou ses préposés ou mandataires ont commis téméairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement, ou

<sup>236</sup> Comme indiqué au paragraphe 204 du document A/CN.9/526, il a été proposé de modifier l'intitulé du projet de chapitre afin qu'il rende compte plus exactement de la teneur des dispositions, qui ne traitaient pas des "limites de la liberté contractuelle" en général mais des clauses de limitation ou d'alourdissement de la responsabilité des diverses parties au contrat de transport. Une possibilité est de reprendre le titre de l'article 23 des Règles de Hambourg, à savoir "Clauses contractuelles". Une autre est d'indiquer éventuellement dans le titre le caractère fondamentalement impératif des dispositions de l'instrument.

<sup>237</sup> Comme indiqué au paragraphe 213 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a décidé de conserver l'article 17.1 a) (devenu le paragraphe 1) dans le projet d'instrument, y compris les mots "ou d'alourdir" placés entre crochets, en vue d'en poursuivre l'examen à une session ultérieure, le cas échéant sur la base d'une ou de plusieurs nouvelles propositions. Il a été dit, comme l'indique le paragraphe 212 du document A/CN.9/526, qu'un projet de disposition excluant les "contrats négociés avec mise en concurrence entre des parties évoluées" serait présenté au secrétariat avant la prochaine session du Groupe de travail et qu'il serait tenu compte des préoccupations mentionnées aux paragraphes 205 à 211 de ce même document lors de l'élaboration de cette disposition.

<sup>238</sup> Comme indiqué au paragraphe 214 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a estimé d'une manière générale que l'article 17.1 b) (devenu le paragraphe 2) était acceptable quant au fond. Il a été décidé de supprimer les crochets entourant cette disposition.

<sup>239</sup> Comme indiqué au paragraphe 215 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a estimé d'une manière générale que l'article 17.1 c) (devenu le paragraphe 3) était acceptable quant au fond.

b) exclure ou limiter leur responsabilité pour une perte ou un endommagement subi par les marchandises si le caractère ou la condition des marchandises ou les circonstances et les termes et conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale, pourvu que des expéditions commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires ne soient pas concernées et qu'aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable ne soit ou ne doive être émis pour le transport des marchandises<sup>240</sup>.

---

<sup>240</sup> Comme indiqué au paragraphe 217 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a décidé de conserver dans le projet d'instrument l'article 17.2 a) (devenu l'alinéa a)) en vue d'en poursuivre l'examen à une session ultérieure. Le secrétariat a été prié d'établir une variante visant à limiter la possibilité qu'auraient le transporteur et la partie exécutante transportant des animaux vivants de s'exonérer de leur responsabilité en cas de faute grave. Il a en outre été noté, au paragraphe 218 de ce même document, que le Groupe de travail a estimé d'une manière générale que l'article 17.2 b) (devenu l'alinéa b)) était acceptable quant au fond. Des solutions différentes ayant été proposées pour les alinéas a) et b) de l'article 17.2 (devenus les alinéas a) et b) de l'article 89), le chapeau doit être modifié. En ce qui concerne les animaux vivants, il est proposé d'utiliser un libellé similaire à la disposition sur la déchéance du droit de limiter sa responsabilité, en appliquant toutefois la notion de comportement téméraire également aux préposés ou mandataires.