



Assemblée générale

Distr.: Limitée
20 septembre 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 de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]

Livraison: Informations présentées par la délégation néerlandaise

Note du secrétariat

En vue de la seizième session du Groupe de travail III (Droit des transports), le Gouvernement néerlandais a présenté le document joint en annexe afin de faciliter l'étude du chapitre relatif à la livraison dans le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer].

La délégation néerlandaise a fait savoir qu'elle avait, de façon informelle, distribué aux autres délégations le texte d'un questionnaire afin de regrouper les avis exprimés en réponse et faciliter ainsi la discussion du chapitre sur la livraison au sein du Groupe de travail.

On trouvera en annexe la traduction de ce questionnaire tel qu'il a été reçu par le secrétariat.



Annexe

Questionnaire sur la “livraison”

Remarques générales

1. Ce questionnaire informel concerne le chapitre sur la livraison du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]. Toutefois, comme la livraison marque la fin de la responsabilité du transporteur, les dispositions sur la durée de la responsabilité ont également été incluses. En outre, la question connexe des clauses “franco chargement et déchargement (cargaison arrimée)” (FIO(S)) est abordée. Enfin, à la fin du questionnaire, le problème de la responsabilité du transporteur et du chargeur en cas de non-respect de leurs obligations en matière de livraison est posé.

2. Dans ce questionnaire, les dispositions sont reprises du document A/CN.9/WG.III/WP.56, qui contient la dernière version consolidée du projet de convention sur laquelle porteront les prochaines discussions de la seizième session du Groupe de travail à Vienne. La numérotation utilisée ici est celle du document précité, qui a été rédigé puis soumis pour traduction et publication. Afin d'éviter toute confusion, l'“ancienne” numérotation du document A/CN.9/WG.III/WP.32 est ajoutée entre parenthèses.

3. Article 11-1, 2 et 4 (précédemment 7-1, 2 et 3). Durée de la responsabilité du transporteur

1. **Sous réserve de l'article 12, le transporteur est responsable des marchandises en vertu de la présente Convention entre le moment où le transporteur ou une partie exécutante a reçu celles-ci pour les transporter et le moment où elles sont livrées au destinataire.**

2. **Le moment et le lieu de réception des marchandises sont le moment et le lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut d'une telle convention, le moment et le lieu conformes aux coutumes, pratiques ou usages du commerce. En l'absence d'une telle convention ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de réception des marchandises sont le moment et le lieu auxquels le transporteur ou une partie exécutante prend effectivement les marchandises sous sa garde.**

4. **Le moment et le lieu de livraison des marchandises sont le moment et le lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut d'une telle convention, le moment et le lieu conformes aux coutumes, pratiques ou usages du commerce. En l'absence d'une telle convention ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de livraison sont ceux du déchargement ou débarquement des marchandises du dernier moyen de transport dans lequel elles sont transportées en vertu du contrat de transport**

4. Il n'est pas aisé de définir la livraison. Si certains pays exigent un acte de réception effective de la part du destinataire, d'autres considèrent comme une

livraison le fait de mettre les marchandises à la libre disposition du destinataire, soit effectivement soit par l'intermédiaire de documents, comme un bon de livraison. Il existe à cet égard un grand nombre de variantes possibles. C'est pourquoi le projet évite de définir la livraison et se contente de déterminer le début et la fin de la durée de responsabilité du transporteur.

5. La détermination de cette durée relève en principe du domaine contractuel: ce qui est décisif, c'est ce que les parties ont convenu pour la réception et la livraison des marchandises. Par exemple, si le contrat de transport stipule que "le destinataire devra accepter les marchandises le long du navire aussi vite que celui-ci peut les délivrer", la responsabilité du transporteur (en vertu du contrat de transport) se termine lorsqu'il a placé les marchandises sur le quai. Si aucun accord explicite ou implicite n'a été conclu quant au moment et au lieu de réception ou de livraison, mais qu'il existe en la matière des coutumes, pratiques ou usages du commerce au lieu de destination, ceux-ci s'appliquent. En l'absence d'accord, de coutume, de pratique ou d'usage applicable, une disposition générale de repli entre en jeu. Dans ce cas, le moment et le lieu de réception ou de livraison à prendre en considération sont ceux où les marchandises sont effectivement prises en charge ou sont effectivement débarquées ou déchargées du navire ou véhicule final dans lequel elles sont transportées. L'une des conséquences de cette approche est que la clause traditionnelle dite de "palan à palan" doit se référer à la portée du contrat plutôt qu'à une exclusion de la responsabilité du transporteur.

6. *Questions:*

- a) *Ces principes sont-ils acceptables?*
- b) *Avez-vous des propositions pour améliorer la rédaction?*

7. **Article 11-3 (nouveau) et 5 (précédemment 7-4)**

3. Si l'expéditeur est tenu de remettre les marchandises au lieu de réception à une autorité ou à un autre tiers auquel, en vertu de la loi ou réglementation applicable, les marchandises doivent être remises et auprès duquel le transporteur pourra les retirer, le moment et le lieu auxquels le transporteur retire les marchandises auprès de cette autorité ou de cet autre tiers sont considérés comme le moment et le lieu de réception des marchandises par le transporteur conformément au paragraphe 2.

5. Si le transporteur est tenu de remettre les marchandises au lieu de livraison à une autorité ou à un autre tiers auquel, en vertu de la loi ou réglementation applicable, les marchandises doivent être remises et auprès duquel le destinataire pourra les retirer, cette remise constitue une livraison des marchandises par le transporteur au destinataire conformément au paragraphe 4.

8. Dans un nombre limité de pays, les marchandises exportées doivent être remises à certaines autorités avant que le transporteur puisse en prendre réception et il en va de même pour les marchandises importées avant que le destinataire puisse en prendre livraison. Ces paragraphes traitent de ces situations.

9. *Questions:*
 - a) *Ces principes sont-ils acceptables?*
 - b) *Avez-vous des propositions pour améliorer la rédaction?*
10. **Article 11-6 (nouveau) et article 14-1 et 2 (précédemment 11-1 et 2)**

Article 11

6. Afin de déterminer la durée de la responsabilité du transporteur et sous réserve de l'article 14-2 (précédemment 11-2), le contrat de transport ne peut pas prévoir que:

- a) **Le moment de réception des marchandises est postérieur au commencement de leur chargement initial conformément au contrat; ou**
- b) **Le moment de livraison des marchandises est antérieur à l'achèvement de leur déchargement final conformément au contrat.**

Article 14

1. Le transporteur doit, pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est définie à l'article 11 (précédemment 7) et sous réserve de l'article 27 (précédemment 8), assurer de façon appropriée et soignée la réception, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, le soin, le déchargement et la livraison des marchandises.

[2. Les parties peuvent convenir que le chargement, l'arrimage et le déchargement des marchandises seront exécutés par le chargeur ou toute personne mentionnée à l'article 35 (précédemment 32), la partie contrôlante ou le destinataire. Cette convention doit être mentionnée dans les données du contrat.]

11. En raison de la crainte exprimée au sein du Groupe de travail, de voir le transporteur utiliser de manière abusive la flexibilité commerciale offerte par l'article 11 (précédemment 7) afin de réduire la durée de sa responsabilité, le secrétariat a inséré un nouveau paragraphe 6 à l'article 11 du document A/CN.9/WG.III/WP.56. Il a, de plus, profondément modifié le paragraphe 2, entre crochets, de l'article 14. Le texte dispose maintenant expressément que la durée de la responsabilité doit comprendre le chargement et le déchargement des marchandises et que toute délégation par le transporteur de l'une de ses obligations au cours de cette période ne peut porter que sur le chargement, l'arrimage et le déchargement.

12. Ce nouveau paragraphe 6 et le paragraphe 2 modifié permettraient, pris ensemble, de résoudre également le problème des clauses FIO(S). L'utilisation de ces clauses est une pratique répandue dans certains secteurs du transport maritime¹.

¹ Cette pratique n'existe presque exclusivement que dans le secteur des services non réguliers, où, les chargeurs ou destinataires préfèrent souvent effectuer les opérations de chargement et/ou de

Or, contrairement aux conventions sur les transports intérieurs, telles que la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) de 2000, la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route de 1956, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (CMR) et les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises, formant l'Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, telle que modifiée par le Protocole de 1999 ("COTIF"), les conventions de transport maritime existantes prévoient que le chargement et le déchargement sont des obligations (automatiques) du transporteur. En conséquence, le droit existant contredit en l'espèce une pratique établie.

13. Les solutions apportées à ce problème varient en fonction des pays. Certains soutiennent l'idée que la clause FIO(S) fixe le cadre du voyage. La livraison des marchandises est donc réputée avoir lieu à bord du navire. D'autres pays se fondent sur l'exception de l'"acte ou omission du chargeur" afin d'exonérer le transporteur des conséquences d'un mauvais arrimage de la cargaison. Parfois, la clause FIO(S) est considérée comme portant uniquement sur les frais de chargement, d'arrimage, etc. sans avoir d'impact sur la responsabilité du transporteur. Cette insécurité juridique est aggravée lorsque la clause elle-même n'est pas claire, si bien que différents juges d'un même pays arrivent parfois à des conclusions différentes.

14. Le projet cherche à créer une certaine uniformité en prévoyant dans le nouveau paragraphe 6 de l'article 11 et dans le paragraphe 1 de l'article 14 (précédemment paragraphe 1 de l'article 11) que le chargement, l'arrimage et le déchargement constituent une obligation du transporteur pendant la durée de sa responsabilité. Le paragraphe 2 de l'article 14 (précédemment paragraphe 2 de l'article 11) énonce ensuite que les clauses FIO(S) sont juridiquement autorisées et doivent être regardées comme une exception à cette obligation du transporteur. Il découle de ces dispositions que le chargement, l'arrimage et le déchargement tombent sous l'empire du contrat de transport et donc du projet de convention. Une clause FIO(S) ne peut plus, dans ces conditions, déterminer le moment de réception ou de livraison des marchandises. Il s'ensuit que le chargement, l'arrimage et le déchargement sont sans préjudice de toutes les autres obligations du transporteur, comme son obligation de diligence raisonnable. Les autres conséquences d'une telle clause dépendront de l'interprétation qui en est faite. S'il est dans l'intention des parties que la clause rende la personne ayant des droits sur les marchandises responsable du chargement, de l'arrimage ou du déchargement, un transporteur peut être dégagé de sa responsabilité pour les conséquences d'un mauvais arrimage, mais uniquement dans les limites du système de responsabilité décrit à l'article 17 (précédemment 14). Dans cette disposition, l'exception de l'"acte ou omission du chargeur" est retenue mais s'applique désormais au sein d'une répartition de la charge de la preuve entre le transporteur et le demandeur qui diffère de celle des Règles de La Haye-Visby.

déchargement eux-mêmes car, par exemple, ils sont propriétaires du terminal utilisé ou connaissent particulièrement bien les marchandises. Dans ces cas, le fret ne comprend pas les frais de chargement et/ou déchargement. Conformément à l'article 10 (précédemment 2-4), le champ d'application de la Convention peut également être étendu au transport non régulier, ce qui explique pourquoi le projet s'intéresse à cette question.

15. *Questions:*

- a) *Après les modifications apportées par le secrétariat, le traitement des clauses FIO(S) dans le projet de convention est-il acceptable?*
- b) *Avez-vous des propositions pour améliorer la rédaction?*

16. **Article 46. Obligation de prendre livraison**

Lorsque les marchandises sont parvenues à leur destination, le destinataire [qui exerce l'un quelconque de ses droits en vertu du contrat de transport] doit prendre livraison des marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 11-4 (précédemment 7-3). [Si le destinataire, manquant à cette obligation, laisse les marchandises sous la garde du transporteur ou de la partie exécutante, le transporteur ou la partie exécutante agit vis-à-vis des marchandises comme un mandataire du destinataire, mais sans assumer aucune responsabilité concernant la perte ou le dommage subi par ces marchandises, à moins que cette perte ou ce dommage ne résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur [ou de la partie exécutante] commis soit dans l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit témérement, en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement.]

17. Conformément à l'article 13 (précédemment 10), le transporteur est tenu de livrer les marchandises au destinataire, que l'article 1 k) (précédemment 1 i)) définit comme étant la personne habilitée à prendre livraison des marchandises. Reste à savoir dans quelle mesure le destinataire devrait être autorisé à ne *pas* prendre livraison. Sur ce point, le projet, avec les passages entre crochets, dispose que seul le destinataire qui n'est pas activement impliqué dans le transport peut ne pas prendre livraison. Dès qu'il prend une part active, il doit prendre livraison, même s'il prélève des échantillons des marchandises et décide par la suite de les refuser en vertu du contrat de vente. Conformément à l'article 86 de la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises, lorsqu'il prend livraison auprès du transporteur, ce destinataire le fait pour le compte du vendeur. Le destinataire inactif, comme une banque détenant un connaissance à titre de garantie, n'est pas obligé de prendre livraison lui-même, mais peut avoir à prendre des mesures au titre des articles 48 ou 49.

18. Lors de sa discussion, le Groupe de travail s'est demandé si l'obligation du destinataire devrait être inconditionnelle. D'un autre côté, une obligation inconditionnelle permettrait de se défaire trop facilement des marchandises qui ont perdu toute valeur commerciale. Il a également été débattu du seuil d'implication du destinataire à partir duquel il était tenu d'accepter la livraison. On prendra note, à cet égard, de l'article 62-3 (précédemment 60-3) qui précise le niveau d'activité à partir duquel le porteur d'un document de transport négociable doit assumer des responsabilités².

² Cette disposition est la suivante: "(...) tout porteur qui n'est pas le chargeur n'exerce aucun droit en vertu du contrat de transport au seul motif que:

- a) en vertu de l'article 7 (précédemment 4), il convient avec le transporteur de

19. *Questions:*

- a) *Le principe posé à la première phrase de l'article 49, y compris le membre de phrase entre crochets, est-il acceptable ou l'obligation du destinataire de prendre la livraison devrait-elle être inconditionnelle?*
- b) *Si le principe est acceptable, l'exercice par le destinataire de l'un quelconque de ses droits devrait-il être précisé davantage, par exemple comme le fait l'article 62-3 (précédemment 60-3)?*

20. La deuxième phrase de cet article sur la responsabilité est traitée aux paragraphes 46 à 48 du questionnaire.

21. **Article 47. Obligation d'accuser réception**

À la demande du transporteur ou de la partie exécutante qui livre les marchandises, le destinataire doit accuser réception des marchandises des mains du transporteur ou de la partie exécutante de la manière qui est coutumière au lieu de destination.

Cette disposition ayant été jugée généralement acceptable par le Groupe de travail, elle ne soulève pas de point particulier dans le questionnaire.

22. **Article 48. Livraison lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport n'est émis**

Lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport n'a été émis, les alinéas suivants s'appliquent:

a) **Si le nom et l'adresse du destinataire ne sont pas indiqués dans les données du contrat, la partie contrôlante doit les indiquer au transporteur, avant ou lors de l'arrivée des marchandises au lieu de destination;**

b)

Variante A de l'alinéa b)

Le transporteur doit livrer, au moment et au lieu mentionnés à l'article 11-4 (précédemment 7-3), les marchandises au destinataire sur production, par ce dernier, d'un document d'identification approprié.

remplacer un document de transport négociable par un enregistrement électronique négociable concernant le transport ou de remplacer un enregistrement électronique négociable concernant le transport par un document de transport négociable, ou

- b) en vertu de l'article 61 (précédemment 59), il transfère ses droits".

Variante B de l'alinéa b)

Le transporteur doit livrer au destinataire les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 11-4 (précédemment 7-3). Pour obtenir livraison, le destinataire doit produire un document d'identification approprié.

Variante C de l'alinéa b)

Le transporteur doit livrer au destinataire les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 11-4 (précédemment 7-3). Il peut refuser de livrer les marchandises si le destinataire ne produit pas de document d'identification approprié.

c) Si le destinataire ne demande pas livraison des marchandises au transporteur après que celles-ci sont parvenues au lieu de destination, le transporteur doit en aviser la partie contrôlante ou, si, après un effort raisonnable, il est dans l'incapacité d'identifier la partie contrôlante, le chargeur. Dans ce cas, la partie contrôlante ou le chargeur doit donner des instructions concernant la livraison des marchandises. Si le transporteur est dans l'incapacité, après un effort raisonnable, d'identifier et de trouver la partie contrôlante ou le chargeur, la personne mentionnée à l'article 34 (précédemment 31) est réputée être le chargeur aux fins du présent alinéa. Le transporteur qui livre les marchandises sur instruction de la partie contrôlante ou du chargeur conformément au présent l'alinéa est libéré de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport.

23. Cet article s'applique lorsque aucun document négociable n'a été émis ou, par exemple en cas de recours au commerce électronique, lorsque aucun document n'est utilisé. Il énonce le principe selon lequel la partie contrôlante (qui, en l'occurrence, est souvent le chargeur) a l'obligation de veiller à ce que le transporteur soit en mesure de livrer les marchandises. Ce principe avait déjà été approuvé par le Groupe de travail. La seule question en suspens était de savoir si un transporteur tenu de livrer en vertu de l'article 13 (précédemment 10) pouvait refuser la livraison si le destinataire exigeant les marchandises ne pouvait pas produire de document d'identification approprié. On a estimé que le projet de texte n'était pas clair sur ce point et le secrétariat a formulé deux variantes susceptibles de résoudre le problème.

24. *Question: Préférez-vous la variante A (version initiale), la variante B ou la variante C?*

25. Article 49. Livraison lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis

Lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport a été émis, les alinéas suivants s'appliquent:

a) i) Sans préjudice de l'article 46, le porteur d'un document de transport négociable est en droit de demander livraison des marchandises au transporteur après que celles-ci sont parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur doit livrer les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 11-4 (précédemment 7-3) à ce porteur contre remise du document de transport négociable. Si plusieurs originaux du document de transport négociable ont été émis, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'avoir tout effet ou validité.

ii) Sans préjudice de l'article 46, le porteur d'un enregistrement électronique négociable concernant le transport est en droit de demander livraison des marchandises au transporteur après que celles-ci sont parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur doit livrer les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 11-4 (précédemment 7-3) à ce porteur si celui-ci démontre conformément aux procédures mentionnées à l'article 6 qu'il est le porteur de l'enregistrement. Dès cette livraison, l'enregistrement électronique concernant le transport cesse d'avoir tout effet ou validité.

26. Le problème ici concerne le connaissement négociable. Ce document fournit à son porteur une garantie en lui accordant le droit exclusif de prendre livraison des marchandises au lieu de destination. Il offre aussi au transporteur la garantie d'être libéré de son obligation de livrer s'il livre les marchandises au porteur du connaissement. Ces fonctions essentielles du document ne peuvent toutefois être remplies que si ledit document est disponible au lieu de destination. S'il ne l'est pas, les deux parties risquent de ressentir une certaine insécurité. Pour remédier à cela, le projet d'article commence par indiquer dans son alinéa a) que le porteur du connaissement a le droit, mais pas l'obligation, de prendre livraison des marchandises contre présentation du connaissement, auquel cas le transporteur est tenu de livrer. Cette approche suit la pratique courante actuelle.

27.

Article 49

b) Si le porteur ne demande pas livraison des marchandises au transporteur après que celles-ci sont parvenues au lieu de destination, le transporteur doit en aviser la partie contrôlante ou, si, après un effort raisonnable, il est dans l'incapacité d'identifier ou de trouver la partie contrôlante, le chargeur. Dans ce cas, la partie contrôlante ou le chargeur doit donner au transporteur des instructions concernant la livraison des marchandises. Si le transporteur est dans l'incapacité, après un effort raisonnable, d'identifier et de trouver la partie contrôlante ou le chargeur, la personne mentionnée à l'article 34 (précédemment 31) est réputée être le chargeur aux fins du présent alinéa.

28. Lorsque le connaissement n'est pas disponible au lieu de destination des marchandises, ou lorsque le porteur du connaissement ne souhaite pas prendre livraison, le même principe qu'à l'article précédent s'applique: la partie contrôlante a pour principal devoir de veiller à ce que le transporteur soit en mesure de s'acquitter de l'obligation qui lui est faite par le contrat de transport de livrer les marchandises. La partie contrôlante est celle qui a des droits sur les marchandises et

elle pourrait être amenée à protéger ses intérêts. Il se peut que la partie contrôlante ne contacte pas le transporteur et/ou que ce dernier ne puisse la localiser. En pareil cas, le chargeur, en sa qualité de cocontractant initial du transporteur, doit assumer la responsabilité de donner des instructions au transporteur concernant la livraison. Il doit s'efforcer de trouver la bonne personne à qui la livraison doit être faite ou, si ses efforts échouent, il peut veiller lui-même à la bonne livraison des marchandises, par exemple en demandant au transporteur de stocker celles-ci en son nom. Si le chargeur ne s'acquitte pas de cette obligation, il peut être tenu responsable. S'agissant du degré de la responsabilité, voir les paragraphes 49 à 53 du questionnaire.

29. **Article 49**

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

30. Lorsque le transporteur livre sur instruction, en principe de la partie contrôlante, il est libéré de son obligation en vertu du contrat de transport de livrer au destinataire. Si, toutefois, le porteur du connaissement ne peut être localisé (auquel cas le chargeur doit donner des instructions au transporteur concernant la livraison), on peut s'attendre à ce que le connaissement ne soit pas présenté. La question se pose alors de savoir quels droits sont attachés au connaissement après que les marchandises ont été livrées par le transporteur. Cette question est traitée à l'alinéa d) ci-après.

31. **Article 49**

Variante A de l'alinéa d)

d) [Sous réserve des dispositions de l'alinéa c)] si le transporteur livre les marchandises au lieu de destination sans que le document de transport négociable lui soit remis ou sans que soit faite la démonstration visée à l'alinéa a) ii), une personne qui devient porteur après que le transporteur a livré les marchandises au destinataire ou à une personne ayant droit à ces marchandises en vertu de tout arrangement contractuel ou autre différent du contrat de transport n'acquiert des droits [opposables au transporteur] en vertu du contrat de transport que: i) si la transmission du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable concernant le transport s'est effectuée en vertu d'arrangements contractuels ou autres conclus avant cette livraison des marchandises; ou ii) si cette personne, au moment où elle est devenue porteur, n'a pas eu et n'a pas pu raisonnablement avoir connaissance de cette livraison. [Le présent alinéa ne s'applique pas lorsque le transporteur livre les marchandises conformément à l'alinéa c).]

32. Cet alinéa envisage deux situations. La première est celle d'un porteur de connaissance qui a acquis ce dernier après la livraison par le transporteur, mais en vertu d'un arrangement contractuel différent du contrat de transport conclu avant la livraison. L'exemple type est celui de l'acheteur intermédiaire dans une chaîne d'acheteurs et de vendeurs, lorsque le connaissance tarde trop à parcourir cette chaîne pour parvenir à temps au lieu de destination. Si cet acheteur intermédiaire devient porteur du connaissance après que le transporteur a livré les marchandises à l'acheteur final, il n'a plus droit à la livraison, mais il peut avoir acquis le droit de poursuivre le transporteur si ce dernier est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises.

33. La seconde situation est celle d'une partie "innocente", c'est-à-dire d'une personne qui, n'ayant pas eu ou n'ayant pas pu raisonnablement avoir connaissance de la livraison, a acquis de bonne foi le connaissance. Cette partie est protégée et peut se fier au contenu du connaissance, y compris au droit de livraison des marchandises. Il est difficile de donner un exemple type parce que, si toutes les parties à une opération commerciale agissent avec diligence (et intégrité), cette situation ne devrait sans doute pas se produire. Bien entendu, elle ne devrait toutefois pas être exclue non plus: c'est pourquoi le projet en tient compte.

34. Au sein du Groupe de travail, on a exprimé la crainte que cet alinéa ne soit pas suffisamment clair. Il a par ailleurs été dit que la relation entre cet alinéa et le précédent devait être précisée. Le secrétariat a donc rédigé la variante ci-après pour répondre à ces préoccupations. Dans cette variante, l'alinéa d) complète l'alinéa c), et l'alinéa e) prévaut sur les alinéas c) et d).

35.

Article 49

Variante B de l'alinéa d), qui comprend les alinéas d) et e)

d) Si les marchandises sont livrées conformément à l'alinéa c), une personne qui devient le porteur après que le transporteur a livré les marchandises au destinataire ou à une personne ayant droit à ces marchandises en vertu de tout arrangement contractuel ou autre différent du contrat de transport acquiert des droits opposables au transporteur en vertu du contrat de transport, autres que le droit de demander la livraison des marchandises, seulement lorsque le transfert du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable concernant le transport s'est effectué en vertu d'arrangements contractuels ou autres conclus avant cette livraison des marchandises.

e) Nonobstant les alinéas c) et d), le porteur qui n'avait pas ou n'aurait pas pu raisonnablement avoir connaissance de cette livraison au moment où il est devenu porteur acquiert les droits incorporés dans le document de transport négociable ou dans l'enregistrement électronique négociable concernant le transport.

36. L'article 49 dans son ensemble a bénéficié de l'appui général du Groupe de travail. On a largement estimé que le problème de la livraison sans présentation du connaissance méritait une solution. Les pratiques commerciales ont affaibli le

système du connaissance et il faut tenter de remettre celui-ci en état, dans l'intérêt des transporteurs ainsi que de ceux qui ont des droits sur les marchandises. On a toutefois fait observer qu'il fallait soigneusement examiner l'équilibre entre les différents droits et obligations des parties, afin de parvenir à une solution bien pesée et réaliste.

37. *Questions:*

- a) *Préférez-vous la variante B à la version initiale de l'alinéa d)?*
- b) *L'article 49 parvient-il à un bon équilibre entre les différents droits et obligations?*
- c) *Selon vous, le principe posé à l'article 49 est-il applicable?*
- d) *Avez-vous des propositions pour l'améliorer?*

38. **Article 50** (précédemment 49 e)). **Instructions insuffisantes**

Si la partie contrôlante ou le chargeur ne donne pas au transporteur des instructions suffisantes conformément aux articles 48 et 49 ou si la partie contrôlante ou le chargeur ne peuvent être trouvés, le transporteur est fondé, sans préjudice de toute autre voie de droit qu'il peut exercer contre cette partie contrôlante ou ce chargeur, à exercer ses droits en vertu des articles 51, 52 et 53 (précédemment 50, 51 et 52).

39. Cette disposition ayant été jugée généralement acceptable par le Groupe de travail, elle ne soulève pas de point particulier dans le questionnaire.

40. **Article 51** (précédemment 50). **Marchandises non livrables**

1. Le transporteur est fondé à exercer les droits et moyens mentionnés au paragraphe 2 aux risques et à la charge de la personne ayant droit aux marchandises si les marchandises sont parvenues au lieu de destination et:

- a) **Si le destinataire n'en a effectivement pas pris livraison conformément au présent chapitre au moment et au lieu mentionnés à l'article 11-4 (précédemment 7-3) [et s'il n'a été conclu entre le transporteur ou la partie exécutante et le destinataire aucun contrat explicite ou implicite concernant la garde des marchandises]; ou**
- b) **Si le transporteur n'est pas autorisé par la loi ou la réglementation applicable à les livrer au destinataire.**

2. Les droits et moyens mentionnés au paragraphe 1 sont les suivants:

- a) **Stocker les marchandises en tout lieu approprié;**
- b) **Déballer les marchandises si elles sont emballées dans des conteneurs, ou prendre vis-à-vis des marchandises les autres mesures que, de l'avis du transporteur, les circonstances peuvent raisonnablement exiger; ou**

c) **Faire vendre les marchandises conformément aux pratiques ou aux prescriptions légales ou réglementaires du lieu où les marchandises sont alors situées.**

3. Si les marchandises sont vendues comme prévu au paragraphe 2 c), le transporteur doit conserver le produit de la vente au profit de la personne ayant droit aux marchandises, sous réserve de déduire toute dépense supportée en rapport avec les marchandises et tout autre montant qui lui est dû.

41. Le Groupe de travail a largement appuyé cette disposition quant à son fond. La question en suspens concerne donc la partie entre crochets qui, selon certaines délégations, prête quelque peu à confusion.

42. *Questions:*

- a) *Souhaiteriez-vous conserver la partie de l'alinéa a) entre crochets?*
- b) *Dans l'affirmative, avez-vous des suggestions pour améliorer la rédaction?*

43. **Article 52 (précédemment 51). Avis d'arrivée à destination**

Le transporteur n'est autorisé à exercer les droits visés à l'article 51 qu'après avoir avisé suffisamment à l'avance de l'arrivée des marchandises au lieu de destination soit la personne éventuellement indiquée dans les données du contrat comme étant la personne à aviser de cette arrivée, soit le destinataire, ou encore la partie contrôlante ou le chargeur.

44. Cet article prévoit que le transporteur devrait s'efforcer d'éviter la situation où le destinataire ne donne aucune réponse adéquate.

45. *Questions:*

- a) *Ce principe est-il acceptable ?*
- b) *Avez-vous des propositions pour améliorer la rédaction?*

46. **Article 53 (précédemment 52). Responsabilité du transporteur en cas de marchandises non livrables**

Dans l'exercice des droits visés à l'article 51-2 (précédemment 50-2), le transporteur ou une partie exécutante est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises, seulement si cette perte ou ce dommage résulte [d'un acte ou d'une omission de sa part commis soit dans l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit témérairement en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement].

47. Cet article, ainsi que la deuxième phrase de l'article 46, traitent de la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises dans le cas de marchandises non livrables. La question principale est

celle de savoir quel doit être le degré de responsabilité du transporteur dans de telles circonstances. Ce dernier peut être considéré (dans le droit interne), entre autres, comme confronté à une “défaillance du créancier” (le destinataire étant le créancier du transporteur) ou comme étant un “mandataire (ou dépositaire) par nécessité”. Dans ces circonstances spéciales, le degré de responsabilité d’une personne ayant une certaine obligation de soin des marchandises est généralement moins élevé que dans des circonstances normales.

48. *Questions:*

- a) *Faudrait-il regrouper en une disposition unique les dispositions des articles 46 et 53 (précédemment 52) sur la responsabilité du transporteur?*
- b) *Dans le cas d’un tel regroupement, quel serait le degré acceptable de responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises dans les circonstances prévues aux articles 46 et 51 (précédemment 50)?*
- c) *Si vous préférez ne pas regrouper les dispositions, veuillez indiquer le degré de responsabilité que vous souhaiteriez dans chaque situation.*

49. Responsabilité du transporteur et du chargeur en cas de manquement à des obligations prévues dans la Convention pour laquelle aucune disposition n’est encore prévue

50. Le chapitre 10 ne prétend pas résoudre tous les problèmes pouvant se poser en ce qui concerne la livraison. Il se concentre sur le problème principal, c’est-à-dire lorsque les marchandises parviennent à leur lieu de destination et qu’il n’y a personne pour les recevoir ou que le destinataire ne souhaite pas en prendre livraison. Il définit ensuite la situation juridique du transporteur et du destinataire en pareil cas. On pourrait ajouter une ou plusieurs dispositions déterminant le degré de responsabilité du transporteur et du chargeur si l’un d’eux manque à une de ses obligations concernant la livraison. Un tel manquement peut donner lieu à une action en vertu du projet de convention.

51. L’obligation qui incombe au transporteur de livrer les marchandises au destinataire est traitée à l’article 13 (précédemment 10). Que se passe-t-il si le transporteur ne livre pas les marchandises à la personne qui y a droit? Le chapitre 6 (précédemment 5) ne s’applique qu’à la perte, au dommage ou au retard subi par les marchandises, et non pas, par exemple, aux cas de livraison à une personne autre que le destinataire. Le projet de convention devrait-il prévoir une disposition définissant le degré de responsabilité du transporteur pour des manquements, à des obligations prévues dans le projet de convention, autres que ceux qui occasionnent la perte, l’endommagement ou le retard des marchandises? Cette disposition (qui ne serait pas nécessairement à insérer au chapitre 10) pourrait prévoir une responsabilité fondée sur la faute avec renversement de la charge de la preuve, à l’instar de la disposition relative à la responsabilité du chargeur à l’article 31-1 (précédemment 29-1). Si l’on part du principe que la prescription et la limitation de la responsabilité, par exemple, s’appliquent à *toute* action contre le transporteur en vertu du projet de convention, il pourrait être logique de déterminer également le

degré de responsabilité du transporteur au-delà des questions de perte, de dommage ou de retard subi par les marchandises.

52. Une question analogue peut être soulevée en ce qui concerne la responsabilité du chargeur. Au chapitre 8 (précédemment 7), la responsabilité du chargeur est limitée aux manquements à des obligations lui incombant en vertu des articles 28 (précédemment 25) et 30 a) (précédemment 27 a)). Faudrait-il étendre sa responsabilité au non-respect, par exemple, de l'obligation de prendre livraison en vertu de l'article 46 ou, pour aller plus loin, à tout manquement dans le cadre du projet de convention dans la mesure où la responsabilité du chargeur n'est pas traitée dans d'autres dispositions (comme sa responsabilité sans faute à l'article 31-2 (précédemment 29-2))?

53. *Questions:*

- a) *Le projet de convention devrait-il prévoir une disposition générale sur la responsabilité du transporteur pour le manquement à l'une quelconque des obligations lui incombant en vertu du projet de convention, disposition qui devrait s'appliquer dans la mesure où sa responsabilité n'est pas déjà traitée (par exemple au chapitre 6 (précédemment 5) ou à l'article 53 (précédemment 52), ou faudrait-il renvoyer cette question au droit interne?*
- b) *Le projet de convention devrait-il étendre la disposition sur la responsabilité du chargeur prévue à l'article 31-1 (précédemment 29-1) au non-respect de l'une quelconque des obligations lui incombant en vertu du projet de convention, disposition qui devrait s'appliquer dans la mesure où la responsabilité du chargeur n'est pas traitée ailleurs; ou faudrait-il renvoyer cette question au droit interne?*