



# Assemblée générale

Distr.: Générale  
24 mai 2004

Français  
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international**  
Trente-septième session  
New York, 14-25 juin 2004

## **Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa treizième session (New York, 3-14 mai 2004)**

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
Introduction .....	1-7	3
I. Délibérations et décisions .....	8-9	4
II. Élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] .....	10-164	4
Chapitre 5. Responsabilité du transporteur ( <i>suite</i> ) .....	10-91	4
Projet d'article 15. Responsabilité des parties exécutantes .....	10-17	4
Paragraphe 6 .....	11-17	5
Projet d'article 16. Retard .....	18-31	6
Paragraphe 1 .....	20-24	7
Paragraphe 2 .....	25-31	8
Projet d'article 17. Calcul de la réparation .....	32-37	10
Paragraphe 1 .....	33-34	10
Paragraphe 2 .....	35	10
Paragraphe 3 .....	36-37	10
Projet d'article 18. Limites de la responsabilité .....	38-51	11
Paragraphe 1 .....	39-44	11
Paragraphe 2 .....	45-47	12
Paragraphe 3 .....	48-49	13
Paragraphe 4 .....	50-51	13
Projet d'article 19. Déchéance du droit de limiter la responsabilité .....	52-62	14



Projet d'article 20. Avis de perte, de dommage ou de retard .....	63-87	16
Paragraphe 1 .....	64-75	16
Paragraphe 2 .....	76-81	19
Paragraphe 3 .....	82-84	21
Paragraphe 4 .....	85-87	21
Projet d'article 21. Recours judiciaires .....	88-91	22
Chapitre 6. Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer .....	92-117	22
Projet d'article 22. Responsabilité du transporteur .....	92-99	23
Projet d'article 23. Déroutement .....	100-102	24
Projet d'article 24. Marchandises en pontée .....	103-117	24
Paragraphe 1 .....	104-106	24
Paragraphe 2 .....	107-109	25
Paragraphe 3 .....	110-111	26
Paragraphe 4 .....	112-117	26
Chapitre 7. Obligations du chargeur .....	118-161	27
Projet d'article 25 .....	118-123	27
Projet d'article 26 .....	124-129	28
Projet d'article 27 .....	130-133	29
Projet d'article 28 .....	134-137	30
Projets d'articles 29 et 30 .....	138-148	31
Projet d'article 29 <i>bis</i> .....	149-153	34
Projet d'article 31 .....	154-158	34
Projet d'article 32 .....	159-161	36
Chapitre 9. Fret .....	162-164	36
III. Questions diverses .....	165-168	37

## 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 civile du transporteur, les obligations du chargeur et les documents de transport<sup>1</sup>. À sa neuvième session, en 2002, le Groupe de travail a commencé à examiner un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]. La compilation la plus récente retraçant l'historique du projet d'instrument figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.35.

2. Le Groupe de travail III sur le droit des transports, qui est composé de tous les États membres de la Commission, a tenu sa treizième session à New York du 3 au 14 mai 2004. Ont assisté à cette session des représentants des États membres suivants: Allemagne, Autriche, Bénin, Brésil, Burkina Faso, Cameroun, Canada, Chine, Colombie, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Fidji, France, Inde, Iran (République islamique d'), Italie, Japon, Kenya, Lituanie, Mexique, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Soudan, Suède et Thaïlande.

3. Ont également assisté à la session des observateurs des États suivants: Argentine, Australie, Bélarus, Brunéi Darussalam, Chili, Cuba, Danemark, Équateur, Finlande, Grèce, Koweït, Mongolie, Nouvelle-Zélande, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Qatar, République de Corée, République tchèque, Sénégal, Suisse, Turquie et Venezuela.

4. Ont aussi assisté à la session des observateurs des organisations internationales ci-après:

a) **Organisations intergouvernementales invitées par la Commission:** Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), Organisation juridique consultative pour les pays d'Asie et d'Afrique;

b) **Organisations internationales non gouvernementales invitées par la Commission:** Association of American Railroads (AAR), Chambre de commerce internationale (CCI), Chambre internationale de la marine marchande, Comité maritime international (CMI), Conseil maritime baltique et international (BIMCO), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), *Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo*, International Group of Protection and Indemnity (P&I) Clubs, International Multimodal Transport Association (IMMTA), Transportation Intermediaries Association (TIA) et Union internationale d'assurances transports.

5. Le Groupe de travail a élu le Bureau ci-après:

*Président:* M. Rafael Illescas (Espagne)

*Rapporteur:* M. Walter De Sá Leitão (Brésil)

6. Le Groupe de travail était saisi des nouveaux documents suivants:

a) Ordre du jour provisoire (A/CN.9/WG.III/WP.35);

b) Nouvelle version provisoire des articles du projet d'instrument examinés par le Groupe de travail à sa douzième session (A/CN.9/WG.III/WP.36);

c) Proposition de la Chine concernant le chapitre 19 du projet d'instrument et la question de la liberté contractuelle (A/CN.9/WG.III/WP.37).

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

1. Élection du Bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour.
3. Élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer].
4. Questions diverses.
5. Adoption du rapport.

## **I. Délibérations et décisions**

8. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen du projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] en se fondant sur:

- Le texte figurant dans l'annexe à une note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.32);
- Une nouvelle version provisoire des articles examinés par le Groupe de travail à sa douzième session, figurant dans une note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.36);
- Une proposition des États-Unis d'Amérique (A/CN.9/WG.III/WP.34) concernant dix aspects du projet d'instrument.

9. Le secrétariat a été prié d'établir une version révisée de plusieurs dispositions en tenant compte des délibérations et des conclusions du Groupe de travail. Il est rendu compte de ces délibérations et conclusions dans la section II ci-après.

## **II. Élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]**

### **Chapitre 5. Responsabilité du transporteur (*suite*)**

#### **Projet d'article 15. Responsabilité des parties exécutantes**

10. Il a été rappelé au Groupe de travail que celui-ci n'avait pas eu suffisamment de temps à sa douzième session pour examiner le dernier paragraphe du projet d'article 15 du projet d'instrument (voir A/CN.9/544, par. 181).

#### **Paragraphe 6**

11. Le Groupe de travail a examiné le texte du paragraphe 6 du projet d'article 15 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36 (anciennement paragraphe 7 du projet d'article 15, dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32).

*Responsabilité conjointe et solidaire*

12. Des questions ont été soulevées en ce qui concerne les liens entre le paragraphe 6 et le paragraphe 5 (qui énonçait le principe selon lequel, si plusieurs parties exécutantes maritimes étaient responsables, cette responsabilité était conjointe et solidaire). En ce qui concerne le paragraphe 5, il a été dit que la notion de “joint and several liability”, qui relevait de la *common law*, pourrait ne pas être interprétée comme un équivalent exact de notions de droit romano-germanique telles que “responsabilité solidaire” ou “responsabilidad solidaria”, qui elles-mêmes différaient de notions telles que “responsabilité conjointe” ou “responsabilidad mancomunada”. Le Groupe de travail a largement estimé qu’il pourrait être nécessaire de revoir le texte pour indiquer sans ambiguïté dans toutes les langues que, lorsque plusieurs parties étaient tenues responsables au sens du paragraphe 5, chacune d’entre elles était tenue individuellement de réparer la totalité du préjudice matériel, sous réserve des limites légales éventuellement applicables, ainsi que de l’action récursoire que cette partie pourrait exercer contre d’autres parties responsables.

*Montant total de la responsabilité*

13. Tous les participants ont marqué leur accord sur le principe énoncé au paragraphe 6 selon lequel, lorsque tous les défendeurs avaient le droit de bénéficier des dispositions du projet d’instrument relatives à la limitation de la responsabilité, un demandeur ne devrait pas être autorisé à réclamer au transporteur contractant et/ou aux parties exécutantes maritimes un montant total plus élevé que les limites totales de responsabilité prévues dans le projet d’instrument.

*Compensation – exclusion des parties exécutantes non maritimes*

14. La question de la compensation des dommages-intérêts entre défendeurs a été examinée et plusieurs scénarios possibles ont été envisagés. Des participants ont exprimé des préoccupations au sujet de la façon dont le principe du montant total de la responsabilité serait appliqué au cas où différents régimes de responsabilité entreraient en jeu, car alors, pour une même demande, certains défendeurs pourraient invoquer la limite totale de responsabilité et d’autres non. Par exemple, lorsque des parties exécutantes maritimes et non maritimes étaient responsables et que les parties non maritimes étaient soumises à des limites de responsabilité plus élevées en vertu du droit applicable, il ne fallait pas que le paragraphe 6 ait pour effet de créer une limite de responsabilité inférieure pour ces parties non maritimes. Cependant, lorsqu’une indemnité devait être payée en vertu d’un autre régime de responsabilité parce que le demandeur s’était retourné directement contre une partie exécutante non maritime avant d’intenter une action contre le transporteur contractant, l’indemnité payable par la partie exécutante non maritime devait être déduite du montant réclamé au transporteur. Par ailleurs, dans l’hypothèse où la limite de responsabilité n’était pas applicable à l’un des défendeurs en raison d’une faute intentionnelle, cette limite devait rester applicable aux autres défendeurs. Pour répondre à certaines de ces préoccupations, le Groupe de travail est convenu dans l’ensemble que le paragraphe 6 devrait s’appliquer tant au transporteur contractant qu’aux parties exécutantes maritimes, mais qu’il devrait être précisé qu’il ne s’appliquait pas aux parties exécutantes non maritimes.

15. En ce qui concerne la formulation possible du paragraphe 6, il a été proposé de remplacer les mots “ces personnes” par une référence au transporteur contractuel et aux parties exécutantes maritimes. Selon une autre proposition, le paragraphe 6 devrait être libellé par exemple de la façon suivante: “Sans préjudice de l’article 19, le montant total de la responsabilité de ces personnes, en ce qui concerne la

responsabilité du transporteur contractant et de toute partie exécutante maritime, ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans le présent instrument”. Il a également été suggéré que la question de la compensation soit régie par la législation interne applicable. Enfin, il a été indiqué que, pour l’établissement d’une version révisée du paragraphe 6, le texte de l’article 10 des Règles de Hambourg pourrait être une source d’inspiration utile.

#### *Place des paragraphes 5 et 6*

16. Il a été suggéré de fusionner les paragraphes 5 et 6 et, comme ils devaient s’appliquer tant aux transporteurs contractants qu’aux parties exécutantes maritimes, de les placer non pas à l’article 15 mais ailleurs, éventuellement dans la disposition portant sur la limitation de la responsabilité.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 6*

17. À l’issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Qu’il faudrait apporter les éclaircissements voulus au projet de disposition pour rendre compte du consensus auquel étaient parvenus les participants sur la signification de l’expression “joint and several liability”;
- Que le principe général concernant le montant global de la responsabilité énoncé à l’article 6 était approprié;
- Que les paragraphes 5 et 6 devraient s’appliquer à la fois aux transporteurs contractants et aux parties exécutantes maritimes;
- Que les paragraphes 5 et 6 ne devraient pas faire partie du projet d’article 15, mais faire l’objet d’une disposition distincte;
- Qu’il était nécessaire d’examiner plus avant la possibilité d’établir une règle uniforme relative à la compensation, faute de quoi cette question devrait sans doute être régie par le droit interne applicable;
- Que le secrétariat devrait établir une version révisée tenant compte des différentes solutions possibles au problème de la compensation, sur la base des opinions et des suggestions exprimées plus haut.

### **Projet d’article 16. Retard**

18. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d’article 16 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

#### *Débat général*

19. Des doutes ont été exprimés quant au fait de savoir si le projet d’instrument devrait vraiment aborder la question du retard de livraison. À l’appui de la suppression du projet d’article 16, il a été avancé que la question était purement commerciale et qu’il faudrait, par conséquent, laisser aux parties intéressées le soin de la traiter dans le cadre de leurs arrangements contractuels. Il a été expliqué que la question du retard de livraison n’était pas abordée dans les Règles de La Haye pour cette même raison. On a cité des exemples de cas dans lesquels une réglementation plaçant excessivement l’accent sur le retard de livraison pourrait méconnaître certains usages et pratiques contractuelles établis, voire compromettre la sécurité du transport maritime. Selon l’avis qui a prévalu, cependant, la question du retard de livraison appelait un traitement réglementaire et pourrait, dans le droit fil d’autres

régimes de responsabilité existants, y compris un régime maritime tel que les Règles de Hambourg, être utilement traitée dans le projet d'instrument.

### **Paragraphe 1**

#### *Retard dans le cas où les parties ont expressément convenu du délai de livraison*

20. Le principe selon lequel le transporteur pourrait être tenu responsable en cas de non-respect de son obligation de livrer dans un délai dont il avait expressément convenu a bénéficié d'un soutien général. D'un point de vue rédactionnel, il a été avancé que l'expression "le délai expressément convenu" utilisée à l'article 5-2 des Règles de Hambourg était plus précise que la formulation actuelle du projet de disposition.

#### *Retard dans le cas où les parties n'ont pas expressément convenu du délai de livraison*

21. La discussion a porté sur la question de savoir si, dans un tel cas, le transporteur devrait être tenu responsable de la livraison après "le délai qu'il serait raisonnable d'attendre d'un transporteur diligent". La référence à un "délai raisonnable" a été contestée au motif qu'elle était trop subjective, imprécise et sujette à ample interprétation par les tribunaux locaux et risquait, par conséquent, d'accroître l'hétérogénéité de la jurisprudence internationale. Dans le même ordre d'idées, il a été déclaré qu'en créant pour le transporteur une obligation de livrer les marchandises dans un "délai raisonnable", on perturberait encore davantage l'équilibre entre les obligations des transporteurs et celles des chargeurs, équilibre qui était déjà altéré au détriment des transporteurs par la suppression de l'exception fondée sur l'erreur de navigation (voir A/CN.9/544, par. 127). En réponse, il a été souligné que si le paragraphe 1 pouvait créer une obligation pour le transporteur, le paragraphe 2, en revanche, l'exonérerait dans une grande mesure en limitant sa responsabilité en cas de dommages indirects résultant d'un retard de livraison.

22. Selon l'avis qui a prévalu, une règle supplétive s'inspirant du texte placé entre crochets à la fin du paragraphe 1 était nécessaire pour traduire le principe général selon lequel la livraison devrait s'effectuer sans retard excessif. Il a été souligné que la référence aux "caractéristiques du transport" ou aux "circonstances du voyage" offrait d'amples garanties pour les pratiques commerciales établies réputées tolérer un certain degré d'imprécision dans l'application de ce principe. Il a été expliqué que cette règle était également nécessaire pour éviter d'exonérer le transporteur de toute responsabilité lorsqu'un délai de livraison était supposé, mais pas expressément convenu par les parties. Il a aussi été souligné que si l'on supprimait la règle supplétive figurant au paragraphe 1, il faudrait que cette question soit traitée par le droit interne, solution qui dérogerait inutilement à l'objectif général de promotion d'un droit uniforme.

23. S'agissant des différents facteurs énumérés à la fin du paragraphe 1, il a été proposé d'ajouter "les caractéristiques des marchandises". Il a en outre été proposé de simplifier la fin du paragraphe en s'inspirant de l'article 5-2 des Règles de Hambourg, qui ne mentionnait que les "circonstances de fait". Enfin, il a été proposé qu'on conserve en tout état de cause la référence – jugée essentielle – aux "conditions du contrat". S'agissant de cohérence terminologique, on s'est interrogé sur l'expression "lieu de destination". Il a également été proposé de vérifier le projet d'instrument afin d'éviter toute distinction inutile, dans la version anglaise, entre les mots "place" et "location" pour désigner le lieu de livraison, et de dissiper toute ambiguïté quant au fait de savoir si le texte se référait au lieu contractuel ou au lieu effectif de la livraison. D'un point de vue rédactionnel, il a été proposé de supprimer les mots "en l'absence d'une telle convention", jugés superflus.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 1*

24. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que le projet d'instrument devrait traduire le principe selon lequel le transporteur devrait être responsable du retard de livraison, et cette responsabilité devrait être fondée sur la faute du transporteur;
- Que la règle supplétive figurant à la fin du paragraphe 1 serait conservée sans crochets;
- Que le Groupe de travail prendrait note des propositions formulées plus haut à propos de la formulation précise du paragraphe 1, étant entendu qu'il faudrait peut-être examiner cette formulation plus avant à une session ultérieure, sur la base d'un texte révisé qu'établirait le secrétariat.

**Paragraphe 2**

*“préjudice qui ne résulte pas de la perte ou du dommage subi par les marchandises transportées”*

25. Le maintien dans le projet d'instrument d'une disposition limitant la responsabilité du transporteur en cas de dommages indirects (également appelés “préjudice purement économique”) résultant d'un retard de livraison a bénéficié d'un large soutien. Il a été souligné qu'une telle disposition figurait fréquemment dans les instruments internationaux réglementant les transports ferroviaire et routier. Quant à la formulation de cette disposition, il a été largement estimé qu'il faudrait décrire de manière plus claire et moins lourde qu'à l'actuel paragraphe 2 (“préjudice qui ne résulte pas de la perte ou du dommage subi par les marchandises transportées”) la situation où des dommages indirects étaient subis.

*“[... fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard]”*

26. On s'est interrogé sur les raisons pour lesquelles il fallait, pour déterminer la responsabilité du transporteur (et les limites de cette responsabilité) en cas de dommages indirects, utiliser une méthode spécifique (référence au fret) au lieu de la méthode générale (référence à la valeur des marchandises) énoncée aux projets d'articles 17 et 18 pour calculer la réparation due en cas de perte ou d'endommagement des marchandises. Il a été expliqué que les dommages indirects étaient conceptuellement distincts des dommages subis par les marchandises et n'avaient pas nécessairement de rapport avec la valeur des marchandises. Pour illustrer cette distinction, il a été rappelé que plusieurs lois et instruments internationaux existants en matière de transport se fondaient sur le fret pour calculer la réparation due en cas de dommages indirects. Cependant, il a aussi été souligné que le montant des dommages indirects pouvait être nettement supérieur à la valeur des marchandises, alors que le fret ne représentait généralement qu'une faible partie de cette valeur. Une proposition tendant à combiner les deux méthodes dans un texte tel que “[... fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, ou la limite de responsabilité énoncée à l'article 18, le montant retenu étant le montant le plus élevé]” n'a reçu qu'un soutien limité.

27. La discussion s'est concentrée sur le multiplicateur à appliquer au cas où l'on utiliserait la référence au fret. Une proposition tendant à limiter à un faible niveau la réparation due par le transporteur en cas de dommages indirects résultant d'un retard de livraison a bénéficié d'un soutien notable. En conséquence, il a été proposé de limiter la réparation à un montant équivalent à [une fois] le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Des propositions tendant à examiner également d'autres multiplicateurs tels que 2,5 ou 4 en vue de la poursuite du débat

n'ont pas bénéficié d'un soutien marqué. On s'est fortement inquiété de la possibilité qu'offrait le projet d'article 19 de passer outre la limite fixée pour cette réparation (pour la suite du débat, voir par. 52 à 62).

#### *Liberté contractuelle*

28. Comme autre moyen de limiter l'effet d'une disposition instituant la responsabilité du transporteur en cas de dommages indirects résultant d'un retard de livraison, il a été proposé de soumettre le paragraphe 2 à la liberté contractuelle des parties. Selon un avis partagé par un grand nombre de délégations, une telle référence à la liberté contractuelle irait à l'encontre du principe général d'ordre public énoncé au paragraphe 1 (voir par. 22). Cependant, il a aussi été convenu qu'il faudrait peut-être examiner cette question plus avant dans le cadre du projet d'article 19 (Déchéance du droit de limiter la responsabilité) et aussi lors de l'examen général de l'autonomie des parties traitée au chapitre 19. À cet égard, il a été rappelé qu'une proposition de révision du paragraphe 2 fondée sur la liberté contractuelle avait été faite au paragraphe 40 du document A/CN.9/WG.III/WP.34.

#### *Possibilité de conversion en perte totale*

29. On a proposé, en s'inspirant de l'article 20-1 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), qu'à l'expiration d'un délai fixe de quatre-vingt-dix jours suivant la prise en charge des marchandises par le transporteur, le fait que ces marchandises n'aient pas été livrées constitue une preuve concluante de leur perte et que le titulaire du droit d'action puisse décider de les considérer comme perdues. Cette proposition a bénéficié d'un certain soutien, mais il a été souligné qu'une disposition de ce type risquerait de compliquer inutilement le projet d'instrument compte tenu du fait, en particulier, qu'il pourrait être nécessaire d'adopter des règles supplémentaires pour éviter l'octroi d'une réparation excessive au cas où les marchandises seraient retrouvées après l'expiration du délai de 90 jours. Des questions telles que le transfert de la propriété des marchandises au transporteur ou la possibilité qui devrait être offerte au chargeur de choisir entre les marchandises et la réparation ont généralement été jugées trop complexes et détaillées pour devoir figurer dans le projet d'instrument.

#### *Place du paragraphe 2*

30. Selon un avis, le paragraphe 2 aurait davantage sa place au projet d'article 18. Il a généralement été estimé qu'il faudrait peut-être réexaminer cette question à une session ultérieure.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 2*

31. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que la limite du montant payable en réparation des dommages indirects résultant d'un retard de livraison devrait être calculée par référence au fret;
- Que le texte “[une fois] le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard” serait ajouté au paragraphe 2 en vue de la poursuite du débat à une session ultérieure;
- Qu'on ajouterait, au début du paragraphe 2, le texte “[Sauf convention contraire]”, assorti d'une note de bas de page indiquant qu'il faudrait réexaminer la question dans le contexte à la fois du projet d'article 19 et du chapitre 19. On devrait introduire, pour favoriser une interprétation

uniforme du projet d'instrument, une disposition s'inspirant de l'article 7-1 de la Convention des Nations Unies sur les ventes.

### **Projet d'article 17. Calcul de la réparation**

32. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 17 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

#### **Paragraphe 1**

##### *Débat général*

33. Le Groupe de travail a largement approuvé la teneur du paragraphe 1. Certaines réserves, cependant, ont été exprimées quant à sa rédaction. Un soutien a été exprimé en faveur de la proposition selon laquelle il faudrait utiliser, dans le projet d'instrument, une terminologie cohérente et aligner par exemple le membre de phrase "au lieu et au moment de livraison prévus par le contrat de transport" employé au paragraphe 1 sur le texte du projet d'article 7, une préférence ayant été exprimée pour ce dernier. Il a en outre été estimé, à la lumière des délibérations du Groupe de travail concernant le projet d'article 16, qu'il serait peut-être souhaitable d'envisager, pour le calcul des dommages-intérêts en cas de retard, un article distinct.

##### *Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 1*

34. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a approuvé quant au fond le paragraphe 1, sous réserve que le secrétariat en établisse une version révisée afin d'en améliorer la cohérence avec le projet d'article 7.

#### **Paragraphe 2**

##### *Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 2*

35. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a approuvé quant au fond le paragraphe 2.

#### **Paragraphe 3**

##### *Débat général*

36. Il a été expliqué que ce paragraphe avait pour objet de clarifier les Règles de La Haye-Visby, qui n'indiquaient pas clairement si les demandeurs pouvaient prétendre à des dommages-intérêts pour préjudice indirect. Il avait pour objet de permettre aux parties au contrat de transport de réparer les dommages indirects lorsqu'elles énonçaient clairement leur intention de le faire en vertu du projet d'article 88. Des inquiétudes ont été exprimées quant au traitement des dommages indirects et au soutien apparent apporté par ce paragraphe au caractère unilatéralement impératif du projet d'instrument tel qu'il ressortait actuellement du projet d'article 88, en vertu duquel un transporteur ou une partie exécutante pouvait convenir d'accroître ses responsabilités et ses obligations.

##### *Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 3*

37. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a approuvé quant au fond le paragraphe 3.

## Projet d'article 18. Limites de la responsabilité

38. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 18 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

### Paragraphe 1

#### *Niveau de limitation de la responsabilité*

39. Les participants au Groupe de travail ont convenu qu'il était trop tôt pour échanger des vues concernant le niveau approprié de limitation de la responsabilité qu'il faudrait fixer au paragraphe 1. D'aucuns ont jugé qu'il serait souhaitable de relever le niveau prévu dans les Règles de La Haye-Visby; d'autres ont indiqué que certains États souhaitaient que ce niveau soit faible. Une proposition tendant à ce que soit réalisée une étude des niveaux de limitation appliqués dans différents États à différents régimes de transport a été largement approuvée. Le CMI a proposé de faire circuler auprès de ses membres un questionnaire concernant les niveaux de limitation applicables aux créances maritimes et toute information disponible sur la valeur des marchandises. En outre, des États membres et observateurs du Groupe de travail ont accepté de présenter au secrétariat des informations concernant les limites de responsabilité applicables à leurs divers régimes de transport internes, ainsi que toute statistique disponible concernant les créances, afin de faciliter la réalisation de l'étude proposée. Il a été proposé que le secrétariat demande à l'Organisation maritime internationale (OMI) des informations concernant les taux d'inflation et les limites de responsabilité, par exemple dans le contexte de la Convention d'Athènes.

#### *Procédure de modification*

40. Il a été proposé que le projet d'instrument inclue une procédure de modification rapide de façon qu'il soit possible, une fois le niveau de limitation convenu, de le modifier sans avoir à renégocier l'instrument dans son ensemble. Il a été noté qu'une procédure de modification rapide avait été proposée aux paragraphes 11 et 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.34. Il a été estimé qu'il pourrait aussi être fait référence à la procédure de modification prévue dans la Convention d'Athènes. L'inclusion d'une procédure de modification dans le projet d'instrument a bénéficié d'un large soutien.

#### *Préjudice économique et "lié aux marchandises"*

41. Il a été déclaré que l'expression "lié aux marchandises" s'inspirait de l'article IV-5 a) des Règles de La Haye-Visby, qui avait pour objet de couvrir le préjudice résultant d'une diminution de la valeur commerciale des marchandises pendant un retard, mais non de couvrir le préjudice économique. Il a été estimé que si l'on voulait que le projet d'instrument couvre le préjudice purement économique, il faudrait utiliser une formulation différente telle que "la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises ou pour le retard de livraison". La proposition tendant à supprimer les mots "ou lié aux" a bénéficié d'un certain soutien. En outre, selon un avis, les dommages économiques étaient exclus du paragraphe 1 par le texte liminaire "[s]ous réserve de l'article 16-2".

42. Des doutes ont été exprimés quant à l'interprétation faite ci-dessus du membre de phrase "lié aux marchandises" et quant au fait de savoir s'il serait prudent de le supprimer. On a été d'avis que ce membre de phrase avait pour objet d'inclure non seulement les dommages subis par les marchandises, mais aussi les dommages résultant d'autres circonstances, telles que la livraison à une personne autre que le

destinataire ou la description erronée des marchandises dans le connaissance. Certains participants se sont vivement opposés à la suppression de ce membre de phrase. Il a été observé que si ce membre de phrase avait pour objet de couvrir les erreurs de livraison et les descriptions inexactes, il serait peut-être préférable de le placer dans un article distinct, assorti d'une méthode différente de calcul de la réparation. En outre, il a été observé que si cette dernière interprétation du membre de phrase était exacte, il faudrait peut-être aussi insérer "lié aux marchandises" dans le projet d'article 14 (A/CN.9/WG.III/WP.36). Comme il a été noté lors d'autres discussions du Groupe de travail, le membre de phrase "lié aux marchandises" revenait dans plusieurs autres projets d'articles; il a, en conséquence, été recommandé que le secrétariat examine la question de son utilisation (voir par. 44, 58, 89 et 91).

#### *Variante possible*

43. La proposition tendant à remplacer le paragraphe 1 par la variante reproduite dans la note de bas de page 92 du document A/CN.9/WG.III/WP.32 a bénéficié d'un certain soutien.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 1*

44. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que le texte du paragraphe 1 était généralement acceptable;
- Que le membre de phrase "lié aux marchandises" serait placé entre crochets dans le présent et d'autres projets d'articles en vue de leur examen ultérieur;
- Que le CMI et les États membres et observateurs du Groupe de travail fourniraient au secrétariat des données devant servir à la réalisation d'une étude comparative des niveaux de limitation appliqués en cas de préjudice ou de retard dans le cadre de divers régimes de transport, y compris toute statistique disponible concernant les créances;
- Que le secrétariat devrait tenter d'obtenir de l'OMI des informations sur les taux d'inflation des limites de responsabilité;
- Que le secrétariat serait prié d'élaborer des projets de dispositions d'une procédure de modification rapide de la limitation de la responsabilité, en utilisant pour cela des modèles et propositions existants.

## **Paragraphe 2**

### *Débat général*

45. Il a été rappelé que le paragraphe 2 avait récemment fait l'objet d'un examen détaillé (A/CN.9/544, par. 43 à 50) et que le Groupe de travail avait été divisé presque à parts égales entre les partisans d'un maintien du paragraphe et les partisans de sa suppression. Il avait alors été décidé de conserver la disposition entre crochets dans l'attente de la décision que le Groupe de travail prendrait en ce qui concerne la limite de responsabilité énoncée au paragraphe 1.

### *Retard de livraison*

46. Il a été proposé que le retard de livraison soit traité de la même manière que la perte ou l'endommagement des marchandises visés au paragraphe 2. Il a été noté, cependant, que les retards de livraison dans le cadre d'un transport multimodal seraient généralement bien documentés à mesure que les marchandises passeraient

d'un mode de transport à un autre, de sorte qu'il serait moins difficile de prouver où le retard s'était produit que de prouver où un dommage non apparent s'était produit. Il a été estimé, en réponse à cette observation, que si la limite de responsabilité en cas de dommages imputables à un retard fixée au projet d'article 16 demeurerait faible, le transporteur risquait de ne pas être incité à établir où le retard s'était produit, à moins qu'il ne soit soumis à une limite de responsabilité supérieure. Cependant, on a rétorqué que le transporteur aurait en fait intérêt à établir où le retard s'était produit afin d'exercer une action récursoire contre la partie qui avait causé le retard. On s'est interrogé sur le fait de savoir si une règle à cet égard serait trop favorable aux chargeurs, car il était souvent difficile de déterminer quelle était la cause réelle du retard (par exemple, un retard d'une journée causé par un transporteur ferroviaire ayant finalement eu pour résultat que le conteneur a manqué son navire). L'idée d'introduire une disposition analogue au paragraphe 2 concernant les retards de livraison a suscité autant d'avis favorables que défavorables.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 2*

47. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que le texte du paragraphe 2 serait conservé entre crochets;
- Qu'il serait introduit entre crochets, dans le texte du paragraphe 2, une référence au retard de livraison en vue de la poursuite du débat sur cette question.

**Paragraphe 3**

*Débat général*

48. Ce paragraphe a été décrit comme étant la fameuse disposition relative aux conteneurs des Règles de La Haye-Visby. Le texte du paragraphe a bénéficié d'un large soutien, mais on s'est demandé comment celui-ci s'articulerait avec l'utilisation d'une réserve. Il a également été proposé de faire référence aux palettes dans ce paragraphe, et d'inclure les palettes dans la définition du terme "conteneur" donnée au projet d'article premier. Il a également été suggéré d'envisager d'inclure, pour les conteneurs, une limite distincte devant remplacer celle relative aux colis.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 3*

49. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a approuvé quant au fond le paragraphe 3 et a noté qu'il faudrait peut-être examiner plus avant la définition du terme "conteneur" au projet d'article premier afin de faire en sorte qu'elle englobe les palettes.

**Paragraphe 4**

*Débat général*

50. Le Groupe de travail s'est déclaré globalement satisfait du paragraphe 4. Il a été noté que ce paragraphe exigeait que la valeur de la monnaie soit celle en vigueur à la date du jugement, de façon qu'il ne soit pas possible, dans le cadre de l'application de ce paragraphe, de tirer parti des fluctuations monétaires. On s'est demandé s'il serait possible de supprimer la dernière phrase du paragraphe, qui était reproduite d'autres conventions et ne semblait surtout présenter qu'un intérêt historique. Il a été proposé d'inclure dans ce paragraphe une référence à "la date de la sentence arbitrale" ou à "la date de la sentence arbitrale finale". On a mis en

garde, cependant, contre les conséquences imprévues que pourraient avoir des changements apportés à ce texte bien connu.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 4*

51. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a approuvé quant au fond le paragraphe 4.

**Projet d'article 19. Déchéance du droit de limiter la responsabilité**

52. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 19 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

*Débat général*

53. Les participants ont généralement souscrit au principe énoncé dans le projet d'article 19, selon lequel il était possible, dans certaines circonstances exceptionnelles, d'écarter la limite de responsabilité. Il a été estimé que le projet d'instrument devait reconnaître ces circonstances dans une mesure plus ou moins large en fonction de la décision à prendre en ce qui concerne le montant fixé pour ces limites, en particulier dans les projets d'articles 18 et 16. Il a été dit que, si des limites plus élevées étaient retenues, il serait justifié de prévoir qu'elles ne pourraient presque jamais être écartées dans la pratique.

*Renvoi à l'article 16-2 et au "retard de livraison"*

54. Selon un avis, il serait inapproprié d'assimiler l'intention de causer un retard de livraison avec l'intention de causer un préjudice économique au destinataire. Il a été expliqué que, dans certaines pratiques relatives au transport, la navigation à vitesse réduite, la surréservation ou d'autres comportements intentionnels du transporteur qui engendraient des retards de livraison étaient d'usage courant. Un retard pouvait également résulter d'une décision de navigation intentionnelle prise dans l'intérêt de la cargaison, par exemple pour éviter une tempête. En conséquence, il faudrait établir une distinction entre la simple intention de causer un retard (acceptable dans certaines circonstances) et l'intention de causer un retard en sachant qu'un préjudice économique en résulterait probablement pour le destinataire (situation dans laquelle la limite de responsabilité devait être écartée). Il a été estimé qu'en ce qui concerne la question du retard, il pourrait être nécessaire d'établir, dans le projet d'article 19, la même distinction que celle qui figurait dans le projet d'article 16-1 entre un retard lorsqu'un délai de livraison avait été stipulé dans le contrat et un retard déraisonnable en l'absence d'une telle stipulation. Il a aussi été proposé de résoudre le problème en ajoutant éventuellement le paragraphe suivant relatif à la question du retard de livraison:

“Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article ... n'ont le droit de limiter leur responsabilité en vertu de l'article 16-2 du présent instrument, ou en application d'une limite supérieure prévue par le contrat de transport, si le demandeur prouve que le préjudice dû au retard a résulté d'un acte ou d'une omission personnels de la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité qui a été commis soit avec l'intention de causer ce préjudice dû au retard, soit téméairement et en sachant que ce préjudice dû au retard en résulterait probablement.”

*Renvoi éventuel à l'article 17*

55. Selon un point de vue, il faudrait ajouter le projet d'article 17 à la liste des dispositions établissant une limite de responsabilité auxquelles renvoyait l'article 19, étant donné que ce projet d'article 17 avait le même effet qu'une limite de responsabilité. À cela, il a été répondu que l'objet de ce projet d'article n'était pas d'établir une limite, mais simplement d'énoncer une méthode de calcul de la réparation.

*Liberté contractuelle*

56. En ce qui concerne la possibilité de rendre la limite de responsabilité totalement infranchissable en vertu d'un arrangement contractuel entre les parties (éventuellement par le biais d'une clause spécifique lorsque le contrat de transport était librement négocié ou, dans le cas d'un contrat d'adhésion, par une mention dans un document de transport quelconque), les participants ont généralement estimé que, dans les cas de faute intentionnelle ou de comportement téméraire du transporteur, de tels arrangements contractuels devraient être considérés comme contraires à l'ordre public et ne pas être reconnus par le projet d'instrument.

57. Il a cependant été déclaré qu'un renvoi aux termes du contrat de transport pourrait être nécessaire à l'article 19 pour indiquer les conditions dans lesquelles une limite de responsabilité supérieure stipulée par convention entre les parties (ou, en fonction des décisions à prendre au sujet du chapitre 19, une limite inférieure) pourrait être écartée dans des circonstances exceptionnelles. À cela, il a été répondu que le cas dans lequel les parties convenaient d'une limite supérieure était déjà couvert par l'article 18 et que le cas dans lequel une limite inférieure était stipulée dans un accord de services réguliers de transport maritime sortirait probablement du champ d'application du projet d'instrument en vertu du chapitre 19.

*“dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises”*

58. Il a été largement convenu que les mots “lié aux marchandises” devraient être traités de la même façon que dans le projet d'article 18 (voir par. 42 et 44).

*“d'un acte ou d'une omission [personnels]”*

59. On a fait observer qu'en raison de l'obligation de prouver un acte ou une omission personnels de la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité (le transporteur contractant, par exemple), il était presque impossible d'écarter la limite de responsabilité dans la pratique. Un appui marqué a été exprimé en faveur de l'extension du champ d'application du projet d'article 19 à la situation dans laquelle le comportement intentionnel ou téméraire était le fait d'un préposé ou d'un mandataire du transporteur contractant. Il a également été suggéré d'utiliser les mots “acte ou omission du transporteur ou d'une quelconque des personnes mentionnées dans le projet d'article 14 bis”. On s'est également préoccupé de la façon dont il serait possible de démontrer un acte ou une omission “personnels” d'une société.

60. Un soutien marqué a aussi été exprimé en faveur du maintien de la mention de l'acte ou de l'omission personnels de la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité, à l'exclusion d'actes ou d'omissions des préposés ou mandataires de cette personne. On a fait observer qu'une limite presque indépassable pourrait prévenir un grand nombre de procès. Il a également été indiqué que le but du projet d'instrument n'était pas de créer un régime de responsabilité du fait d'autrui, qui pourrait engendrer de sérieuses difficultés concernant les relations éventuelles entre le projet d'instrument et le régime de responsabilité applicable à un sous-traitant non maritime. Il était concevable que, dans le cadre du régime de responsabilité

applicable au sous-traitant, une limite de responsabilité s'applique alors que la limite serait écartée en vertu du projet d'article 19 pour le transporteur contractant. Il a été estimé que, au cas où une telle situation se produirait, il serait nécessaire d'adopter une règle symétrique de celle contenue dans le projet d'article 18-2 afin de faire en sorte que, lorsqu'un sous-traitant dont le comportement causait le dommage était protégé par une limite de responsabilité qui ne pouvait être écartée en vertu du droit applicable en dehors du projet d'instrument, cette limite s'étendrait à la personne responsable en vertu du projet d'article 19. Pour répondre à la préoccupation exprimée à l'égard d'un acte ou d'une omission "personnels" d'une société, on a fait observer qu'une telle "société" était normalement constituée sous la forme d'une personne morale et que la notion d'"acte ou omission personnels" était bien établie en droit maritime et interprétée comme englobant les dirigeants d'une telle personne morale. Pour apaiser cette préoccupation, il a été suggéré de remplacer les mots "acte ou omission personnels de" par les mots "acte ou omission connus de".

*"témérairement"*

61. Il a été indiqué que la référence au comportement "téméraire" de la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité créait une incertitude et se prêtait à une interprétation subjective par les tribunaux nationaux. Il a été suggéré que la limite ne puisse être écartée que dans le cas d'un comportement "intentionnel ou frauduleux".

*Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 19*

62. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Qu'il faudrait remplacer les mots "l'article 15-3 et 4" par les mots "l'article 14 bis";
- Qu'il faudrait maintenir entre crochets les mots "[ni conformément au contrat de transport]" en attendant les discussions qui porteraient sur le chapitre 19;
- Qu'il faudrait discuter plus avant de la question du retard sur la base d'un projet révisé que le secrétariat devrait établir compte tenu des propositions ci-dessus;
- Que le mot "personnels" devrait être conservé sans les crochets;
- Qu'il pourrait être nécessaire de discuter plus avant, dans le contexte du chapitre 19, de la suggestion tendant à ajouter un renvoi à l'article 17.

## **Projet d'article 20. Avis de perte, de dommage ou de retard**

63. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 20 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

### **Paragraphe 1**

*Objet du paragraphe 1*

64. L'utilité de la présomption établie au paragraphe 1 a été largement reconnue. Il a été relevé que des dispositions similaires faisaient partie du droit maritime depuis l'institution de cette présomption à l'article III-6 des Règles de La Haye, et que depuis lors leur application n'avait pas suscité de difficultés notables. Les participants ont été informés que son inclusion dans les Règles de La Haye visait à

remédier au fait qu'en l'absence d'avis de perte donné dans les délais prescrits, aucune réclamation ne pouvait être présentée au titre de cette perte. D'après les Règles de La Haye, le seul effet de l'absence d'un tel avis était que le demandeur perdait le bénéfice de la présomption que le dommage subi par les marchandises s'était produit au cours de la période de responsabilité du transporteur et avant leur livraison au destinataire. En outre, on a donné aux membres du Groupe de travail l'exemple suivant d'application d'une telle disposition: le transporteur livrait les marchandises au mandataire du destinataire, qui les remettait ensuite au destinataire, lequel ne les inspectait pas et ne notifiait pas le dommage au transporteur dans le délai prescrit. Il s'ensuivait que le destinataire perdrait le bénéfice de la présomption et devrait prouver que le dommage s'était produit avant la livraison à son mandataire. On a fait observer que la présomption s'appliquait au profit à la fois du destinataire, qui en bénéficiait et n'était pas soumis aux délais de notification très courts qui pourraient être imposés dans un contrat de transport, et du transporteur, qui recevait sans retard un avis de dommage et pouvait donc commencer à réunir des éléments de preuve à un moment où ils étaient toujours disponibles.

65. Cependant, on a mis en doute la nécessité du paragraphe 1, en raison de l'absence apparente de conséquences juridiques si l'avis prescrit n'était pas donné. Comme le fait de donner ou de ne pas donner un tel avis était sans effet sur les charges de la preuve respectives du transporteur et du demandeur établies dans le régime général de responsabilité énoncé dans le projet d'article 14, on s'est demandé si le paragraphe 1 était vraiment nécessaire. Comme les membres du Groupe de travail étaient d'accord sur l'utilité générale de la présomption créée par le paragraphe 1, il a été décidé de s'efforcer d'améliorer son libellé de façon à clarifier son mode de fonctionnement et les conséquences de l'absence d'avis. Il a également été estimé que le nouveau libellé devrait préciser la distinction entre l'avis de l'existence d'un dommage ou d'une perte, qui constituait l'objet du paragraphe 1, et la présentation de preuves concernant le dommage ou la perte, qui ne deviendrait nécessaire qu'ultérieurement pour justifier la réclamation.

66. La nouvelle version suivante du texte du paragraphe 1, tenant compte de certaines des opinions et suggestions présentées ci-dessus, a été proposée au Groupe de travail:

“1. Un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises [ou lié aux marchandises] indiquant la nature générale de cette perte ou de ce dommage est donné [par le destinataire ou en son nom] au transporteur ou à la partie exécutante qui a livré les marchandises avant la livraison ou au moment de la livraison 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] suivant la livraison des marchandises. [Un tribunal [peut tenir] [tient] compte de l'absence d'un tel avis lorsqu'il détermine si le demandeur s'est acquitté de la charge de la preuve qui lui incombe en vertu de l'article 14-1.] Un tel avis n'est pas nécessaire dans le cas d'une perte ou d'un dommage qui est constaté lors d'une inspection commune des marchandises effectuée par le destinataire et le transporteur ou la partie exécutante dont la responsabilité est invoquée.”

67. Le texte modifié a été bien accueilli par certains participants, qui ont estimé qu'il s'agissait d'une amélioration dans la mesure où il éliminait la présomption qu'établissait la version initiale du paragraphe 1 et rappelait aux parties que, si elles ne donnaient pas d'avis, il pourrait leur être plus difficile de prouver leurs allégations. On a fait observer que le texte entre crochets pourrait aussi empêcher les tribunaux d'infliger une autre sanction en cas d'absence d'avis. D'autres membres du Groupe de travail ont continué à soutenir le texte initial du

paragraphe 1, notamment parce que ce texte était bien connu, qu'il figurait dans plusieurs autres régimes relatifs au transport et qu'il était donc familier aux juges de nombreux pays. Il a été dit, à propos de la version révisée, que la phrase entre crochets manquait de clarté et qu'il ne convenait pas d'avoir l'air de donner aux tribunaux des conseils sur la façon d'évaluer les éléments de preuve. Par ailleurs, certains membres du Groupe de travail étaient en faveur de la suppression pure et simple du paragraphe 1.

#### *Délai de notification*

68. Dans l'ensemble, les membres du Groupe de travail ont estimé que, si le paragraphe 1 était maintenu, l'adjectif "raisonnable" ne convenait pas pour définir le délai de notification au transporteur ou à la partie exécutante, des dommages non apparents, étant donné qu'il ne donnait pas d'indications claires aux partenaires commerciaux. On a fait observer que les Règles de La Haye et de La Haye-Visby prévoyaient que cet avis devait être donné dans les trois jours. Plusieurs délais ont été suggérés, en particulier 3, 7, 10 et 15 jours. Il a également été suggéré qu'en tout état de cause, pour des raisons d'équité, le délai choisi devrait être exprimé en jours ouvrables et non en jours consécutifs, surtout si un délai de courte durée était retenu.

69. On a demandé si le délai de notification devait se rapporter au "lieu de livraison" ou au "lieu de livraison finale". Le libellé suivant a été proposé: "... jours ouvrables au lieu de livraison effective". On a estimé que l'expiration du délai de notification pourrait susciter des difficultés pratiques s'il s'agissait d'un délai court qui expirait avant qu'un transporteur routier qui avait chargé les marchandises sur le quai ne les livre au destinataire, notamment parce qu'un tel transporteur routier ne serait probablement pas disposé à jouer le rôle de mandataire du destinataire ni à déballer les marchandises pour découvrir des dommages cachés. Cependant, on a fait observer que ces difficultés ne surgiraient que si le contrat de transport était un contrat de port à port et non de porte à porte, étant donné que la disposition en question visait à répartir le risque d'une quelconque ambiguïté concernant le lieu où le dommage se produisait. Il a été dit que, dans le cadre d'un contrat de transport de port à port, le destinataire devrait supporter le risque une fois que son mandataire avait pris possession des marchandises, mais on a fait observer que, comme actuellement la plupart des contrats étaient des contrats de porte à porte, cette question se poserait beaucoup moins souvent. Ce raisonnement a bénéficié d'un soutien et il a été fait observer que c'était la raison pour laquelle on avait conseillé la prudence en ce qui concerne l'inclusion dans le projet d'instrument de dispositions concernant les contrats mixtes de transport et de transit à l'article 9 du projet d'instrument.

70. Par ailleurs, on s'est préoccupé de l'application du paragraphe 1 dans un certain nombre de ports où la livraison devait être effectuée par le transporteur à des organismes étatiques, tels que des autorités douanières, auquel cas ni le transporteur ni le destinataire n'avaient d'influence sur le temps qui pouvait s'écouler avant la livraison effective des marchandises au destinataire. Il a été suggéré que le délai de notification prévu au paragraphe 1 ne commence à courir qu'au moment où le destinataire recevait physiquement les marchandises.

71. Selon l'opinion qui a prévalu, un délai de notification de sept jours était raisonnable.

#### *Forme de l'avis*

72. On s'est dit préoccupé du fait que la forme sous laquelle devrait être donné l'avis n'était pas précisée au paragraphe 1. Il a été relevé que, dans la plupart des

cas, les parties enverraient un avis écrit à des fins de preuve, qu'elles soient ou non tenues de le faire, mais les membres du Groupe de travail ont estimé qu'il était préférable d'indiquer expressément que l'avis devait être donné soit par écrit, comme indiqué à l'article 19-1 des Règles de Hambourg et à l'article III-6 des Règles de La Haye, soit par voie électronique. On a fait observer que le projet d'article 5, qui n'avait pas encore été examiné par le Groupe de travail, disposait que les avis visés par le projet d'instrument devraient être donnés par écrit ou électroniquement.

*Parties qui doivent envoyer et recevoir l'avis*

73. Des craintes ont été exprimées au sujet du membre de phrase entre crochets selon lequel l'avis doit être donné "[par le destinataire ou en son nom]". Il a été observé que cette obligation, si elle était acceptée par le Groupe de travail, risquerait de restreindre inutilement les catégories de parties habilitées à aviser d'une perte ou d'un dommage. Il a aussi été proposé d'inclure, parmi les parties auxquelles un avis pourrait être donné, outre le "transporteur ou la partie exécutante", les mandataires de ce transporteur ou de cette partie exécutante. Ces propositions ont bénéficié d'un certain soutien.

74. Il a été observé que l'avis visé au paragraphe 1 devait être donné au transporteur ou à la partie exécutante, mais que le système de réseau prévu dans le projet d'instrument envisageait que des règles autres que celles énoncées dans le projet d'instrument puissent s'appliquer à l'avis de perte, de dommage ou de retard, s'agissant de l'étape terrestre d'un contrat de transport donné. Il a été estimé qu'il serait par conséquent approprié d'inclure dans le projet d'article 20 une règle du type: "La forme et le délai prescrits pour l'avis de dommage sont réputés avoir été observés de la même façon si les dispositions correspondantes qui s'appliqueraient à un contrat de transport couvrant la dernière partie du transport ont été respectées". Cette proposition a reçu un certain soutien. Il a été déclaré, à son encontre, que la question des délais de notification dans les conventions relatives aux transports intérieurs, était liée à leurs systèmes de responsabilité et ne devrait pas être sortie de ce contexte. Le paragraphe 1 ayant des conséquences juridiques limitées, il ne faudrait pas le compliquer inutilement. Il a été noté, en outre, qu'un délai de notification de sept jours, s'il était finalement retenu, serait utile pour éviter toute confusion, car il serait analogue au délai prescrit dans certains instruments relatifs aux transports routiers tels que la CMR.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 1*

75. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que le texte initial et la version révisée proposée du paragraphe 1 devraient être placés entre crochets en vue d'un débat ultérieur;
- Que les mots "un délai raisonnable" devraient être supprimés de la version initiale du paragraphe 1;
- Qu'un délai de notification de sept jours était approprié et devrait figurer dans la version initiale du paragraphe 1, le texte "sept jours consécutifs" et "sept jours ouvrables" apparaissant comme variantes entre crochets.

**Paragraphe 2**

*Différences entre les paragraphes 1 et 2*

76. Des craintes ont été exprimées quant à la différence de traitement accordé au défaut de notification dans les paragraphes 1 et 2. Il a été estimé que le fait

d'exclure une demande en réparation du préjudice résultant d'un retard de livraison au motif que ce préjudice n'avait pas été notifié dans un délai de 21 jours était particulièrement sévère compte tenu du fait que le transporteur bénéficierait déjà de la faible limite fixée pour les dommages-intérêts dus en cas de retard, soit une fois le fret payable en vertu de l'article 16-2. Il a aussi été avancé que le projet de convention contenait déjà des dispositions relatives au délai pour agir et qu'il serait déraisonnable d'exclure une demande dans les circonstances énoncées au paragraphe 2. En réponse à cet argument, il a été noté que le paragraphe 1 avait pour objet de traiter de la notification du préjudice non apparent décelable à l'examen des marchandises, préjudice qu'il fallait, dans l'intérêt de toutes les parties, notifier le plus rapidement possible. Dans la situation visée au paragraphe 2, en revanche, toutes les parties auraient rapidement connaissance du retard, mais on ne connaissait pas les dommages-intérêts indirects qui seraient réclamés au titre du préjudice résultant du retard. Il a été estimé que le délai de notification plus long était raisonnable en ce qu'il permettrait de déterminer l'existence de dommages indirects, qui pourraient être difficiles à évaluer, et de les notifier. En outre, il a été noté que la CMR accordait le même traitement au défaut de notification d'un préjudice résultant d'un retard dans le délai prescrit.

*“cette perte”*

77. Il a été estimé que c'était le retard plutôt que la perte qui devait être notifié. Il a été noté, cependant, que le retard serait connu des parties très rapidement et que l'important, pour le transporteur, était de connaître avec un certain degré de certitude les conséquences juridiques du retard et le préjudice économique en résultant et dont il pourrait être tenu responsable. Il a été estimé qu'il serait difficile, pour le demandeur, de déterminer l'ampleur du préjudice indirect subi en raison du retard, mais il a été noté que l'avis requis devait porter sur le préjudice lui-même et non sur les détails de la créance. Il a été proposé de supprimer le mot “such” dans la version anglaise afin de clarifier le contenu de l'avis ou de renvoyer spécifiquement à l'article 16-2 pour préciser que l'on faisait référence au préjudice économique. Il a été estimé que la simple utilisation du mot “loss” ne suffirait pas à indiquer que l'on renvoyait à un préjudice résultant d'un retard. La proposition tendant à remplacer l'expression “such loss” (“cette perte”) par l'expression “loss due to delay” (“préjudice dû à un retard”) a été accueillie favorablement.

*“la personne dont la responsabilité est invoquée”*

78. Il a été noté que le paragraphe 1 prévoyait que la notification devrait être adressée au transporteur ou à la partie exécutante, alors que le paragraphe 2 exigeait qu'elle soit envoyée à “la personne dont la responsabilité est invoquée”. Il a été avancé que ce texte avait pour objet d'inciter le demandeur à déterminer rapidement qui poursuivre, étant entendu que plusieurs parties pouvaient être avisées, afin de conférer aux défendeurs potentiels une certaine sécurité juridique. Cependant, l'avis selon lequel ce texte risquait de limiter indûment le demandeur dans l'exercice de son droit d'action, car il n'indiquait pas clairement s'il serait possible de poursuivre une partie qui n'aurait pas été avisée, a bénéficié d'un soutien, de même que la proposition tendant à remplacer le membre de phrase “la personne dont la responsabilité est invoquée” par le mot “transporteur”.

*Délai*

79. Il a été noté que les Règles de Hambourg préoyaient, à l'article 19-5, un délai de 60 jours pour notifier un préjudice résultant d'un retard. Il a été estimé qu'un délai de notification de 21 jours était approprié, car il conférerait au transporteur une sécurité juridique et lui permettrait d'évaluer l'étendue de sa responsabilité

potentielle. Il a aussi été noté que le délai de 21 jours prévu au paragraphe 2 était identique à celui prévu dans la CMR pour notifier un préjudice résultant d'un retard.

*“livraison”*

80. Il a été avancé qu'il faudrait préciser, au paragraphe 2, que la “livraison” devrait être une livraison conforme au contrat.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 2*

81. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que le membre de phrase “la personne dont la responsabilité est invoquée” devrait être remplacé par les mots “le transporteur”;
- Qu'il faudrait remplacer l'expression “such loss” (“cette perte”) par l'expression “loss due to delay” (“perte résultant d'un retard”) en veillant à ce que le mot “loss” soit traduit de manière identique dans toutes les versions linguistiques.

### **Paragraphe 3**

*Correction rédactionnelle*

82. Il a été convenu de remplacer, au paragraphe 3, l'expression “dans le présent chapitre” par “dans le présent article”.

*“avis donné à une partie exécutante”*

83. On s'est déclaré favorable à ce que la deuxième partie de la phrase fasse référence non pas à la “partie exécutante” mais à la “partie exécutante maritime” afin de tenir compte de la décision prise par le Groupe de travail de limiter le champ d'application du projet d'instrument aux parties exécutantes maritimes. On a estimé qu'en procédant autrement, on imposerait aux parties exécutantes la charge d'être notifiées en vertu du projet d'instrument. En réponse à cet argument, il a été avancé qu'il était évident que le paragraphe ne renvoyait qu'aux avis donnés en vertu du projet d'instrument et non en vertu de quelque autre convention relative aux transports. Il a été noté que si l'on modifiait le texte en “parties exécutantes maritimes”, on devrait alors dire “une” ou “toute” partie exécutante maritime, et que le membre de phrase “qui a livré les marchandises” ne serait probablement plus nécessaire.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 3*

84. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé que le secrétariat devrait établir une version révisée de ce paragraphe en s'interrogeant sur le fait de savoir s'il faudrait, dans la dernière partie du paragraphe, changer le texte en “partie exécutante maritime” et s'il faudrait, à cet égard, apporter d'autres ajustements au texte.

### **Paragraphe 4**

*Débat général*

85. Il a été proposé de supprimer le paragraphe 4 et de laisser aux parties ou à la législation interne le soin de déterminer les modalités d'accès et d'inspection. Certains participants, cependant, notant que cette disposition servait un important objectif et était tirée des Règles de La Haye et de La Haye-Visby, se sont déclarés favorables au maintien de ce paragraphe.

*“[pour accéder] [doivent donner accès]”*

86. Il a été proposé de supprimer le texte “[pour accéder]” et de conserver sans les crochets le membre de phrase “[doivent donner accès]”.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 4*

87. À l’issue de son débat, le Groupe de travail a décidé que le paragraphe 4 serait conservé, le texte “[pour accéder]” supprimé et le membre de phrase “[doivent donner accès]” conservé sans crochets.

## **Projet d’article 21. Recours judiciaires**

88. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d’article 21 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

*Questions de rédaction*

89. Il a été convenu que la référence faite, dans le projet d’article 21, à “une partie exécutante” devrait être modifiée en “partie exécutante maritime”. Il a été noté, en outre, que l’expression “lié aux marchandises” (évoquée aux paragraphes 42 et 58 ci-dessus) apparaissait également dans ce projet d’article.

*Interaction avec l’article 15-4*

90. Il a été estimé que l’article 21 faisait double emploi avec l’article 15-4 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36 et qu’il faudrait le supprimer, car redondant. En réponse, il a été noté que l’article 15-4 avait pour objet d’offrir aux préposés et mandataires du transporteur la protection de la clause Himalaya, tandis que le projet d’article 21 étendait les exonérations et limites de responsabilité du projet d’instrument aux recours judiciaires.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 4*

91. À l’issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que le mot “maritime” devrait être ajouté à l’expression “partie exécutante”;
- Que le secrétariat devrait examiner si l’article 15-4 et le projet d’article 21 étaient redondants et, dans la négative, s’il fallait, étant donné leurs liens étroits, les fusionner;
- Que le secrétariat devrait inclure ce projet d’article dans son examen de l’emploi de l’expression “lié aux marchandises” réalisé dans l’ensemble du projet d’instrument.

## **Chapitre 6. Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer**

### **Projet d’article 22. Responsabilité du transporteur**

92. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d’article 22 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

*Place de l'article*

93. De l'avis général, il faudrait peut-être déplacer le contenu du projet d'article 22 pour l'insérer dans le projet d'article 14 compte tenu des délibérations du Groupe de travail à sa douzième session.

*Exception relative à l'incendie*

94. Certains ont fermement appuyé la suppression de toute exonération particulière en cas d'incendie. Il a été déclaré que la question de l'incendie ne nécessitait aucun traitement spécial dans la navigation moderne. On a également fait observer qu'il conviendrait tout à fait de traiter cette question dans le cadre de la règle générale énoncée au projet d'article 14 car, dans la plupart des cas, le transporteur serait mieux placé pour déterminer les causes de l'incendie. D'autres, en revanche, ont fermement appuyé le maintien de l'exception traditionnelle relative à l'incendie afin de ne pas modifier, dans le projet d'instrument, l'équilibre général entre les intérêts des différentes parties. On a fait valoir que la suppression de l'exception relative à l'erreur de navigation avait déjà compromis cet équilibre. Il a été proposé, à cet égard, que cette dernière exception soit rétablie dans le projet d'instrument, du moins pour prendre en compte l'erreur de navigation commise en cas de pilotage obligatoire (voir A/CN.9/WG.III/WP.28). Cette proposition a recueilli peu de suffrages.

95. En ce qui concerne la façon dont l'exception relative à l'incendie pourrait être formulée, il a été proposé de remplacer les mots "le fait ou la faute du transporteur" par "le fait ou la faute du transporteur, de ses préposés ou mandataires". On a fait remarquer qu'il faudrait peut-être étudier plus avant cette question dans le cadre du projet d'article 14.

*Sauvetage de biens en mer*

96. Des doutes ont été émis quant à savoir si le sauvetage ou la tentative de sauvetage de biens en mer devraient être traités de la même manière que le sauvetage ou la tentative de sauvetage de vies. Les participants se sont déclarés dans l'ensemble favorables à l'adoption d'un critère de raisonnable, qui pourrait être formulé comme suit: "des mesures raisonnables pour sauver ou tenter de sauver des biens en mer". On a souligné que le sauvetage de biens en mer pouvait déboucher sur une importante rémunération pour le transporteur, sans impact direct ou automatique sur la cargaison endommagée.

*Tentative raisonnable d'éviter un dommage à l'environnement*

97. Au cours du débat sur le sauvetage ou la tentative de sauvetage de biens en mer, on a proposé qu'il soit fait spécialement mention dans le projet d'instrument de la tentative raisonnable d'éviter un dommage à l'environnement en tant que motif d'exonération. Cette proposition a reçu un large soutien.

*Périls de la mer*

98. Le Groupe de travail dans son ensemble a approuvé sur le fond la règle concernant les "périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables".

*Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 22*

99. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- De conserver l'exception relative à l'incendie dans le projet d'instrument et de l'étudier plus avant dans le cadre du projet d'article 14;

- De remplacer les mots “sauvetage ou tentative de sauvetage de biens en mer” par un texte du type “mesures raisonnables pour sauver ou tenter de sauver des biens en mer”, qui ferait éventuellement l’objet d’un alinéa distinct;
- D’insérer, dans le projet d’instrument, un texte du type “tentative raisonnable d’éviter un dommage à l’environnement”, qui ferait éventuellement l’objet d’un alinéa distinct;
- De prier le secrétariat d’élaborer un texte révisé dans lequel seraient fusionnés le projet d’article 22 et le projet d’article 14 tel que modifié à sa douzième session.

### **Projet d’article 23. Déroutement**

100. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d’article 23 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

#### *Débat général*

101. Des doutes ont été émis sur l’utilité du projet d’article 23 dans de nombreux systèmes juridiques. On a toutefois expliqué que dans la jurisprudence de certains pays, une disposition dans le sens de ce projet d’article était nécessaire pour éviter que le déroutement ne soit traité comme un grave défaut d’exécution de la part du transporteur. Cette explication a été généralement bien accueillie par le Groupe de travail. Pour un traitement plus complet de la question du déroutement, l’attention du Groupe de travail a été appelée sur une proposition de modification du projet d’article 23, présentée au paragraphe 38 du document A/CN.9/WG.III/WP.34. Il y était proposé, en particulier, de préciser que le transporteur ne pouvait être tenu responsable que d’un déroutement “déraisonnable” et que ce concept se rapporterait uniquement au routage d’un navire de mer (exploité par le transporteur ou par une partie exécutante). Bien que le texte actuel du projet d’article 23 et la proposition de modification aient tous deux été appuyés, on a estimé que des consultations plus poussées étaient nécessaires avant que le libellé de la disposition sur le déroutement puisse être arrêté d’un commun accord.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le projet d’article 23*

102. À l’issue de son débat, le Groupe de travail a décidé de placer entre crochets, dans le projet d’instrument, le texte actuel du projet d’article 23 ainsi que la variante proposée au paragraphe 38 du document A/CN.9/WG.III/WP.34 pour en poursuivre l’examen à une prochaine session.

### **Projet d’article 24. Marchandises en pontée**

103. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d’article 24 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

#### **Paragraphe 1**

*“b) ... des conteneurs sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs”*

104. Il a été proposé de préciser, à l’alinéa b), que les conteneurs destinés au transport en pontée devaient être “fermés” ou “adaptés au transport de marchandises en pontée”, car la définition du terme “conteneur” apparaissant à l’alinéa s) du projet d’article premier était très large. On a fait remarquer, en réponse, que

différents types de conteneurs semi-fermés étaient utilisés pour le transport en pontée. Il a été demandé si l'alinéa b) était vraiment nécessaire, car la condition qu'il posait semblait comprise dans l'alinéa c), lequel se référait au transport en pontée effectué conformément aux "coutumes, usages et pratiques du commerce". On a toutefois jugé les deux cas de figure distincts prévus aux alinéas b) et c) nécessaires pour tenir compte de diverses pratiques du secteur qui pouvaient emporter des conséquences juridiques différentes.

*"c) ... conformément au contrat de transport"*

105. Des questions ont été posées à propos de l'accord nécessaire pour que le transport en pontée soit approuvé dans le contrat de transport, en particulier la question de savoir si une mention à cet effet dans le connaissance était suffisante ou si une convention expresse devait être conclue. Selon un avis, il pourrait être plus aisé d'apporter une réponse sur ce point lorsque le Groupe de travail aurait examiné les aspects relatifs à la liberté contractuelle.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 1*

106. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- De remplacer, à l'alinéa b), le mot "conteneurs" par l'expression "conteneurs adaptés au transport de marchandises en pontée", qui serait placée entre crochets pour la suite des discussions;
- De placer entre crochets les mots "dans les cas non couverts par les alinéas a) ou b) du présent article" à l'alinéa c);
- De mettre entre crochets les mots "conformément au contrat de transport" à l'alinéa c).

## **Paragraphe 2**

*Débat général*

107. Le principe sur lequel reposait la règle énoncée au paragraphe 2 a été généralement approuvé. Il a également été convenu de dire dans la partie liminaire de ce paragraphe "... conformément au paragraphe 1 a) ou c)" plutôt que "... conformément au paragraphe 1 a) et c)".

*Articulation avec le projet d'article 14 en ce qui concerne la charge de la preuve et les causes concomitantes*

108. On s'est interrogé sur l'articulation entre le paragraphe 2 et le projet d'article 14 (A/CN.9/WG.III/WP.36). Il a été noté que ce paragraphe dérogeait au projet d'article en question et faisait retomber la charge de la preuve sur le transporteur. Malgré cette dérogation, a-t-on déclaré, la responsabilité du transporteur pour la perte, le dommage ou le retard "résultant exclusivement" du transport des marchandises en pontée risquait de soulever une question épineuse dans le contexte de la règle relative aux causes concomitantes prévue dans le projet d'article 14-4.

*Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 2*

109. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- De corriger le texte du paragraphe en remplaçant la conjonction "et" par "ou" dans la partie liminaire;

- D'examiner plus en détail le paragraphe à la lumière du projet d'article 14-4.

### **Paragraphe 3**

#### *Remarques générales*

110. L'orientation du paragraphe 3 a été jugée acceptable dans l'ensemble. Selon un avis largement partagé, toutefois, la question des droits des tiers devrait être examinée plus avant dans le cadre des chapitres 11 (Droit de contrôle) et 12 (Transfert de droits). On a fait observer que le débat à venir sur la liberté contractuelle aurait également une incidence sur cette question. Il a été estimé que le paragraphe 3 devrait aussi s'appliquer au cas où un tiers se fiait à un document de transport ou à un enregistrement électronique non négociable, car ce qui importait n'était pas tant le contenu légal du document ou de l'enregistrement que la foi accordée à celui-ci.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 3*

111. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé qu'il rouvrirait une discussion sur le paragraphe 3 en général et sur le point de savoir en particulier si son champ d'application devrait être élargi pour couvrir les cas où des tiers se fiaient à des documents de transport ou à des enregistrements électroniques non négociables, après avoir examiné les questions plus générales se posant dans le cadre du projet d'instrument à propos des droits des tiers et de la liberté contractuelle.

### **Paragraphe 4**

#### *“si le transporteur et le chargeur ont expressément convenu”*

112. Il a été demandé pourquoi l'accord exprès entre le chargeur et le transporteur de transporter les marchandises en cale était nécessaire pour supprimer la limite de responsabilité pour les dommages causés par un transport en pontée, lorsque le principe général était que les marchandises devaient être transportées en cale sauf dans les cas visés au paragraphe 1. Il a été répondu que seule la violation d'une convention expresse de transporter des conteneurs en cale devrait entraîner la déchéance du droit de limiter la responsabilité du transporteur en vertu du paragraphe 4 pour avoir causé les dommages que l'on cherchait précisément à éviter.

#### *“qui résulte exclusivement de leur transport en pontée”*

113. Il a été déclaré que, lorsque le transporteur transportait les marchandises en pontée en violation d'un accord exprès de les transporter en cale, tout dommage causé par ce transport était le résultat d'un acte téméraire en vertu du projet d'article 19 et que le transporteur devait par conséquent être déchu du droit de limiter sa responsabilité. Il a donc été proposé de supprimer les mots “qui résulte exclusivement de leur transport en pontée”. Cette proposition a été appuyée.

114. Toutefois, plusieurs délégations ont été d'avis que le comportement téméraire ou intentionnel traité au projet d'article 19 différerait sensiblement du cas visé au paragraphe 4 du point de vue de l'intention de causer la perte ou le dommage. On a expliqué, par exemple, que la perte d'un navire ne devrait pas entraîner la déchéance du droit du transporteur de limiter sa responsabilité concernant le transport en pontée, car il n'y avait pas de lien de causalité entre ce transport inapproprié et la

perte de la cargaison. La proposition de conserver tel quel le paragraphe 4 a bénéficié d'un certain soutien.

115. Une troisième suggestion a été de supprimer uniquement l'adverbe "exclusivement", ce qui pensait-on permettrait d'étendre quelque peu la responsabilité potentielle du transporteur et de reconnaître ainsi la gravité du manquement de ce dernier à la convention expresse de transporter les marchandises en cale. Cette suggestion a également recueilli un certain soutien.

#### *Suppression du paragraphe 4*

116. Une quatrième proposition a été de supprimer le paragraphe 4 dans son intégralité, en particulier si le projet d'article 19 pouvait être considéré comme couvrant les cas traités dans ce paragraphe. Cette proposition a recueilli un peu moins de suffrages que les trois autres.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 4*

117. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- De conserver, entre crochets, l'adverbe "expressément";
- De mettre entre crochets les mots "qui résulte exclusivement de leur transport en pontée";
- De mettre également entre crochets l'adverbe "exclusivement";
- De placer l'ensemble du paragraphe entre crochets;
- De rouvrir le débat sur le paragraphe à une prochaine session et d'étudier de plus près sa relation avec le projet d'article 19.

## **Chapitre 7. Obligations du chargeur**

### **Projet d'article 25**

118. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 25 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

*"[Sous réserve des dispositions du contrat de transport,]"*

119. Il a été largement estimé qu'il faudrait faire référence au contrat de transport dans le projet d'article 25. Cependant, on a exprimé l'opinion selon laquelle la référence à ce contrat était mal placée. Selon cette opinion, il était possible de déroger à l'obligation d'un chargeur de remettre les marchandises prêtes pour le transport par convention entre le chargeur et le transporteur lorsque, par exemple, ce dernier acceptait d'utiliser son matériel pour mettre en place les marchandises du chargeur en vue de les préparer pour le transport, mais un chargeur ne devrait pas pouvoir sous-traiter son obligation de préparer les marchandises de façon à ce qu'elles résistent au transport. En conséquence, il a été proposé de supprimer les mots entre crochets et d'ajouter les mots "à moins qu'il n'en soit convenu autrement et" après les mots "le chargeur remet les marchandises prêtes pour le transport". Cette proposition n'a pas suscité d'objection particulière, pour autant que l'on retrouve dans le projet d'article l'intention exprimée par les termes qui figuraient initialement entre crochets. Selon une autre proposition allant dans le même sens, il était possible de supprimer les termes figurant entre crochets et d'insérer après le début du projet d'article 25, à savoir les mots "[l]e chargeur remet", les mots utilisés

pour définir les obligations du transporteur dans le projet d'article 10, à savoir "conformément aux clauses du contrat de transport".

120. Il a été suggéré qu'il était possible de supprimer purement et simplement les mots entre crochets pour ne pas donner l'impression qu'il était possible d'accroître contractuellement les obligations du chargeur. Cependant, de nombreux membres ont estimé qu'il fallait s'en tenir au texte initial du projet d'article et conserver le principe exprimé par les mots entre crochets.

#### *Règlements concernant la sécurité et l'environnement*

121. Il a été suggéré que le projet d'article 25 tienne compte des règlements existant en matière de sécurité du transport, en incluant des mots tels que "sans préjudice des règlements concernant la sécurité". Une proposition analogue a été formulée en ce qui concerne la protection de l'environnement.

#### *Deuxième phrase du projet d'article 25*

122. Il a été proposé de supprimer la deuxième phrase du projet d'article 25, étant donné qu'elle répétait inutilement les obligations du chargeur énoncées dans la première phrase. Cependant, il a été indiqué que, s'il était sans doute souhaitable d'améliorer le libellé de la deuxième phrase, la règle relative aux conteneurs qui y était énoncée constituait une obligation distincte qu'il fallait maintenir dans le projet d'article. Cette position a été appuyée.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 25*

123. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Qu'il faudrait conserver le projet d'article 25 dans le projet d'instrument;
- Qu'il faudrait conserver le principe, exprimé entre crochets, selon lequel les obligations du chargeur étaient énoncées sous réserve des dispositions du contrat de transport, et donc supprimer les crochets, mais que le secrétariat devrait envisager de reformuler cette disposition de manière appropriée compte tenu des discussions qui avaient eu lieu et des propositions qui avaient été présentées au cours de la session;
- Que le secrétariat pourrait envisager d'améliorer le libellé de la deuxième phrase, tout en conservant son sens.

### **Projet d'article 26**

124. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 26 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

#### *Débat général*

125. Il a été proposé de supprimer le projet d'article 26, avec ou pas le projet d'article 25. Une autre suggestion a été de fusionner les projets d'articles 26 et 28. Selon l'avis qui a prévalu, il faudrait conserver le contenu du projet d'article 26 pour contrebalancer les obligations faites au chargeur dans le projet d'article 25.

#### *Place de l'article*

126. Pour des motifs déjà exposés à la neuvième session du Groupe de travail, des réserves ont été émises sur le fait que le projet d'article 26 se trouve dans un chapitre consacré aux obligations du chargeur (voir A/CN.9/510, par. 149 à 151). Selon l'opinion dominante, le projet d'article 26 était bien à sa place car il

complétait logiquement le projet d'article 25. Pour remédier à l'incohérence apparente que créait la présence d'une disposition régissant une obligation du transporteur dans un chapitre traitant des obligations du chargeur, il a été généralement convenu de donner un titre aux projets d'articles du chapitre 7. Il a été suggéré de modifier également l'intitulé du chapitre 7 éventuellement comme suit: "Obligations du chargeur et questions accessoires".

*"à sa demande"*

127. S'il a été estimé que les obligations imposées par le projet d'article 26 étaient formulées en termes trop subjectifs (l'article se référant par exemple aux instructions "qui sont raisonnablement nécessaires ou qui revêtent de l'importance pour le chargeur"), le débat s'est davantage focalisé sur la question de savoir si le transporteur devait fournir des informations "à la demande" du chargeur.

128. Plusieurs délégations ont appuyé la suppression des mots "à sa demande". Il a été expliqué que le transporteur devrait être tenu de prendre l'initiative de fournir au chargeur les informations "raisonnablement nécessaires" compte tenu de la nature de la cargaison, ce à quoi on a rétorqué que le transporteur n'aurait peut-être pas toujours connaissance de la nature de la cargaison et que, vu la lourde responsabilité imposée par le projet d'article 29 en cas de non-respect du projet d'article 26, il ne devrait exécuter les obligations prévues dans cette dernière disposition qu'à la demande expresse du chargeur. Il a été proposé de remplacer éventuellement les mots "à sa demande" par un libellé, inspiré du projet d'article 27, du type "à moins que le transporteur puisse raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du chargeur".

*Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 26*

129. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- De prier le secrétariat de proposer des titres pour les projets d'articles du chapitre 7;
- De conserver, au chapitre 7, le contenu du projet d'article 26, y compris les mots "à sa demande", pour en poursuivre l'examen à une prochaine session;
- D'examiner éventuellement de plus près la variante proposée ci dessus.

### **Projet d'article 27**

130. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 27 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

*Débat général*

131. La suppression de l'alinéa c), dont on a dit qu'il avait peu de chose en commun avec les alinéas a) et b) ou avec les obligations du chargeur, a été appuyée. On a fait valoir que les questions abordées dans cet alinéa c) étaient suffisamment traitées aux chapitres 8 (Documents de transport et enregistrements électroniques) et 10 (Livraison au destinataire). Le Groupe de travail a cependant été instamment prié de bien réfléchir avant de supprimer une disposition qui était inspirée des Règles de La Haye et qui n'était peut-être pas suffisamment couverte dans les chapitres en question. De l'avis général, il faudrait peut-être étudier plus avant le lien éventuel entre l'alinéa c) et les chapitres 8 et 10 à une prochaine session.

132. L'avis selon lequel la formule finale de l'alinéa c) ("à moins que le chargeur puisse raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du transporteur") devrait s'appliquer aux alinéas a) et b) a également été soutenu. En ce qui concerne l'alinéa b), cependant, la majorité des participants ont estimé que l'obligation de fournir des instructions précises et les documents nécessaires pour le respect des règles, règlements et autres exigences des autorités publiques se distinguait de l'obligation d'information énoncée à l'alinéa a), devait être exempte d'ambiguïté compte tenu des considérations d'ordre public sur lesquelles elle reposait et, pour ces motifs, ne devait pas dépendre d'une supposition sur ce que le transporteur pouvait savoir ou ne pas savoir.

*Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 27*

133. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que la structure générale du projet d'article 27 était acceptable;
- Que le texte actuel du projet d'article, y compris ses trois alinéas, devrait être conservé pour être examiné plus avant à une session prochaine;
- Que les mots "à moins que le chargeur puisse raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du transporteur" devraient être ajoutés à la fin de l'alinéa a).

## **Projet d'article 28**

134. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 28 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

*Suppression du projet d'article 28*

135. En vue de simplifier le texte du projet d'instrument, il a été proposé de supprimer le projet d'article 28 et d'énoncer l'intention qu'il exprimait (c'est-à-dire que les informations, instructions et documents que le chargeur et le transporteur se communiquaient devaient être exacts et complets, et être fournis en temps utile) directement dans les projets d'articles 26 et 27. Il a été indiqué que l'idée que les informations devaient être exactes et complètes était implicite dans l'obligation de fournir des informations énoncée dans les projets d'articles 26 et 27, mais il a été largement estimé que, pour des raisons pratiques et du fait que les informations et les documents relatifs au transport contenaient souvent des inexacitudes, il pouvait être nécessaire de mentionner expressément l'obligation d'être "exact et complet" dans les projets d'articles 26 et 27.

136. Un large soutien a été exprimé en faveur de la simplification qui pourrait résulter de la suppression du projet d'article 28. Cependant, des doutes ont été exprimés en ce qui concerne le fond de l'obligation de communiquer des informations et des instructions "exactes et complètes". Il a été expliqué qu'un conflit pourrait exister, par exemple, entre la notion subjective d'instructions "qui sont raisonnablement nécessaires ou qui revêtent de l'importance pour" le chargeur ou le transporteur et la notion plus objective d'instructions "complètes". Il a été convenu dans l'ensemble qu'il faudrait peut-être examiner plus avant cette question après que la nature des responsabilités du chargeur et du transporteur énoncées dans les projets d'article 29 et 30 aurait été clarifiée.

*Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 28*

137. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que le projet d'article 28 serait supprimé et remplacé par une mention, dans le projet d'article 26, du fait que le chargeur devrait fournir "en temps utile" les informations et instructions requises et que "les informations et instructions données doivent être exactes et complètes"; de même, il faudrait modifier le projet d'article 27 pour y indiquer que le chargeur devrait fournir au transporteur "en temps utile les informations, instructions et documents exacts et complets...";
- Que les modifications indiquées ci-dessus à apporter aux projets d'articles 26 et 27 devraient être placées entre crochets, en vue de la poursuite de la discussion après que les responsabilités du chargeur et du transporteur prévues dans les projets d'articles 29 et 30 auraient été examinées.

### **Projets d'articles 29 et 30**

138. Le Groupe de travail a examiné le texte des projets d'articles 29 et 30 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

#### *Proposition de révision des projets d'articles 29 et 30*

139. Il a été proposé de remplacer les projets d'articles 29 et 30 par une disposition s'inspirant du texte ci-après:

- “1. Sous réserve des articles 25, 27 et 28, le chargeur est responsable du dommage ou de la perte qu'il a causés au transporteur ou à un transporteur sous-traitant intentionnellement ou par sa faute ou sa négligence;
2. Si le chargeur a remis des marchandises dangereuses au transporteur ou au transporteur sous-traitant sans les informer de la dangerosité des marchandises ou des mesures de sécurité nécessaires, et si le transporteur n'a pas eu autrement connaissance de la dangerosité des marchandises et des mesures de sécurité nécessaire, le chargeur est responsable du dommage ou de la perte subis par ce dernier”.

140. À titre d'explication, il a été déclaré que le chargeur devrait être responsable des dommages qu'il avait causés, par sa faute ou par sa négligence, au transporteur. Le texte proposé, a-t-il été dit, introduisait un équilibre entre les responsabilités du transporteur et celles du chargeur. Le paragraphe 2 du texte proposé avait pour objet de créer une responsabilité de plein droit (sans faute) du chargeur s'il n'informait pas le transporteur de la dangerosité de certaines marchandises. Quant à la responsabilité du chargeur envers le destinataire et la partie contrôlante, il a été suggéré qu'elle soit traitée par référence, respectivement aux arrangements contractuels entre les parties ou à la loi applicable en dehors du projet d'instrument. Il a été souligné que la proposition portait du principe que toute disposition traitant de la responsabilité du transporteur dans le texte actuel des projets d'articles 29 et 30 devrait être examinée plus avant dans le contexte des (et si possible ajoutée aux) dispositions du projet d'instrument traitant plus généralement des obligations du transporteur. Il a été dit que le non-respect par le transporteur de l'obligation que lui imposait l'article 26 ne devrait pas être sanctionné par une responsabilité mais par la déchéance de son droit d'invoquer l'article 25.

141. Bien qu'il ait été généralement convenu qu'il faudrait peut-être améliorer le texte de la proposition, en particulier pour éviter toute ambiguïté concernant l'identité du "transporteur sous-traitant", le Groupe de travail a fondé ses délibérations sur les principes exprimés dans la proposition.

*Principe de la responsabilité du chargeur fondée sur la faute*

142. Le principe selon lequel le régime de responsabilité appliqué au chargeur devrait généralement se fonder sur la faute, reflétant ainsi le régime de responsabilité créé par le projet d'instrument à l'égard du transporteur, a été fortement approuvé. Quant aux cas où il pourrait être nécessaire de tenir le chargeur responsable de plein droit, les exceptions suivantes au principe général ont été suggérées:

- Les cas visés par l'alinéa c) du projet d'article 27 (informations nécessaires au transporteur pour établir les documents de transport), pour lesquels l'article III-5 des Règles de La Haye-Visby prévoyait déjà une responsabilité de plein droit;
- Les cas visés à l'alinéa b) du projet d'article 27 (informations requises pour permettre au transporteur de se conformer aux règles ou exigences des autorités publiques).

143. S'agissant de la formulation des exceptions ci-dessus, il a été largement estimé qu'il faudrait peut-être modifier, dans la proposition, le membre de phrase "sous réserve des articles 26, 27 et 28", non seulement pour spécifier chaque exception, mais aussi pour préciser que, pour être tenu responsable de plein droit en vertu de cette disposition, le chargeur devrait ne pas respecter son obligation de fournir au transporteur les informations, instructions ou documents nécessaires.

*Responsabilité du chargeur envers le destinataire ou la partie contrôlante*

144. Pour les raisons avancées par les auteurs du texte proposé à la place des projets d'articles 29 et 30, on a estimé qu'il ne fallait pas traiter la responsabilité du chargeur envers le destinataire. Selon un avis, cependant, les dispositions traitant de la responsabilité du chargeur devraient refléter la structure des dispositions traitant de la responsabilité du transporteur, et il faudrait peut-être réexaminer ultérieurement la question de la responsabilité envers le destinataire et la partie contrôlante.

*Responsabilité conjointe*

145. On s'est déclaré favorable au maintien du paragraphe 3 de la variante B du texte initial de l'article 29 en vue de la poursuite à un stade ultérieur du débat sur la question de la responsabilité conjointe, qui n'était pas traitée dans la proposition. Il a été avancé que si l'on conservait, en fin de compte, une disposition sur la responsabilité conjointe dans le projet d'instrument, une disposition régissant l'exercice des actions récursoires serait peut-être nécessaire.

*Marchandises dangereuses*

146. S'agissant des termes de la proposition selon lesquels le chargeur devrait être tenu responsable de plein droit s'il n'informait pas le transporteur de la dangerosité des marchandises et des mesures de sécurité à prendre, on a craint que la règle proposée soit inutile et son effet incertain, imprévisible et excessivement contraignant pour le chargeur, compte tenu en particulier de la jurisprudence d'un certain nombre de pays, en vertu de laquelle des marchandises, bien que non définissables comme dangereuses avant le transport, pourraient ultérieurement être déclarées dangereuses par des tribunaux faisant droit à la demande, au seul motif qu'elles avaient causé un dommage. Selon un avis, la question des marchandises dangereuses était suffisamment traitée dans le projet d'instrument, par exemple aux articles 27 et 12, qui évitaient à juste titre d'utiliser la notion de "marchandises

dangereuses”. Selon d’autres avis, la question des marchandises dangereuses pourrait être traitée par référence à l’article 13-2 des Règles de Hambourg ou par insertion dans le projet d’article 27 d’une obligation, pour le chargeur, d’informer le transporteur de la dangerosité des marchandises.

147. La discussion a ensuite porté sur la définition des marchandises dangereuses. Il a généralement été estimé que si l’on conservait une disposition mentionnant expressément les marchandises dangereuses, il faudrait définir ces dernières dans le projet d’instrument. La seule référence possible, a-t-on dit, était la définition fournie dans la Convention internationale sur la responsabilité et l’indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS), mais d’importants doutes ont été exprimés quant à l’opportunité d’introduire une telle définition dans un instrument de droit commercial international. On a appuyé une proposition tendant à prendre en compte, dans la définition, la question de marchandises qui devenaient dangereuses pendant le transport.

*Conclusions du Groupe de travail sur les projets d’articles 29 et 30*

148. À l’issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que les aspects des projets d’articles 29 et 30 traitant de la responsabilité du transporteur devraient être déplacés, en vue de la poursuite du débat, vers les dispositions qui traitaient spécifiquement des obligations du transporteur;
- Que les projets d’articles 29 et 30 devraient être entièrement révisés pour refléter le principe général selon lequel la responsabilité du chargeur devrait se fonder sur la faute;
- Qu’il faudrait introduire des exceptions à ce principe général et conserver une règle de responsabilité de plein droit dans les cas où le chargeur ne respectait par les prescriptions des alinéas b) et c) du projet d’article 27; ces exceptions devraient être placées entre crochets;
- Qu’il faudrait également, à titre de possibilité supplémentaire, insérer entre crochets une disposition analogue à l’article III-5 des Règles de La Haye;
- Qu’il faudrait conserver le paragraphe 3 de la variante B du projet d’article 29 (A/CN.9/WG.III/WP.32) en vue de la poursuite du débat à une session ultérieure;
- Qu’il faudrait introduire, à un endroit approprié du projet d’instrument, une disposition spécifique traitant de la question des marchandises dangereuses, disposition se fondant sur le principe de la responsabilité de plein droit du chargeur en cas d’information insuffisante ou défectueuse concernant la nature des marchandises;
- Qu’il faudrait donner une large définition de la notion de “marchandises dangereuses”; à cet effet, le secrétariat a été prié d’avoir à l’esprit d’autres instruments internationaux relatifs aux transports et de traiter la question des marchandises qui devenaient dangereuses pendant le voyage.

### **Projet d'article 29 bis**

149. Le Groupe de travail a examiné une proposition tendant à insérer un projet d'article 29 *bis* dans le projet d'instrument (A/CN.9/WG.III/WP.34, par. 43).

#### *Causalité*

150. Des questions ont été posées à propos de la portée générale du projet d'article 29 *bis*. Il a été estimé que le transporteur ne devrait être exonéré de responsabilité que pour un retard de livraison, une perte ou un endommagement des marchandises causé par une déclaration matériellement fausse du chargeur. On a fait observer que l'absence de lien de causalité dans le projet d'article proposé ne constituait pas une innovation et, à cet égard, on a mentionné la disposition correspondante de l'article IV-5 h) des Règles de La Haye-Visby. Selon l'opinion qui a prévalu, le projet d'article 29 *bis* énonçait une disposition bien connue qui portait sur une question importante et devrait être inséré entre crochets dans le texte, compte tenu des réserves exprimées au sujet du lien de causalité.

#### *Retard*

151. Des participants se sont préoccupés du fait qu'il était question, dans le projet d'article 29 *bis*, du préjudice résultant d'un retard, en particulier parce que la disposition correspondante des Règles de La Haye-Visby ne visait pas ce type de préjudice. Selon l'opinion qui a prévalu, le placement du texte entre crochets tiendrait compte également des réserves exprimées en ce qui concerne le préjudice dû à un retard.

#### *Place de l'article*

152. Il a été estimé qu'il faudrait tenir compte de la possibilité que le projet d'article 14 régitte déjà les situations dans lesquelles les déclarations du chargeur étaient matériellement fausses. Il a été convenu que le secrétariat examinerait le projet d'article 14 lorsqu'il déciderait de l'endroit où il convenait de placer le projet d'article 29 *bis* dans le projet d'instrument.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 29 bis*

153. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que le texte du projet d'article 29 *bis* devrait être inséré entre crochets dans le projet d'instrument;
- Que les questions de la causalité et de la prise en compte du préjudice résultant d'un retard seraient examinées lors d'une session ultérieure;
- Que le secrétariat examinerait la possibilité de placer le projet d'article 29 *bis* dans le chapitre 5 portant sur la responsabilité du transporteur.

### **Projet d'article 31**

154. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 31 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

#### *Débat général*

155. Il a été rappelé au Groupe de travail que, sur les trois types possibles de chargeurs, à savoir le chargeur documentaire, le chargeur contractuel et le chargeur

effectif, le projet d'article 31 visait le vendeur franco à bord désigné en tant que chargeur dans le document de transport (voir A/CN.9/510, par. 164, et A/CN.9/WG.III/WP.21, par. 118 à 122). Par ailleurs, il a été relevé que, d'une manière générale, cette disposition se voulait le pendant de la disposition concernant l'identification du transporteur qui figurait à l'article 36-3, et il a été suggéré d'aligner éventuellement ces deux dispositions. Les membres du Groupe de travail sont convenus dans l'ensemble que la situation la plus courante qui pouvait se produire dans le contexte du projet d'article 31 était qu'il serait demandé de modifier le nom du chargeur dans le document de transport. Il a également été convenu qu'il fallait étudier la question de façon plus approfondie pour déterminer si l'absence d'indication du nom d'un quelconque chargeur dans le document de transport était suffisamment courante pour justifier l'examen de cette disposition.

*“soumise aux responsabilités et obligations qui incombent au chargeur”*

156. On s'est demandé si l'intention du projet d'article 31 était que les responsabilités et obligations du chargeur contractuel soient transférées au chargeur effectif ou documentaire, ou qu'il y ait responsabilité conjointe. Il a été répondu que l'intention était d'imposer les responsabilités et obligations au chargeur documentaire non pas au lieu du chargeur contractuel, mais en plus de ce dernier. On s'est également demandé s'il était approprié que le chargeur documentaire soit soumis à l'ensemble des responsabilités et obligations incombant au chargeur contractuel. Il a été estimé qu'il pourrait être préférable d'appliquer le projet d'article 31 aux seuls cas dans lesquels l'identité du chargeur contractuel était inconnue, en veillant à ce que le chargeur documentaire soit responsable en cas de communication d'informations fausses ou inexacts, que le chargeur contractuel soit ou non connu. Selon l'opinion qui a prévalu, il faudrait placer entre crochets les mots “soumise aux responsabilités et obligations” en attendant un examen plus approfondi des préoccupations exprimées au sujet de ce projet d'article.

*“accepte le document de transport ou l'enregistrement électronique”*

157. Il a été estimé que le mot “accepte” était imprécis et permettait une interprétation trop large du projet de disposition. On a indiqué que le mot “accepte” correspondait exactement à la situation dans laquelle le chargeur documentaire devenait le premier porteur en cas d'émission d'un document négociable, mais qu'un autre mot, tel que “reçoit”, serait sans doute préférable car il susciterait moins de préoccupations. Selon l'opinion qui a prévalu, il faudrait placer les mots “accepte” et “reçoit” entre crochets dans le texte.

*Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 31*

158. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que l'intention générale du projet d'article 31 était acceptable, mais qu'il faudrait réfléchir davantage à la portée exacte de la disposition et déterminer si elle ne devait constituer qu'une règle supplétive applicable lorsque l'identité du chargeur contractuel n'était pas connue;
- Que le membre de phrase “soumise aux responsabilités et obligations” devrait être placé entre crochets;
- Que le mot “accepte” devrait être placé entre crochets en vue d'une discussion ultérieure, de même que le mot “reçoit”.

## Projet d'article 32

159. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 32 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

### *Débat général*

160. Il a été convenu qu'une disposition telle que le projet d'article 32 était nécessaire dans le projet d'instrument. On a fait observer que le projet d'article 32 visait à établir des dispositions parallèles à celles énoncées dans le texte de l'article 15-3 (A/CN.9/WG.III/WP.36) relatif à la responsabilité d'une partie exécutante pour les actes et les omissions de toute personne à laquelle elle avait délégué l'exécution de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport et que, en fait, le texte des deux dispositions était pratiquement identiques. On a exprimé des préoccupations concernant les personnes, qui pourraient être visées par le projet d'article 32, mais il a été estimé que les mots "toute personne à qui [le chargeur] a délégué l'exécution de l'une quelconque des obligations lui incombant en vertu du présent chapitre" indiquaient de façon suffisamment claire la catégorie de personnes à laquelle il s'appliquait. On s'est également préoccupé de savoir si le projet d'article 32 était suffisamment clair en ce qui concerne la règle générale selon laquelle la responsabilité du chargeur devait reposer sur la faute, mais il a été estimé que le membre de phrase "comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions" précisait de façon suffisamment claire la base sur laquelle la responsabilité serait évaluée. Selon l'opinion qui a prévalu, le texte du projet de l'article 32 devait être conservé sans modification.

### *Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 32*

161. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé:

- Que la structure générale du projet d'article 32 était acceptable et que le texte actuel devrait être conservé en vue de discussions ultérieures;
- Que les questions soulevées concernant les interactions entre cette disposition, d'une part, et l'article 11-2 et le projet d'article 29 *bis*, d'autre part, devraient être examinées lors d'une session ultérieure.

## Chapitre 9. Fret

162. Le Groupe de travail a examiné le texte du chapitre 9 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

### *Débat général*

163. Il a été estimé que le chapitre 9, relatif au fret, n'avait pas de caractère obligatoire et portait sur des questions purement commerciales, et qu'en conséquence, il devrait être supprimé. À cela, il a été répondu que, si le chapitre 9 n'était effectivement pas obligatoire, ses dispositions pourraient utilement combler les lacunes laissées par les partenaires commerciaux dans leurs conventions. On a également fait observer que certaines des dispositions contenues dans le chapitre 9 ne portaient pas, à proprement parler, sur la seule question du fret: l'article 43-2 concernait la cessation de la responsabilité du chargeur et le transfert des droits; la disposition relative à la mention "fret payé d'avance" qui figurait dans les deux premières phrases de l'article 44-1 visait à protéger les tiers porteurs d'un document de transport et à clarifier leur situation; et le projet d'article 45 constituait une tentative d'assurer une certaine uniformité concernant les privilèges. On a dit que,

comme ces dispositions énonçaient des règles importantes mais n'avaient trait qu'accessoirement au fret, il faudrait les conserver en vue d'un examen ultérieur, malgré le souhait général de supprimer le chapitre relatif au fret. Tous les membres du Groupe de travail ont été d'accord sur cette façon de procéder, sauf en ce qui concerne le projet d'article 45, qui, selon une opinion exprimée, était trop complexe et portait sur un domaine qui était trop vaste pour se prêter à une législation uniforme et devait être régi par le droit applicable. Selon l'opinion dominante, il convenait de supprimer le chapitre 9 dans sa totalité, mais il a été généralement convenu que le projet d'article 43-2 et les deux premières phrases du projet d'article 44-1 devaient être conservés (et placés ailleurs dans le projet d'instrument) pour que le Groupe de travail puisse les examiner ultérieurement.

#### *Conclusions du Groupe de travail sur le chapitre 9*

164. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a décidé de supprimer le chapitre 9. Le projet d'article 43-2 et les deux premières phrases du projet d'article 44-1 devraient être conservés entre crochets et placés par le secrétariat à un endroit approprié dans le projet d'instrument, en vue de la poursuite des discussions à une session ultérieure.

### **III. Questions diverses**

#### *Dates de la quatorzième session*

165. Il a été noté que, sous réserve de l'approbation de la Commission à sa trente-septième session (New York, 14-25 juin 2004), le Groupe de travail tiendrait sa quatorzième session à Vienne, au Centre international de Vienne, du 29 novembre au 10 décembre 2004.

#### *Organisation des travaux futurs*

166. Afin de structurer le débat sur les dispositions restantes du projet d'instrument, le Groupe de travail a adopté le programme provisoire ci-après pour sa deuxième lecture du projet:

- *Quatorzième session*  
Responsabilité du transporteur (projets d'articles 14, 22 et 23);  
Liberté contractuelle (projets d'articles 2, 88 et 89);  
Compétence et arbitrage (projets d'articles 72 à 80 *bis*);
- *Quinzième session (New York, printemps 2005)*  
Documents de transport et commerce électronique (projets d'articles 3 à 6 et 33 à 40);  
Droit de contrôle et transfert de droits (projets d'articles 53 à 61);  
Livraison des marchandises (projets d'articles 46 à 52);  
Droits d'action et délai pour agir (projets d'articles 63 à 71).

#### *Méthodes de travail*

167. Il a été indiqué au Groupe de travail qu'afin d'accélérer l'échange de vues, la formulation de propositions et l'émergence d'un consensus en vue d'une troisième et dernière lecture du projet d'instrument, un certain nombre de délégations avaient pris l'initiative de créer un groupe informel de consultation qui poursuivrait les débats entre les sessions. On a expliqué que ce groupe informel procéderait par échange de courriers électroniques (et, au besoin, par réunions) et serait ouvert à toutes les délégations et à tous les observateurs intéressés. Le Groupe de travail

s'est réjoui de cette initiative. L'espoir a été exprimé qu'un certain multilinguisme serait assuré au sein du groupe informel de consultation. Le secrétariat a été prié de superviser le fonctionnement de ce dernier et de faciliter la soumission au Groupe de travail des propositions que les États membres ou les observateurs intéressés souhaiteraient éventuellement faire à propos du projet d'instrument à l'issue de leurs consultations informelles.

168. Un certain nombre de délégations ont souligné qu'il importait de conclure les travaux sur le projet d'instrument dans un délai raisonnable. Certaines délégations ont proposé 2005 ou 2006, jugeant cette échéance raisonnable. Si aucun délai précis n'a été fixé, le Groupe de travail est généralement convenu que, lorsqu'il poursuivrait la discussion à ses prochaines sessions, il devrait avoir constamment à l'esprit et réexaminer régulièrement la question de l'échéance de ses travaux.

#### *Notes*

<sup>1</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-sixième session, Supplément n° 17 et rectificatif (A/56/17 et Corr.3), par. 345.*