

**Assemblée générale**

Distr.: Limitée
22 juin 2005

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail III (Droit des transports)
Seizième session
Vienne 28 novembre - 9 décembre 2005

**Droit des transports: élaboration d'un projet d'instrument
sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou
partiellement] [par mer]**

**Champ d'application et liberté contractuelle: informations
présentées par la délégation finlandaise à la quinzième session**

Note du secrétariat

Pendant la quinzième session du Groupe de travail III (Droit des transports), qui s'est tenue à New York du 18 au 28 avril 2005, la délégation finlandaise a distribué de manière informelle le document figurant à l'annexe I ci-après lors du débat sur le champ d'application et la liberté contractuelle dans le projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]. Elle a indiqué que ce texte visait à faciliter l'examen de ces deux questions par le Groupe de travail en regroupant les vues et commentaires de diverses délégations, dans un document unique afin que le Groupe puisse en discuter. Outre quelques commentaires à titre individuel reçus par la délégation finlandaise, des commentaires, dont il est rendu compte dans l'annexe, ont également été présentés par les délégations des pays et organismes suivants: Australie, Chine, Danemark, Grèce, Italie, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, République de Corée, Chambre internationale de la marine marchande, Conseil maritime baltique et international (BIMCO), et International Group of P & I Clubs.

Le document figurant à l'annexe I est une traduction du document tel qu'il a été reçu par le secrétariat.



Annexe

12 avril 2005. “RAPPORT D’AVRIL 2005”

M. Hannu Honka

PROJET D’INSTRUMENT DE LA CNUDCI. CHAMP D’APPLICATION ET LIBERTÉ CONTRACTUELLE

RAPPORT FONDÉ SUR DES DISCUSSIONS ET SUR LES RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE INFORMEL DU 24 JANVIER 2005

1. Pendant la quatorzième session du Groupe de travail III (Vienne, 2004), un groupe de rédaction informel a examiné certaines suggestions rédactionnelles concernant les types d’opérations qui devraient entrer dans le champ d’application obligatoire du projet d’instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]. À cette session, il a proposé au Groupe de travail une série de nouvelles dispositions qui ont ensuite été reproduites par la CNUDCI dans le document A/CN.9/WG.III/WP.44 sous le titre “projets d’articles relatifs au champ d’application”.

2. Ces projets d’articles ne traitent pas de la question des accords de services réguliers de transport maritime et doivent, d’après ce qui est indiqué dans le document A/CN.9/WG.III/WP.44, être réexaminés à la lumière de la décision prise par le Groupe de travail à cet égard. En outre, un examen plus poussé des projets d’articles 88 et 89, (A/CN.9/WG.III/WP.32) est nécessaire.

3. Après la quatorzième session, la délégation finlandaise a envoyé aux autres délégations un questionnaire informel, en date du 24 janvier 2005, afin de recueillir d’autres avis sur les nouvelles dispositions proposées pendant la session ainsi que d’autres commentaires sur la question des accords de services réguliers de transport maritime et les projets d’articles 88 et 89. Des réponses ont été reçues de l’Australie, du Danemark, de la Grèce, de l’Italie, de la Norvège, de la Nouvelle-Zélande, des Pays-Bas, de la République de Corée, de la Chambre internationale de la marine marchande, du BIMCO, et de l’International Group of P & I Clubs, et des commentaires ont été envoyés par la CNUCED. Des réponses ont d’autre part été reçues de Stuart Beare, assisté de Anthony Diamond (avocat de la Couronne), de Tomotaka Fujita (Japon) et de Si Yuzhuo (République populaire de Chine). Je tiens à exprimer ma vive reconnaissance pour tous les commentaires constructifs qui figurent dans ces réponses.

4. Dans ce qui suit, les dispositions du document A/CN.9/WG.III/WP.44 sont reproduites dans la *partie I*; chacune est suivie d’un résumé des réponses au questionnaire du 24 janvier 2005. La question des accords de services réguliers de transport maritime est traitée dans la *partie II*, mais elle a de nouveau évolué et une autre proposition a été faite sur le moyen de l’aborder dans un contexte plus large. Les articles 88 et 89 sont traités dans la *partie III*.

5. Eu égard aux réponses, ainsi qu’à des discussions et à des contacts informels, il a été estimé nécessaire de faire une proposition prévoyant aussi une nouvelle approche dans laquelle les accords de services réguliers de transport maritime sont assimilés à des contrats de tonnage. Cette proposition, qui figure dans la *partie IV*,

doit servir de base aux discussions qui auront lieu à la quinzième session du Groupe de travail à New York.

6. Dans ce qui suit, on a omis les commentaires qui figurent dans le document A/CN.9/WG.III/WP.44 sur chacun des projets d'articles relatifs au champ d'application.

PARTIE I. CHAMP D'APPLICATION – PROJETS D'ARTICLES DU DOCUMENT A/CN.9/WG.III/WP.44

7. **Article premier**

a) Le terme “contrat de transport” désigne un contrat par lequel un transporteur s’engage, contre paiement d’un fret, à transporter des marchandises d’un lieu à un autre. Cet engagement doit prévoir le transport par mer et peut prévoir le transport par d’autres modes avant ou après le transport par mer. [Un contrat qui prévoit une possibilité de transporter les marchandises par mer est considéré comme un contrat de transport, à condition que les marchandises soient effectivement transportées par mer.]

[...] Le terme “service régulier” désigne un service de transport maritime:

i) offert au public par voie de publicité ou autrement; et

ii) assuré sur une base régulière entre des ports spécifiés conformément à des horaires ou des dates de départ annoncés.]

[...] Le terme “service non régulier” désigne tout service de transport maritime qui n’est pas un service régulier.]

8. La majorité des réponses reçues sont favorables au texte de l'article 1-a). Selon un avis, cependant, la définition du “contrat de transport” est trop large, car elle vise aussi les chartes-parties au voyage, et il est proposé de choisir un renvoi à l'exclusion énoncée à l'article 3-1. Il est aussi proposé de choisir une formulation plus exacte qui soulignerait notamment le caractère mutuel des obligations du chargeur et du transporteur et où le terme “contrat” serait substitué au terme “engagement” dans la deuxième phrase (voir *partie IV*, article premier). Il est estimé que le fait d'avoir scindé la disposition concernant le parcours maritime en deux articles séparés (1 et 2) a fait perdre l'exigence d'internationalité. Il a été proposé d'insérer le mot “international” entre les mots “transport” et “par mer” (voir *partie IV*, article premier). D'autres propositions rédactionnelles ont été faites.

9. La phrase entre crochets, à l'article 1-a), est quant à elle controversée. À l'appui de son maintien et de la suppression des crochets, on a avancé, par exemple, que cette phrase précisait les termes “doit prévoir le transport par mer” dans la phrase précédente. Il a également été déclaré que si le texte entre crochets était omis, le droit national s'appliquerait dans deux cas, à savoir lorsque le contrat prévoyait des modes de transport optionnels, et lorsqu'il était muet sur le mode de transport. La majorité des commentaires étaient favorables au maintien du texte entre crochets dans l'instrument.

10. L'argument avancé à l'appui de la suppression de la totalité du texte entre crochets a été que, comme simple interprétation de la partie précédente de la disposition, il était superflu. Qui plus est, la formulation pourrait prêter à confusion, car on ne devrait pas pouvoir fonder l'application de l'instrument sur le fait qu'un transport quelconque ait effectivement été effectué par mer. Il serait préférable que chaque convention prévoie son propre contrat pour éviter des chevauchements avec d'autres conventions.

11. De l'avis général, les définitions proposées pour "service régulier" et "service non régulier" étaient acceptables en principe, mais certains ont estimé qu'il faudrait les expliciter et les préciser davantage. On a considéré, par exemple, que la définition devrait être plus large que dans le document A/CN.9/WG.III/WP.44. On a également suggéré les termes "transports sur ligne régulière" et "trafic de lignes régulières". Une version améliorée de l'ensemble de la définition a également été proposée (voir *partie IV*, article premier, variantes 2 et 3). On a exprimé la crainte que la définition ne soit pas suffisamment précise eu égard au champ d'application de l'instrument. Selon un avis, il y avait peut-être un risque de confusion entre ces définitions et le paragraphe 2 de l'article 3.

12. Un des commentaires était franchement opposé à l'inclusion des définitions de "service régulier" et de "service non régulier" eu égard à l'approche adoptée à l'article 3.

13. **Article 2**

1. Sous réserve des articles 3 à 5, le présent instrument s'applique aux contrats de transport dans lesquels le lieu de réception [contractuel] et le lieu de livraison [contractuel] sont situés dans des États différents, et le port de chargement [contractuel] et le port de déchargement [contractuel] sont situés dans des États différents, lorsque:

a) le lieu de réception [contractuel] [ou le port de déchargement [contractuel]] est situé dans un État contractant, ou

b) le lieu de livraison [contractuel] [ou le port de déchargement [contractuel]] est situé dans un État contractant, ou

c) [le lieu de livraison effectif est l'un des lieux de livraison optionnels [prévus par le contrat] et est situé dans un État contractant, ou]

d) le contrat de transport prévoit que le présent instrument, ou la loi de tout État lui donnant effet, doit régir le contrat. [Les références aux lieux et ports [contractuels] désignent les lieux et ports prévus par le contrat de transport ou dans les données du contrat.]

[2. Le présent instrument s'applique quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée.]

14. La majorité des commentaires reçus étaient favorables à l'exigence d'internationalité tant du parcours maritime que de l'ensemble du transport, mais selon un avis, le libellé actuel du document A/CN.9/WG.III/WP.44 ne satisfaisait pas cette exigence. Il a également été suggéré, pour que les parties puissent modifier de façon informelle les lieux de réception ou de livraison contractuels, que l'instrument s'applique si le nouveau lieu se trouvait dans un État contractant (voir à cet égard la

formulation dans la *partie IV*, l'article 2-1). D'autres ont toutefois estimé qu'il devrait suffire que le transport pris globalement soit international pour que l'instrument s'applique. Un autre point de vue encore était que seul le parcours maritime avait besoin d'être international, étant donné qu'alors le transport pris globalement l'était généralement aussi, et que l'instrument portait essentiellement sur les aspects maritimes.

15. Selon un des commentaires, il faudrait remplacer les mots "aux contrats de transport" par "à tous les contrats de transport".

16. Dans les commentaires reçus, il a généralement été admis que l'adjectif "contractuel" était nécessaire, mais on s'est demandé s'il devait figurer ailleurs que dans le chapeau ou dans la dernière phrase du paragraphe 1. Il a également été estimé qu'il était inutile pour qualifier le lieu de réception, car on ne pouvait envisager l'existence d'un tel lieu sans un accord entre les parties. Peut-être était-il superflu aussi de mentionner le "port de chargement" et le "port de déchargement" étant donné qu'ils étaient inclus dans le "lieu de réception/livraison". Il a également été indiqué que l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 2 était peut-être inutile, compte tenu de l'alinéa c du même paragraphe, et qu'il devrait être supprimé. Selon un avis, on pourrait ajouter le lieu/port de transbordement pour étendre le champ d'application de l'instrument. Une réserve a été exprimée concernant l'article 2-1-d) à la lumière de la disposition qui permettait aux parties contractantes de désigner les règles de procédure.

17. Il a été estimé dans de nombreuses réponses que le paragraphe 2 était superflu, mais cet avis n'a pas été étayé. À l'appui de son maintien, on a fait référence à l'article X-c) des Règles de La Haye-Visby qui vise à faire en sorte que l'État contractant applique ces règles, en tant que droit écrit applicable à tous les États contractants, quelle que soit la loi applicable. Il était nécessaire aussi de conserver le paragraphe 2 pour montrer qu'il n'y avait pas d'intention de modifier quoi que ce soit par rapport aux Règles de La Haye-Visby. D'après ces commentaires, selon lesquels une disposition correspondante demeurait pertinente, le paragraphe 2 devrait être conservé dans l'instrument.

18. Article 3

1. Le présent instrument ne s'applique pas:

a) sous réserve de l'article 5, aux chartes-parties, qu'elles portent ou non sur des services réguliers;

b) sous réserve de l'article 4, aux contrats de tonnage, contrats d'affrètement et contrats similaires prévoyant le transport de marchandises par expéditions successives, qu'ils portent ou non sur des services réguliers; et

c) sous réserve du paragraphe 2, aux autres contrats portant sur des services non réguliers.

2. Le présent instrument s'applique aux contrats de transport portant sur des services non réguliers en vertu desquels le transporteur émet un document de transport ou un enregistrement électronique qui:

a) atteste la réception des marchandises par le transporteur ou par une partie exécutante; et

b) atteste ou contient le contrat de transport, sauf dans la relation entre les parties à une charte-partie ou à une convention similaire.

19. L'approche contractuelle et l'approche commerciale ainsi du reste que l'approche documentaire (chartes-parties) du paragraphe 1 ont été clairement appuyées dans les commentaires reçus, encore qu'il y ait eu quelques réserves et des avis divergents sur certains points de détail. Dans deux réponses, on s'est opposé au système de l'article 3, estimant qu'une approche contractuelle suffirait à traiter ces questions.

20. S'agissant des réserves d'ordre rédactionnel, un exemple de formulation possible du paragraphe 1-a) serait: "les chartes-parties, même si elles portent sur des services réguliers" (voir *partie IV*, article 3-1-a)). On a également estimé qu'une simple référence aux chartes-parties suffisait. Aucune délégation n'a exigé qu'on définisse les chartes-parties. Cependant, dans une réponse, il a été dit que les contrats de transport englobaient les affrètements au voyage et qu'ils devraient donc faire l'objet d'une mention et d'une exclusion expresses.

21. Le libellé actuel de l'article 3-1-b) a bénéficié d'un certain appui dans les commentaires. Mais dans quelques réponses, on a considéré que la définition des "contrats de tonnage" posait un problème de terminologie. Le terme "contrat d'affrètement" a été interprété, dans une réponse comme étant synonyme de "contrat de tonnage". Il a aussi été interprété comme désignant des connaissements et/ou des chartes-parties. On a indiqué qu'il faudrait définir les "contrats de tonnage" si les accords de services réguliers de transport maritime étaient inclus, comme ils devraient l'être, dans les dispositions générales relatives au champ d'application. Selon une réponse, le membre de phrase "qu'elles portent ou non sur des services réguliers", à l'article 3-1-a), était superflu.

22. Il a été estimé dans une réponse que la formulation négative de la référence aux services non réguliers au paragraphe 1-c) posait un problème et qu'il faudrait trouver une définition positive (voir article premier).

23. Une réponse a mis l'accent sur le fait qu'une forme particulière de transport risquait de poser des problèmes pour ce qui est de l'application ou non de l'instrument, à savoir les expéditions uniques, portant souvent sur des articles volumineux ou spécialisés, tels que des transformateurs, des chaudières ou des bateaux de plaisance de grande dimension. Il a été admis, cependant, que ces formes de transport pouvaient relever de l'article 89.

24. Dans la *partie IV* il est tenu compte, dans toute la mesure jugée raisonnablement possible, des préoccupations relatives à la formulation des alinéas a) à c) du paragraphe 1 de l'article 3.

25. Dans nombre des réponses, on a considéré que le paragraphe 2 de l'article 3 était acceptable, du fait qu'il comblait les lacunes pouvant découler des exclusions énoncées au paragraphe 1. En d'autres termes, on admet que le paragraphe 2 vise les cas qu'il est nécessaire d'inclure dans le champ d'application de l'instrument. Il a toutefois été dit que les articles 3, 4, et 5 étaient trop complexes et entraînaient une certaine confusion. Par exemple, les choses ne paraissaient pas claires lorsqu'on rapprochait l'article 3-1-b) et l'article 4. Il a été dit aussi que l'inclusion recherchée, à l'article 3-2, de certaines opérations de transport courantes, n'était pas claire non plus, en particulier en dehors des États-Unis. C'est pourquoi on a proposé une

variante (voir *partie IV*, variante 2 des articles 3, 4 et 5, à la fin). D'un autre côté, une source non américaine a indiqué que le simple transport de voiture, par exemple, relèverait de l'article 3-2. Il a été dit par ailleurs dans une réponse que l'article 3-2 n'avait pas de signification indépendante. On a affirmé qu'il serait superflu si l'on admettait l'approche contractuelle, et non une combinaison des approches contractuelle, commerciale (et documentaire).

26. **Article 4**

Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives, le présent instrument s'applique à chaque expédition conformément aux règles prévues aux articles 2, 3-1 a), 3-1 c) et 3-2.

27. Les différentes expéditions effectuées en vertu d'un contrat-cadre relèvent ou non de l'instrument conformément à ce qui est énoncé dans l'article 4. Cette disposition a été généralement admise dans les commentaires même s'il a été proposé de préciser le libellé, par exemple "L'application de l'instrument à chaque expédition est régie par les dispositions des articles 2, 3-1-a) etc."

28. Il convient toutefois d'ajouter que si les contrats de tonnage sont définis et que les accords de services réguliers de transport maritime en font partie, il faudra reformuler l'article 4.

29. **Article 5**

Si un document de transport ou un enregistrement électronique est émis en vertu d'une charte-partie ou d'un contrat visé à l'article 3-1 c), ce document de transport ou cet enregistrement électronique doit être conforme aux dispositions du présent instrument et les dispositions du présent instrument s'appliquent au contrat attesté par ce document ou cet enregistrement électronique à compter du moment où il régit la relation entre le transporteur et la personne ayant des droits en vertu du contrat de transport, à condition que cette personne ne soit pas un affrèteur ou une partie au contrat en vertu de l'article 3-1 c).

30. Il y a consensus dans les commentaires sur le principe de la protection des tiers (à l'exception des affrèteurs ou d'une partie au contrat en vertu de l'article 3-1-c)) par les dispositions impératives de l'instrument, même lorsque ce dernier n'est pas applicable en raison des dispositions d'exclusion relatives au contrat initial et aux parties contractantes initiales.

31. Les avis demeurent partagés sur les modalités de la réglementation de cette protection. Le libellé retenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.44 a été accepté dans la plupart des réponses, mais jugé insatisfaisant dans d'autres. Par exemple, on a estimé que la référence au facteur temps ("à compter du moment où..." etc.) ne convenait pas pour un document non négociable. On a aussi considéré que des formulations telles que "personnes ayant des droits..." et "partie à un contrat..." étaient trop vagues. Il a par ailleurs été proposé de supprimer la mention du facteur temps, jugée superflue, sans laquelle la formulation deviendrait acceptable. Selon un avis, le membre de phrase "ce document de transport ou cet enregistrement électronique doit être conforme aux dispositions du présent instrument" était superflu. En outre, les tiers devraient se limiter aux expéditeurs, destinataires, parties contrôlantes, porteurs et personnes mentionnées dans le projet d'article 31.

32. Les points de vue exposés ci-dessus ont été examinés plus avant dans la *partie IV*, article 5 (la variante documentaire).

33. À la quatorzième session du Groupe de travail, tenue à Vienne en 2004, la possibilité selon laquelle les tiers seraient impérativement protégés sans qu'un document de transport ou un enregistrement électronique soit exigé, a été discutée, mais cette option n'a pas recueilli un clair soutien majoritaire. En conséquence, l'article 5 a été inclus dans la proposition reproduite dans le document A/CN.9/WG.III/WP.44. Selon une autre variante, exposée dans une réponse, la protection des tiers devrait être liée à la spécification desdits tiers et non à l'exigence d'un document de transport ou d'un enregistrement électronique. Cette variante sans document de transport ni enregistrement électronique demeurera valable, (voir *partie IV*, article 5, la variante non documentaire).

PARTIE II. LA QUESTION DES ACCORDS DE SERVICES RÉGULIERS DE TRANSPORT MARITIME

34. Le texte de la disposition concernant les accords de services réguliers de transport maritime figure dans la proposition des États-Unis dans le document A/CN.9/WG.III/WP.42.

35. La plupart des réponses reçues appuient prudemment l'inclusion dans l'instrument d'un type de disposition sur les accords de services réguliers de transport maritime. Il est toutefois souligné que les dispositions de l'instrument devraient empêcher tout usage abusif consistant à conclure un contrat de ce type aboutissant à ce que l'instrument ne soit pas impératif entre les parties contractantes immédiates. Il est indiqué dans une réponse qu'une partie substantielle d'un secteur particulier pourrait reposer sur des accords de service. Une approche non impérative ne poserait pas de problème entre parties ayant un pouvoir de négociation égal, mais il en irait autrement pour les petits chargeurs. Selon cette opinion, si l'on acceptait une approche comme celle qui est proposée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.34, les petits chargeurs ne seraient pas protégés de façon adéquate. En général, les dispositions relatives au champ d'application sont étroitement liées aux dispositions de fond.

36. La plupart des réponses reçues sont favorables à une disposition distincte pour les accords de services réguliers de transport maritime, mais selon certains avis, ces accords sont en réalité des contrats de tonnage, et ils devraient donc être régis par les dispositions générales relatives au champ d'application. Cette dernière approche entraînera des modifications du texte figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.44. Des propositions à cet effet sont examinées dans la *partie IV* ci-dessous.

37. La définition des accords de services réguliers de transport maritime qui est donnée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.42 est acceptée dans l'ensemble, mais d'aucuns considèrent que certains de ses aspects ne sont toujours pas suffisamment clairs (on a cité la phrase "qu'ils ne sont pas déjà tenus impérativement d'assurer en vertu du présent instrument").

38. Des réserves ont été formulées dans les commentaires reçus au sujet du consentement de tiers. Il a été dit également qu'une définition des accords de services réguliers de transport maritime était simplement inacceptable, et que les

questions devraient être abordées sur la base d'un contrat de tonnage. De plus, lorsque l'idée d'une disposition distincte aura été abandonnée et que les accords de services réguliers de transport maritime feront partie des dispositions relatives aux contrats de tonnage modifiées, la question d'une définition précise ne présentera probablement plus d'intérêt.

39. Il est admis dans les commentaires reçus qu'une disposition distincte pour les accords de services réguliers de transport maritime l'emporterait sur les dispositions plus générales traitant des contrats de tonnage. Mais il est souligné que si un tel conflit survenait, ce serait le signe d'une mauvaise rédaction.

40. Il faudrait coordonner la situation des tiers de manière que l'article 5 du document A/CN.9/WG.III/WP.44 et la disposition spécifique sur les accords de services réguliers de transport maritime concernant la situation des tiers soient identiques (sauf lorsqu'il y a consentement des tiers, comme il est indiqué dans le document A/CN.9/WG.III/WP.42).

PARTIE III. ARTICLES 88 ET 89 (SELON LA NUMÉROTATION DU DOCUMENT A/CN.9/WG.III/WP.32)

41. Les points de vue diffèrent dans les commentaires reçus à propos du placement technique des articles 88 et 89. Certaines réponses appuient l'idée de les transférer dans les dispositions relatives au champ d'application, d'autres considèrent qu'ils sont à l'endroit qui convient dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, d'autres encore estiment que cette question est sans grande importance.

42. Le caractère unilatéralement impératif de l'article 88 a le soutien de la majorité des commentaires reçus, mais certaines réponses sont en faveur d'un caractère bilatéralement impératif.

43. Selon une réponse, il faudrait veiller dans une approche unilatérale à ce qu'une augmentation convenue de la responsabilité d'une partie n'entraîne pas de diminution du niveau impératif de responsabilité de l'autre partie. Selon un avis, le libellé de l'article 88 n'est pas satisfaisant (voir une autre proposition dans la *partie IV* (article 88, variante 2)).

44. L'argument à l'appui d'une approche bilatéralement impérative est que la situation du marché a radicalement changé depuis les Règles de La Haye et de La Haye-Visby. On prétend que les chargeurs ont aujourd'hui un pouvoir commercial leur permettant d'influer autant, sinon plus, que les transporteurs, sur les arrangements de transport.

45. Les deux points de vue divergents ont été maintenus dans la *partie IV* comme dans l'article 88 du document A/CN.9/WG.III/WP.32 sous forme de crochets.

46. Beaucoup de réponses n'abordent pas du tout la question de savoir de quelle partie la responsabilité peut être augmentée, mais il est suggéré que ce ne soit pas celle d'une partie exécutante, comme cela est dit au paragraphe 2 (A/CN.9/WG.III/WP.32). Il est précisé en outre que l'article 88 ne devrait pas s'appliquer aux parties exécutantes non maritimes (voir *partie IV*, article 88). L'avis est exprimé aussi qu'il faudrait traiter de la modification de l'obligation du transporteur, et non seulement de sa responsabilité. Il est dit que le paragraphe 1 de l'article 88 ne devrait pas faire référence au chargeur, à la partie contrôlante ou au

destinataire. Pour ces personnes, le caractère impératif devait être précisé article par article. Selon un avis, le paragraphe 2 de l'article 88 est inutile.

47. Les commentaires reçus estiment acceptable dans l'ensemble l'article 89 qui figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, mais certains changements ont été suggérés. Il est dit dans une réponse que le texte actuel est simplement déraisonnable, que pour les animaux vivants l'article 5.5. des Règles de Hambourg est plus acceptable, et que la disposition concernant les marchandises spéciales devrait à la fois être précisée et transférée sous le "champ d'application". L'exception à l'exonération de responsabilité lorsque la perte ou le dommage était dû à des actes téméraires devrait être transférée dans le chapeau de manière à s'appliquer à la fois aux animaux vivants et aux marchandises spéciales. La préférence a été exprimée dans une réponse pour les exclusions plus larges permises en vertu des Règles de La Haye-Visby.

PARTIE IV. PROPOSITION DE TEXTE COMME BASE DES DISCUSSIONS FUTURES

48. Il n'y a pas de consensus dans les réponses reçues sur un certain nombre de questions concernant le champ d'application et la liberté contractuelle. Les différences, sur de nombreux points, portent toutefois davantage sur la forme que sur le fond. Pour faire avancer les choses, une proposition est faite ci-dessous. Elle vise à fournir une base de discussion lors de la quinzième session du Groupe de travail.

49. Dans la mesure où la proposition ci-dessous diffère des projets d'articles relatifs au champ d'application figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.44, le texte nouveau est signalé en italique. Différentes variantes sont proposées sur la base des discussions et des réponses qui ont été reçues et qui contenaient des propositions constructives. Les commentaires formulés dans le document A/CN.9/WG.III/WP.44 ne sont pas répétés.

50. Article premier

a) **Le terme "contrat de transport" désigne un contrat par lequel un transporteur s'engage, contre *[la promesse de]* paiement d'un fret, à transporter des marchandises d'un lieu à un autre. Cet engagement *[ce contrat]* doit prévoir le transport *[international]* par mer et peut prévoir le transport par d'autres modes avant ou après le transport par mer. *[Un contrat qui prévoit une possibilité de transporter les marchandises par mer est considéré comme un contrat de transport, à condition que les marchandises soient effectivement transportées par mer.]***

x) *Le terme "contrat de tonnage" désigne un contrat qui prévoit le transport d'une quantité *[minimum]* spécifiée de marchandises *[par mer]* en plusieurs expéditions pendant une période de temps convenue.*

51. Commentaire : Certaines variantes ont été incluses à l'article 1-a), en partie sur la base des réponses reçues. Afin d'éviter une confusion à l'article 3 du document A/CN.9.WG.III/WP.44 en ce qui concerne les références à différents types de contrats et pour incorporer les contrats de services (accords de services réguliers

de transport maritime) dans les dispositions générales relatives au champ d'application, il a été estimé nécessaire d'ajouter une définition de "contrat de tonnage" à l'article premier. Cette définition précisera l'article 3.

52. **Variante 1 – A/CN.9/WG.III/WP.44:**

xx) Le terme "service régulier" désigne un service de transport maritime:

- i) offert au public par voie de publicité ou autrement; et**
- ii) assuré sur une base régulière entre des ports spécifiés conformément à des horaires ou des dates de départ annoncés.**

[xxx) Le terme "service non régulier" désigne tout service de transport maritime qui n'est pas un service régulier.]

Variante 2

xx) Le terme "service régulier" désigne un service de transport soumis au présent instrument:

- i) Offert au public par voie de publicité ou par des moyens similaires; et**
- ii) comprenant un transport assuré par des navires opérant sur une base régulière entre des ports spécifiés conformément à des horaires ou des dates de départ publiés.**

xxx) Le terme "service non régulier" désigne tout service de transport qui n'est pas un service régulier.

Variante 3

xx) Le terme "service régulier" désigne un service de transport soumis au présent instrument:

- i) offert au public et annoncé au public par voie de publicité; et**
- ii) fonctionnant sur une base régulière entre des ports spécifiés conformément à des horaires ou des dates de départ publiés.**

53. **Commentaire:** L'approche commerciale a contraint à examiner des définitions de "service régulier" ("trafic des lignes régulières" "transport régulier"). Les variantes 2 et 3 reprennent des propositions rédactionnelles figurant dans les réponses ou exprimées autrement. Il se peut que la définition d'un service non régulier ne soit pas nécessaire. Sa suppression pourrait entraîner des modifications au moins dans la formulation de l'article 3.

54. **Article 2**

1. Sous réserve des articles 3 à 5, le présent instrument s'applique [aux] [à tous les] contrats de transport dans lesquels le lieu de réception [contractuel] et le lieu de livraison [contractuel] sont situés dans des États différents, et le port de chargement [contractuel] et le port de déchargement [contractuel] sont situés dans des États différents, lorsque:

- a) le lieu de réception [contractuel] [ou le port de déchargement [contractuel]] est situé dans un État contractant, ou**

- b) le lieu de livraison [contractuel] [ou le port de déchargement [contractuel]] est situé dans un État contractant, ou
- c) [le lieu de livraison effectif est l'un des lieux de livraison optionnels [prévus par le contrat] et est situé dans un État contractant, ou]
- d) le contrat de transport prévoit que le présent instrument, ou la loi de tout État lui donnant effet, doit régir le contrat. [Les références aux lieux et ports [contractuels] désignent les lieux et ports prévus par le contrat de transport ou dans les données du contrat.] [*Les références aux lieux et ports contractuels désignent les lieux et ports prévus par le contrat de transport ou dans les données du contrat ou convenus d'une autre manière entre les parties au contrat*].

2. Le présent instrument s'applique quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée.

55. Commentaire: L'ajout du mot "tous" fait suite à une proposition et il s'agit de voir si son insertion est appuyée. La variante (en italique) à la fin du paragraphe 1 est fondée sur une des réponses reçues et vise à couvrir tout changement ultérieur par les parties des lieux ou ports convenus initialement. Les crochets ont été supprimés du paragraphe 2, et le texte doit donc être inclus dans l'instrument.

56. **Variante 1 des articles 3, 4 et 5:**

Article 3

1. Le présent instrument ne s'applique pas:

- a) sous réserve de l'article 5, aux chartes-parties, [*même si elles portent sur des services réguliers*] [*ni aux conventions entre propriétaires ou exploitants de navires concernant l'utilisation de la totalité ou d'une partie du navire*];
- b) sous réserve des articles 4 et 5, aux contrats de tonnage; ou
- c) sous réserve du paragraphe 2, aux autres contrats [portant sur des services non réguliers] [*lorsqu'ils ne visent pas des services réguliers*].

2. [Nonobstant le paragraphe 1-c),] [L]e présent instrument s'applique aux contrats de transport [portant sur des services non réguliers] [*lorsqu'ils ne visent pas des services réguliers*] en vertu desquels le transporteur émet un document de transport ou un enregistrement électronique qui:

- a) atteste la réception des marchandises par le transporteur ou par une partie exécutante; et
- b) atteste ou contient le contrat de transport, sauf dans la relation entre les parties à une charte-partie ou à une convention similaire.

57. Pour la variante 2 des articles 3, 4 et 5, voir après l'article 89, au paragraphe 85 ci-dessous.

58. Commentaire: La structure du document A/CN.9.WG.III/WP.44 a été conservée, mais en vue d'inclure les contrats de service dans les dispositions

générales du champ d'application et en vue de supprimer des notions peu claires, telles que "contrats d'affrètement" et "contrats similaires", un effort supplémentaire de clarification a été fait. Il y a une référence, dans l'article 3-1 a), aux chartes-parties, avec une nouvelle formulation concernant les spécifications. Le texte entre crochets a été proposé comme ajout, mais les références aux propriétaires et aux exploitants risquent d'être une source de confusion, car ces notions ne sont pas nécessairement comprises de la même façon dans tous les pays.

59. "Contrat de tonnage" étant défini à l'article premier, il est inutile d'avoir d'autres références à l'article 3-1 b).

60. Si la définition de "service non régulier" était supprimée, car considérée comme inutile, il faudrait modifier en conséquence le texte des articles 3-1 c) et 3-2.

61. L'article 3-2 est important dans la relation entre le chargeur et le transporteur, car il y a de toute manière protection impérative des tiers en vertu de l'article 5. Pour répondre à des craintes concernant la relation entre les paragraphes 1 et 2, un effort de clarification a été fait et le paragraphe 2 crée une exception au paragraphe 1 c). À l'article 3-2, la référence à la fin figure entre crochets dans le document A/CN.9.WG.III/WP.44, mais les crochets pourraient être supprimés et le texte conservé. Il indiquerait clairement que le paragraphe 2 ne réintroduit pas l'application de l'instrument dans les cas où son application a été exclue au départ entre les parties contractantes initiales. Il faudrait préciser le terme "convention similaire".

62. **Variante A:**

Article 4 (visant à inclure les contrats de tonnage/de services dans le champ d'application de l'instrument)

1. Sous réserve de l'article 88a, le présent instrument s'applique à chaque expédition effectuée en vertu d'un contrat de tonnage conformément aux règles prévues aux articles 2, 3-1 a), 3-1 c), 3-2 et 5.

2. Sous réserve de l'article 88a et nonobstant l'article 3-1 b), le présent instrument s'applique à un contrat de tonnage dans la mesure où il s'applique aux différentes expéditions effectuées en vertu de ce contrat.

Variante B:

Article 4 (visant à inclure les contrats de tonnage/de services dans le champ d'application de l'instrument) [Sous réserve de l'article 88a,] [L]e présent instrument s'applique aux contrats de tonnage portant sur des services réguliers dans la mesure où les différentes expéditions effectuées en vertu de ces contrats sont soumises au présent instrument conformément à l'article 2.

Variante C:

Article 4 (visant à inclure les contrats de tonnage/de services dans le champ d'application de l'instrument) [1.] [Sous réserve de l'article 88a,] [L]orsqu'un contrat de tonnage prévoit différentes expéditions par services réguliers [seulement], le présent instrument s'applique à ce contrat et à chaque expédition effectuée par services réguliers en vertu dudit contrat [conformément à l'article 2].

[2. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives, et à condition qu'aucune expédition ne tombe sous le coup du paragraphe 1, le présent instrument s'applique à chaque expédition conformément aux règles prévues aux articles 2, 3-1 a), 3-1 c) et 3-2.]

Commentaire sur les variantes A, B et C

Généralités

63. Lors de discussions précédentes, formelles ou informelles, et des réflexions sur la question du statut des contrats de services en général, il est devenu évident que la coordination d'une disposition séparée sur les accords de services réguliers de transport maritime avec le reste des dispositions relatives au champ d'application et la définition de tels accords posaient problème. Malgré une certaine sympathie pour une disposition séparée, il semble maintenant préférable d'accepter le fait qu'un accord de service régulier de transport maritime n'est rien d'autre qu'un type de contrat de tonnage qui devrait être régi par les dispositions générales relatives au champ d'application. Les contrats de tonnage sont définis à l'article premier. Ils sont exclus du champ d'application de l'instrument en vertu de l'article 3-1 b) en ce qui concerne le contrat-cadre, mais sous réserve de l'article 4.

Variante A

64. Au lieu de préciser le statut d'un contrat-cadre portant sur des services réguliers, l'article 4-1 commence par indiquer quand différentes expéditions relèvent de l'instrument ou non. Il faudrait que les références fassent apparaître clairement que la situation des différentes expéditions varie selon qu'elles sont effectuées par services réguliers, par affrètement, etc. Selon le paragraphe 2, le statut du contrat-cadre dépend de la situation des différentes expéditions. Ainsi, si ces dernières relèvent de l'instrument, le contrat-cadre aussi.

Variante B

65. La variante B a été proposée lors des discussions préparatoires à la session de New York dans le souci de simplifier le texte tout en conservant la même idée structurelle que dans les variantes A et C.

Variante C

66. L'article 4-1 constitue la première partie de la disposition relative aux contrats de tonnage. Du fait que la règle générale figure à l'article 3-1, mais sous réserve de l'article 4, il est possible de spécifier à l'article 4-1 la situation des contrats de tonnage portant sur des services réguliers. Il serait peut-être nécessaire d'apporter des éclaircissements concernant l'application en faisant référence à l'article 2, de la même manière que dans la variante B. La référence aux services réguliers, s'agissant des contrats-cadres de tonnage, est cruciale dans la variante C, tandis que dans la variante A, c'est la situation des différentes expéditions qui décide de la situation du contrat-cadre de tonnage.

67. Il convient de noter que l'article 4-2 de la variante C, qui figurait déjà dans la précédente version du projet d'instrument contenue dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, s'inspire de l'article 2-4 des Règles de Hambourg, à ceci

près que ces dernières mentionnent également “un temps convenu”, indication qui n’apparaît pas dans le projet d’instrument.

68. À l’article 4-1, le mot “seulement” indique qu’il pourrait être nécessaire d’exclure du champ d’application de l’instrument les contrats-cadres de tonnage mixtes en vertu desquels différentes expéditions pourraient être effectuées par services réguliers, affrètement ou autre. Ce problème ne se pose peut-être qu’en théorie. Si un tel contrat-cadre mixte ne crée pas de difficultés, il se pourrait que l’article 4-2 de la variante C soit superflu.

Le champ d’application non impératif de l’article 4

69. L’article 88a déroge, étant donné l’article 4, au caractère impératif de l’instrument apparaissant à l’article 88 puisqu’il rend l’instrument non impératif pour différentes expéditions qui rentrent dans le champ d’application de ce dernier et qui sont effectuées en vertu d’un contrat de tonnage, pourvu que les conditions énoncées à l’article 88a soient satisfaites. L’instrument ne s’applique pas non plus impérativement au contrat-cadre de tonnage.

70. Certaines dispositions de l’instrument revêtent une importance si fondamentale qu’il ne peut y être dérogé, même lorsque l’article 88a est applicable. Il serait ainsi possible de rendre impératives l’obligation de navigabilité du transporteur et nombre des obligations du chargeur, même lorsque l’article 88a est applicable par ailleurs. Ces dispositions absolument impératives doivent encore être examinées de manière plus approfondie.

71. Article 5/variante documentaire

Si un document de transport ou un enregistrement électronique est émis en vertu d’une charte-partie ou d’un contrat visé à l’article 3-1 c), [ce document de transport ou cet enregistrement électronique doit être conforme aux dispositions du présent instrument et] les dispositions du présent instrument s’appliquent au contrat attesté par ce document ou cet enregistrement électronique [à compter du moment où il régit] [dans] la relation entre le transporteur et [la personne ayant des droits en vertu du contrat de transport] [l’expéditeur, le destinataire, la partie contrôlante, le porteur ou la personne visée à l’article 31], à condition que cette personne ne soit pas [un] [l’]affréteur ou [une] [la] partie au contrat en vertu de l’article 3-1 c).

72. Commentaire: Les crochets sont destinés à mettre en valeur les principaux points mentionnés dans les réponses, à savoir le facteur temps et les personnes devant être protégées, ainsi que l’ajout de précisions.

73. Article 5/variante non documentaire

Nonobstant l’article 3-1, les dispositions du présent instrument s’appliquent entre le transporteur et l’expéditeur, le destinataire, la partie contrôlante, le porteur, la personne visée à l’article 31 ou la partie à aviser, à condition que ces dernières personnes ne soient pas le chargeur ou n’aient pas par ailleurs accepté les termes d’un contrat visé à l’article 3-1.

74. Commentaire: Cette variante est celle qui a été débattue à la quatorzième session du Groupe de travail, à Vienne, et à laquelle il est fait référence dans l'une des réponses au questionnaire informel du 24 janvier 2005.

75. **Variante 1 (article 88)**

Article 88

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

[2. Nonobstant le paragraphe 1, le transporteur ou une partie exécutante [*maritime*] peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues dans le présent instrument.]

3. Une stipulation cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises est nulle.

76. Commentaire: Les réponses reçues penchent majoritairement, mais non unanimement, en faveur d'un système unilatéralement impératif, ce qui signifie qu'il serait contractuellement acceptable d'alourdir la responsabilité de l'une quelconque des personnes visées à l'article 88-1. Le système bilatéralement impératif bénéficie d'un certain appui. Les mentions des personnes devant être visées par l'article 88 ont été placées entre crochets. Il a également été proposé de donner des éclaircissements sur la partie exécutante maritime.

77. **Variante 2 (article 88)**

Article 88

Sauf disposition contraire du présent instrument, une disposition d'un contrat de transport est nulle si:

a) elle réduit ou supprime directement ou indirectement les obligations ou responsabilités qui incombent au transporteur ou à la partie exécutante maritime en vertu du présent instrument;

b) elle alourdit directement ou indirectement les obligations ou responsabilités qui incombent aux titulaires d'un droit sur les marchandises en vertu du présent instrument; ou

c) elle cède au transporteur ou à une partie exécutante le bénéfice de l'assurance des marchandises. Les titulaires d'un droit sur les marchandises mentionnés au paragraphe précédent sont le chargeur, l'expéditeur, la partie contrôlante, le porteur d'un document de transport et le destinataire.

78. Commentaire: La variante 2 reprend une proposition formulée dans l'une des réponses.

79. **Article 88a**

1. Nonobstant l'article 88, un contrat de tonnage qui est soumis au présent instrument en vertu de l'article 4-[1][2] peut prévoir des devoirs, droits, obligations et responsabilités plus ou moins importants que ceux énoncés dans le présent instrument à condition que:

a) le contrat soit [mutuellement négocié et] accepté par écrit ou électroniquement;

b) le contrat oblige le transporteur à assurer un service de transport spécifié;

c) figure dans le contrat de tonnage une disposition qui ne puisse être incorporée par référence d'un autre document, prévoyant des devoirs, droits, obligations et responsabilités plus ou moins importants; et

d) le contrat ne soit pas [un barème public de prix et de services d'un transporteur,] un connaissement, un document de transport, un enregistrement électronique, un récépissé de marchandises ou un document similaire, mais qu'il puisse incorporer ces documents par référence. Ce droit de dérogation vise les différentes expéditions effectuées en vertu d'un contrat de tonnage et le contrat de tonnage dans la mesure où ils sont soumis au présent instrument en vertu de l'article 4.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux devoirs, droits, obligations et responsabilités énoncés aux articles [13, 25, 26, 27, ...].

3. Le paragraphe 1 s'applique entre le transporteur et le chargeur, et il vise tout tiers qui a expressément consenti à être lié par le contrat de tonnage en vertu de l'article 4-[1][2] ou par un contrat (ou une disposition d'un contrat) prévoyant une expédition en vertu de l'article 4-[1][2].

80. L'article 88a est la disposition de dérogation. Il s'applique au contrat-cadre de tonnage et aux différentes expéditions effectuées en vertu de ce contrat, comme indiqué à l'article 4. Son paragraphe 1 porte sur les conditions à remplir pour que la dérogation soit acceptable. Par ailleurs, des dispositions prévoient qu'il ne peut être dérogé à certaines obligations et responsabilités visées par l'instrument. Des questions de fond demeurent concernant les alinéas a) et d) de ce paragraphe, comme le montrent les crochets.

81. Il faut spécifier à l'article 88a-2 les dispositions absolument impératives.

82. La situation des tiers relèverait de l'article 5, sauf s'il y a consentement des tiers conformément à l'article 88a-3.

83. **Article 89**

Nonobstant les chapitres 4 et 5 du présent instrument, le transporteur et une partie exécutante peuvent, dans le contrat de transport:

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

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

84. Commentaire: Certaines des réponses reçues proposaient des modifications. Selon l'une d'elle, la référence à la témérité ne devrait concerner que le transporteur, et non ses préposés ou mandataires. Il a également été proposé de déplacer cette référence dans le chapeau de l'article 89, de manière à ce qu'elle s'applique à la fois à l'alinéa a) et à l'alinéa b).

85. **Variante 2 des articles 3, 4 et 5:**

Article 3

Sous réserve des articles 4 et 5, le présent instrument ne s'applique pas de manière à régir les relations entre les parties à l'un des types de contrat suivants, qu'il se rapporte à des services réguliers ou non:

- a) chartes-parties;**
- b) contrats portant sur l'utilisation ou l'emploi d'un ou de plusieurs navires ou d'un espace sur un ou plusieurs navires;**
- c) contrats prévoyant le transport de marchandises par expéditions successives.**

86. Commentaire: La variante 2 de l'article 3, qui a été proposée dans l'une des réponses au questionnaire, vise à simplifier et clarifier le texte de l'article. Elle évite les termes "contrat de tonnage" et "contrat d'affrètement". Les contrats de tonnage en tant que tels seraient exclus en vertu de l'alinéa c), les affrètements de créneaux en vertu de l'alinéa a) ou b), et les contrats de remorquage et de transport de colis lourds en vertu de l'alinéa b). L'accord de services réguliers de transport maritime contenu dans les contrats de tonnage serait réintroduit dans le champ d'application de l'instrument par une référence séparée.

87. **Article 4**

Si le transporteur émet un document de transport ou un enregistrement électronique en vertu de l'un des types de contrat mentionnés à l'article 3 ou en relation avec lui et si ce document de transport ou cet enregistrement électronique:

- a) accuse réception des marchandises par le transporteur ou par une partie exécutante; et**
- b) atteste ou contient les clauses du contrat de transport;**

ce document de transport ou cet enregistrement électronique est soumis aux termes du présent instrument et les dispositions de ce dernier s'appliquent au contrat si ce n'est que, pour les relations entre les parties à l'un des types de contrat mentionnés à l'article 3, l'instrument

s'applique uniquement lorsqu'il concorde avec les clauses convenues dans ce contrat et, en cas de non-concordance, ce sont les clauses convenues dans tout contrat des types mentionnés à l'article 3 qui prévalent.

Article 5

Si le transporteur émet un document de transport ou un enregistrement électronique en vertu de l'un des types de contrat mentionnés à l'article 3 ou en relation avec lui et si ce document de transport ou cet enregistrement électronique remplit les conditions énoncées aux alinéas a) et b) de l'article 4, alors ce document de transport ou cet enregistrement électronique est soumis aux termes du présent instrument et les dispositions de ce dernier s'appliquent au contrat contenu dans le document de transport ou l'enregistrement électronique ou attesté par lui; (nonobstant les clauses de tout contrat des types mentionnés à l'article 3) à partir du moment où il régit la relation entre le transporteur et toute personne qui n'est pas partie à un tel contrat.

88. Commentaire sur les articles 4 et 5 dans la variante 2: Dans la réponse au questionnaire, les articles 4 et 5, dans la variante 2, visent à faire une distinction entre la situation où le document de transport reste entre les mains des parties à un contrat exclu du champ d'application de l'instrument en vertu de l'article 3 (variante 2), auquel cas ce sont les clauses du contrat exclu qui prévalent, et la situation où des tiers sont impliqués, auquel cas les dispositions de l'instrument sont impératives. Dans la variante 2, les articles prévoient aussi que le document de transport ou l'enregistrement électronique doit, à partir du moment où il est émis, être conforme aux dispositions de l'instrument, par exemple pour ce qui est de prendre acte des caractéristiques des marchandises.
