

**Assemblée générale**

Distr.: Limitée
1^{er} février 2006

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail III (Droit des transports)
Dix-septième session
New-York, 3-13 avril 2006

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

**Documents de transport et enregistrements électroniques
concernant le transport: document présenté pour information par
la délégation des États-Unis d'Amérique**

Note du secrétariat

En vue de la dix-septième session du Groupe de travail III (Droits des transports), le Gouvernement des États-Unis d'Amérique a soumis au secrétariat le document ci-joint en annexe relatif aux documents de transport et aux enregistrements électroniques concernant le transport dans le projet de convention sur le transport de marchandises [totalement ou partiellement] [par mer]. La délégation a indiqué que le texte avait pour but de faciliter l'examen de la question des documents de transport et des enregistrements électroniques concernant le transport au sein du Groupe de travail en regroupant les vues et commentaires de diverses délégations en un document unique pour discussion par le Groupe de travail.

Le document figurant à l'annexe est la traduction d'un document reproduit tel qu'il a été reçu par le secrétariat.



Annexe

I. Introduction

1. Depuis la seizième session du Groupe de travail, les représentants et les observateurs ont pu participer à des discussions informelles sur les principales questions apparaissant au titre du chapitre 9 (“Documents de transport et enregistrements électroniques concernant le transport”) du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer], qui figure en annexe au document A/CN.9/WG.III/WP.56 (cité ci-après par le numéro de l’article considéré). Un certain nombre de représentants ont procédé à des échanges de vues préliminaires sur ces questions, à la fois pour répondre à un questionnaire informel mis à la disposition de tous les représentants et observateurs et dans le cadre d’un séminaire informel à Londres organisé par la délégation italienne (les 23 et 24 janvier 2006) et qui était ouvert aux représentants, aux observateurs et à d’autres participants. Le présent document fait la synthèse de ces vues préliminaires pour faciliter les travaux du Groupe.

II. Projet d’article 37. Émission du document de transport ou de l’enregistrement électronique concernant le transport

2. Le projet d’article 37 du projet de convention dispose ce qui suit:

“Lors de la remise des marchandises au transporteur ou à la partie exécutante:

a) L’expéditeur est en droit d’obtenir un document de transport ou, sous réserve de l’article 5 a)¹, un enregistrement électronique concernant le transport constatant la réception des marchandises par le transporteur ou la partie exécutante; et

b) Le chargeur ou, si ce dernier en donne instruction au transporteur, la personne mentionnée à l’article 34² est en droit d’obtenir du transporteur un document de transport négociable ou, sous réserve de l’article 5 a), un enregistrement électronique négociable concernant le transport, approprié sauf si le chargeur et le transporteur sont convenus, expressément ou tacitement, de ne pas utiliser de document de transport négociable ou d’enregistrement électronique négociable concernant le transport, ou si la coutume, l’usage ou la pratique du commerce est de ne pas en utiliser.”

3. La disposition correspondante des Règles de La Haye et de La Haye-Visby, à savoir l’article 3-3, prévoit simplement, en sa partie correspondante, ce qui suit:

“Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissance...”

4. L’article 14-1 des Règles de Hambourg dispose de façon similaire ce qui suit:

“Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit, sur demande du chargeur, émettre un connaissance.”

5. La principale innovation du projet d'article 37 est fondée sur la constatation que "l'expéditeur" (défini dans le projet d'article 1 i) comme la "personne qui remet les marchandises au transporteur ou à une partie exécutante à des fins de transport") n'est pas nécessairement le "chargeur" (défini dans le projet d'article 1 h) comme la "personne qui conclut un contrat de transport avec un transporteur". Un vendeur franco bord, par exemple, peut s'acquitter de ses obligations nées d'un contrat de vente en livrant les marchandises à un transporteur ayant précédemment conclu un contrat de tonnage avec l'acheteur. Le vendeur est "l'expéditeur" mais l'acheteur (ayant conclu un contrat avec le transporteur) est le "chargeur". En vertu des Règles de La Haye et de La Haye-Visby, il apparaît que dans ce contexte seul l'expéditeur/l'acheteur soit autorisé à obtenir un connaissance³, mais dans la pratique tant l'expéditeur/vendeur que le chargeur/acheteur ont un intérêt légitime à obtenir un certain type de document de transport. Il est tout à fait possible que le premier ait besoin d'un reçu pour justifier un paiement au titre du contrat de vente, tandis que le second peut avoir besoin d'un document de transport pour contrôler les marchandises.

6. Au cours des travaux préparatoires du Comité maritime international (CMI), la question de savoir si le chargeur ou l'expéditeur devrait être autorisé à exiger un document de transport de la part du transporteur a été controversée. Ce différend a finalement été résolu par la constatation que les deux parties ont des besoins différents auxquels peuvent répondre différents types de documents de transport. Le texte proposé permet ainsi à l'expéditeur d'obtenir le type de document de transport dont il a besoin – à savoir un reçu qui n'est pas nécessairement la preuve du contrat de transport, pas nécessairement un titre représentatif et pas nécessairement négociable. Il permet au chargeur, en sa qualité de cocontractant du transporteur, d'obtenir le type de document de transport qui lui donne le contrôle des marchandises (et l'exécution du contrat de transport), sauf convention contraire dans le contrat.

7. À la session du Groupe de travail du printemps 2003, cette disposition a été jugée généralement acceptable quant au fond (voir A/CN.9/256, par. 25).

8. Lors de discussions informelles tenues depuis la dernière session du Groupe de travail, environ deux tiers des représentants abordant cette question ont appuyé le projet d'article 37 en substance tel qu'il était rédigé. Certains étaient d'avis que lorsque l'expéditeur/vendeur livre les marchandises à un transporteur ayant conclu un contrat avec le chargeur/acheteur, il les livre à une personne agissant pour le compte du chargeur/acheteur – et perd ainsi le contrôle des marchandises au profit de ce dernier. Par conséquent, l'expéditeur/vendeur n'est en droit d'obtenir qu'un reçu prouvant que la livraison a été effectuée; il n'a pas droit à un document de transport qui lui permette de contrôler encore les marchandises.

9. Les représentants participant aux consultations informelles qui étaient opposés au projet d'article 37 ont fait valoir que, dans la pratique commerciale, l'expéditeur/vendeur garde le contrôle des marchandises, au moyen d'un document de transport approprié, jusqu'au versement du prix d'achat des marchandises (souvent en vertu d'un crédit documentaire) lorsqu'il remet le document de transport. Ces représentants souhaitaient modifier le projet d'article 37 pour donner uniquement à l'expéditeur le droit d'exiger un document de transport.

10. Un représentant a suggéré que, pour surmonter ces difficultés, le transporteur devrait être autorisé à exiger la remise du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport délivré à l'expéditeur conformément au projet d'article 37 a) en tant que condition préalable à la délivrance d'un document de transport ou d'un enregistrement électronique concernant le transport approprié à l'expéditeur conformément au projet d'article 37 b). Cela semblerait conforme à la pratique actuelle dans un certain nombre de pays selon laquelle un transporteur demande la remise d'un reçu de dock ou d'un reçu de bord avant de délivrer un connaissement négociable. Certains se sont toutefois demandés si cela n'accroîtrait pas indûment l'importance du reçu délivré en vertu du projet d'article 37 a). Si l'on considère un document de transport négociable comme le symbole de "la clef de l'entrepôt", un reçu non négociable ne deviendrait-il pas alors "la clef de la clef de l'entrepôt"?

11. Certains représentants participant aux consultations informelles ont proposé des améliorations d'ordre rédactionnel. 1) Un représentant a proposé de modifier le chapeau comme suit: "Lors de la remise *ou après* la remise des marchandises au transporteur ou à la partie exécutante", afin de tenir compte d'une situation fréquente où un expéditeur livre les marchandises au transporteur mais ne souhaite pas recevoir de document de transport avant que les marchandises n'aient été chargées sur le navire. 2) Un autre représentant a douté que l'expression "expressément ou tacitement" au paragraphe b) soit nécessaire. 3) Enfin, un représentant a estimé qu'il pourrait être utile de spécifier qu'un expéditeur est en tout état de cause en droit d'obtenir au moins un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport non négociable, même si le chargeur et le transporteur sont convenus de ne pas utiliser de document de transport ou d'enregistrement de transport négociable. Lors du séminaire de Londres organisé par la délégation italienne, il a été estimé dans l'ensemble que cette modification serait souhaitable.

III. Projet d'article 38. Données du contrat

12. Le projet d'article 38 dispose ce qui suit:

"1. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport visé à l'article 37 doivent comprendre notamment:

a) Une description des marchandises;

b) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles que fournies par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive lesdites marchandises;

c) i) Le nombre de colis, le nombre de pièces ou la quantité, tels que fournis par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive les marchandises; et

ii) Le poids tel que fourni par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive les marchandises;

d) Une indication de l'état et du conditionnement apparents des marchandises au moment auquel le transporteur ou une partie exécutante les reçoit pour le transport;

e) Le nom et l'adresse du transporteur; et

f) La date:

i) À laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises; ou

ii) À laquelle les marchandises ont été mises à bord du navire; ou

iii) À laquelle le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport a été émis.

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

a) D'une inspection externe raisonnable des marchandises telles qu'elles sont emballées au moment où le chargeur les remet au transporteur ou à une partie exécutante; et

b) De toute inspection supplémentaire que le transporteur ou une partie exécutante réalise effectivement avant d'émettre le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport."

13. La disposition correspondante des Règles de La Haye et de La Haye-Visby (article 3-3 a) à c)), est similaire à l'article 38-1 a) à d). L'article 15-1 des Règles de Hambourg comprend une liste bien plus longue des données obligatoires à inclure dans un document de transport⁴.

14. Les données obligatoires figurant dans l'article 38-1 n'ont guère fait l'objet de controverse. En effet, lors des discussions informelles tenues depuis la dernière session du Groupe de travail, tous les représentants abordant cette question ont appuyé l'article 38 en substance tel qu'il était rédigé, bien que certains se soient déclarés favorables à ce que la liste soit quelque peu rallongée. Divers représentants ont suggéré qu'une ou plusieurs des données suivantes soient ajoutées:

- Le nom et adresse du chargeur ou de l'expéditeur (comparer l'article 15-1 d) des Règles de Hambourg);
- Le nom et l'adresse du destinataire (mais peut-être seulement si ces informations sont fournies par le chargeur ou l'expéditeur) (comparer l'article 15-1 e) des Règles de Hambourg);
- Les lieux de réception et de déchargement et les ports de chargement et de déchargement (comparer l'article 15-1 f) et g) des Règles de Hambourg);
- Le nombre d'exemplaires originaux du document de transport (comparer l'article 15-1 h) des Règles de Hambourg);
- L'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée (comparer l'article 15-1 m) des Règles de Hambourg et projet d'article 26-3 du projet de convention); et

- L'indication de la nature dangereuse des marchandises, le cas échéant (celle-ci pourrait figurer au projet de paragraphe 1 a) relatif à la description des marchandises).

Il a été estimé, et cet avis a bénéficié d'un fort soutien, que la liste du projet d'article 38-1 ne devrait pas être allongée mais devrait être limitée aux seules données absolument nécessaires.

15. Au cours des discussions antérieures, le Groupe de travail avait examiné certaines questions d'ordre rédactionnel. Lors de la session de printemps 2003 par exemple, on avait exprimé la crainte que l'expression "telles que fournies par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive lesdites marchandises" ne soit interprétée comme imposant au chargeur une lourde responsabilité (voir A/CN.9/526, par. 28). L'intention n'était pas de créer une responsabilité quelle qu'elle fût pour le chargeur mais de préciser que l'obligation incombant au transporteur d'émettre les documents requis qui contiennent les informations spécifiées dépendait de la fourniture de ces informations par le chargeur. L'expression "si fournies par le chargeur" pourrait être plus appropriée. On a toutefois aussi fait observer que l'expression "telles que fournies" est pertinente car elle souligne que les données devraient comprendre les informations sous la forme sous laquelle le chargeur les avait fournies.

16. Lors de discussions informelles tenues depuis la dernière session du Groupe de travail, plusieurs suggestions d'ordre rédactionnel ont été formulées concernant ces trois paragraphes. Plusieurs représentants ont estimé que le projet de paragraphe 1 a), qui porte sur la description des marchandises, devrait être nuancé de la même façon que les projets de paragraphe 1 a) et c) – par le membre de phrase "telles que fournies par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive lesdites marchandises" (ou par toute autre variante acceptée). Cette proposition a été largement appuyée au séminaire informel de Londres. Un représentant a suggéré d'associer les différents paragraphes concernés sous un chapeau contenant l'expression convenue, ce qui réduirait au minimum les redondances. Selon un autre représentant, l'expression "telles que fournies" était appropriée dans les projets de paragraphe 1 b) et c) i) alors que l'expression "si fournies" conviendrait mieux dans le projet de paragraphe 1 c) ii) (cette proposition reposait sur l'hypothèse selon laquelle l'expéditeur devrait toujours connaître les marques principales et le nombre de colis, mais pourrait ne pas en connaître le poids). Un représentant a estimé que l'expression convenue devrait mentionner l'"expéditeur" (sachant que si l'"expéditeur" et le "chargeur" n'étaient pas la même personne, il serait plus probable que ce soit le premier et non le second qui fournisse les informations requises). Enfin, il a été suggéré que le traitement de l'aspect temporel était trop compliqué. Les mots "avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive lesdites marchandises" devraient donc être supprimés dans ce membre de phrase.

17. Les autres projets de paragraphe ont fait l'objet de moins de propositions rédactionnelles. Un représentant s'est demandé si le projet de paragraphe 1 d) faisait référence aux marchandises se trouvant dans un conteneur et a proposé de modifier la disposition pour préciser que le transporteur ne devait indiquer que l'état et le conditionnement apparents du conteneur au moment auquel le transporteur ou une partie exécutante le reçoit pour le transport (si cela ne ressort pas assez clairement du projet de paragraphe 2). Un représentant a estimé que le projet de paragraphe f)

devrait obliger le transporteur à indiquer la signification de la date du document de transport (s'il s'agit de la date de réception visée au projet d'alinéa i), de la date de chargement visée à l'alinéa ii) ou de la date d'émission visée à l'alinéa iii).

18. Aucun des représentants qui ont pris la parole au cours des consultations informelles ne s'est prononcé en faveur de sanctions expresses à l'encontre de transporteurs ne fournissant pas des informations obligatoires, mais il a été estimé qu'un transporteur ne devrait pas être autorisé à profiter d'un manquement à ses obligations au titre de cet article (par exemple en inscrivant des réserves pour limiter sa responsabilité par colis). Un représentant a estimé que le fait que le transporteur ne fournit pas les informations requises constituerait une présomption selon laquelle des informations exactes appuyeraient la partie alléguant contre le transporteur (comparer à cet égard le projet d'article 40-4). Selon un autre représentant, un manquement du transporteur aux obligations nées de cet article constituerait une rupture de contrat, ce qui permettrait d'engager une action en réparation des dommages contractuels susceptibles d'être prouvés.

IV. Projet d'article 39. Signature

19. Le projet d'article 39 dispose ce qui suit:

“1. Un document de transport doit être signé par le transporteur ou par une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier.

2. Un enregistrement électronique concernant le transport doit comporter la signature électronique du transporteur ou d'une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier. Cette signature électronique doit identifier le signataire dans le cadre de l'enregistrement électronique concernant le transport et indiquer que le transporteur autorise cet enregistrement”.

20. Au cours de la session du Groupe de travail du printemps 2003, cette disposition a été jugée généralement acceptable quant au fond (voir A/CN.9/526, par. 32). Elle a depuis été révisée pour la rendre conforme aux conclusions du Groupe technique compte tenu des recommandations du groupe d'experts qui s'est penché sur les questions de commerce électronique. Il a par ailleurs été estimé que le Groupe de travail pourrait souhaiter examiner s'il faudrait définir le terme “signature”, comme dans l'article 14-3 des Règles de Hambourg qui dispose ce qui suit:

“La signature apposée sur le connaissement peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme symbolique ou être portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis.”

21. Au cours des discussions informelles tenues depuis la dernière session du Groupe de travail, chaque représentant abordant cette question a appuyé le projet d'article 39 en substance tel qu'il était rédigé.

22. Le seul point litigieux était de savoir si une définition du terme “signature” était nécessaire. Quelques représentants se sont déclarés favorables à l'insertion d'une définition s'inspirant de l'article 14-3 des Règles de Hambourg ou de

l'article 5 k) de la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux⁵. Dans leur grande majorité, les représentants participant aux discussions informelles ont indiqué qu'aucune définition n'était nécessaire.

23. Aucun des représentants participant aux discussions informelles ne s'est déclaré favorable à l'inclusion de sanctions expresses à l'encontre de transporteurs ne signant pas de document de transport.

24. Un représentant a fait une proposition d'ordre rédactionnel tendant à remplacer au projet de paragraphe 1 l'expression "par le transporteur ou par une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier" par "par ou pour le compte du transporteur", et au projet de paragraphe 2 l'expression "du transporteur ou d'une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier" par l'expression "du transporteur ou d'une personne agissant pour le compte de ce dernier" (comparer l'article 15-1 j) des Règles de Hambourg).

V. **Projet d'article 40. Carence des données du contrat**

25. Le projet d'article 40 dispose ce qui suit:

"1. Le défaut d'une ou de plusieurs des données du contrat visées à l'article 38-1, ou l'inexactitude d'une ou de plusieurs de ces données, n'a pas en soi d'incidence sur la nature juridique ou la validité du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport.

2. Si les données du contrat comprennent la date, mais n'en indiquent pas la signification, la date est considérée comme étant:

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

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

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

4. Si les données du contrat n'indiquent pas l'état et le conditionnement apparents des marchandises au moment où le transporteur ou une partie exécutante les reçoit de l'expéditeur, le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport constitue selon le cas,

soit une présomption simple, soit une preuve péremptoire, en vertu de l'article 43 que l'état et le conditionnement apparents des marchandises étaient bons au moment où l'expéditeur les a remises au transporteur ou à une partie exécutante.

26. Au cours des travaux préparatoires du CMI, diverses suggestions ont été faites quant à d'éventuelles sanctions susceptibles d'être imposées à un transporteur n'ayant pas indiqué de date sur le document de transport. Parmi les sanctions proposées figuraient "une forte amende", "la perte de moyens de recours auprès du Club de protection et d'indemnisation", la "déchéance du droit de limiter sa responsabilité" et la responsabilité en cas d'"action séparée pour toute perte résultante." (Voir 2000 CMI Yearbook, p. 184). Il a enfin été conclu que d'autres forces garantissaient que les documents de transport étaient datés. La seule question à laquelle il fallait s'intéresser était donc celle des dates ambiguës.

27. Le projet d'article 40-3, placé entre crochets, est la partie la plus controversée de l'article (il s'agit peut-être de la disposition la plus controversée du chapitre). Lors de la première lecture de ce projet d'article, l'avis qui a prévalu au sein du Groupe de travail était que le projet de paragraphe 3 mettait en évidence un sérieux problème qui devait être traité dans le projet de convention, mais que la question devait être étudiée plus avant en ce qui concerne les autres moyens qui permettraient de régler le problème posé et que la disposition telle qu'elle était rédigée n'était pas encore satisfaisante. Le Groupe de travail a décidé de maintenir le projet de paragraphe 3 entre crochets dans le projet de convention et de l'examiner d'une façon plus détaillée à une date ultérieure (voir A/CN.9/526, par. 60).

28. En théorie, le projet d'article 40-3 reconnaît que le propriétaire inscrit peut n'avoir aucun lien direct avec un propriétaire de marchandises particulier. En fait, il peut s'agir d'un prêteur devenu le propriétaire inscrit dans le seul but de conserver une sûreté sur le navire. Mais le propriétaire inscrit devrait savoir (directement ou indirectement) qui réserve une partie du navire pour transporter ses marchandises et devrait donc être en mesure de rediriger l'action vers la partie appropriée – à savoir le transporteur. D'une certaine façon, les systèmes juridiques qui reconnaissent la responsabilité *in rem* pour les réclamations relatives à la cargaison aboutissent indirectement à un résultat similaire.

29. D'autres approches peuvent être imaginées pour régler les problèmes que pose la non-identification du transporteur dans le document de transport. Par exemple, le transporteur pourrait perdre le bénéfice de la prescription (reconnue dans le projet de chapitre 15) ou le délai de prescription ne pourrait commencer à courir que lorsque le transporteur est correctement identifié. En outre, le transporteur pourrait être obligé de rembourser le plaignant de toute dépense engagée pour localiser le transporteur. Il a même été estimé que le transporteur pourrait perdre le bénéfice de la limitation par colis si le document de transport viole les dispositions du projet d'article 38-1 e). Toutes ces variantes ne portent cependant que sur les conséquences indirectes résultant de la difficulté à identifier le transporteur. Aucune d'elles ne propose un moyen pratique qui aide à identifier le transporteur. Le projet d'article 40-3, au contraire, incite directement la partie aisément identifiable qui est fort probablement celle qui connaît l'identité du véritable transporteur à partager cette information essentielle.

30. Lors de discussions informelles tenues depuis la dernière session du Groupe de travail, tous les représentants abordant cette question ont appuyé le projet d'article 40-1, 2 et 4 en substance telle qu'il est actuellement libellé.

31. Le projet d'article 40-3 reste fortement controversé. Quelques représentants participant aux consultations informelles appuient le projet d'article 40-3 quant au fond, mais suggèrent des moyens de l'améliorer. Un représentant a proposé de renforcer le projet d'article 40-3 pour protéger davantage le chargeur. Cette disposition pourrait créer une présomption irréfragable selon laquelle le propriétaire inscrit est le transporteur (ce qui serait conforme à la règle générale selon laquelle une personne est liée par les actes d'une autre personne dotée de pouvoirs apparents dans certaines circonstances). S'il doit y avoir une présomption irréfragable, il a été estimé que le propriétaire inscrit ne peut réfuter la présomption selon laquelle il est le seul transporteur que si 1) il identifie complètement le véritable transporteur, et 2) ce dernier admet qu'il est le transporteur.

32. Une majorité de représentants abordant cette question au cours des consultations informelles étaient hostiles au projet d'article 40-3 pour différentes raisons. La plupart jugeaient qu'il était inapproprié de supposer que le propriétaire inscrit est le propriétaire alors qu'il peut n'avoir aucun lien réel avec le transport. En fait, conformément au projet actuel, le propriétaire inscrit peut n'avoir eu absolument aucun lien avec le transport. Supposons que "les données du contrat ... indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire désigné" mais qu'en fait les marchandises n'aient jamais été transportées sur ce navire. Le projet d'article 40-3 ne devrait-il viser que les cas où les marchandises ont en fait été chargées à bord d'un navire désigné? Ou il se peut que le propriétaire inscrit n'ait eu aucun lien avec la partie du transport au cours de laquelle la perte s'est produite? Pourquoi le chargement des marchandises sur un navire à des fins de transport sur la partie maritime d'une opération multimodale devrait-elle constituer une présomption quelconque quant à l'identité du transporteur pour les étapes de transport intérieur? Les représentants opposés au projet d'article 40-3 font valoir que par principe le chargeur devrait avoir la responsabilité de connaître l'identité de la partie contractante. Même les destinataires tiers, qui ne sont eux-mêmes pas en relation contractuelle avec le transporteur, devraient obliger la partie contractante – le chargeur – à révéler l'identité du chargeur plutôt que d'obliger le propriétaire inscrit à le faire.

33. Les représentants ayant participé aux consultations informelles ont également signalé une multitude de problèmes pratiques posés par le projet actuel. Par exemple, la signification de "n'identifient pas le transporteur" n'est pas claire. Aux termes du projet d'article 38-1 e), "le nom et l'adresse du transporteur" doivent figurer dans les données du contrat. Faut-il inclure ces deux données pour éviter le recours au projet d'article 40-3? Si les données du contrat comprennent le nom du transporteur mais pas son adresse, y a-t-il "absence d'identification du transporteur"? Une clause "identité du transporteur" est-elle suffisante pour identifier le transporteur? Une clause standard "identité du transporteur" en petits caractères devrait-elle pouvoir contredire d'autres informations du document de transport? De très nombreux autres problèmes se posent. Le projet d'article 40-3 admet-il le recours éventuel à des transporteurs multiples (comme de nombreux systèmes juridiques nationaux le font)? La relation entre les deux premiers membres de phrase n'est pas non plus évidente. Le premier établit une présomption, sauf

preuve contraire (selon laquelle le propriétaire inscrit est le transporteur) tandis que le second décrit une façon de réfuter cette présomption. Le second membre de phrase est-il destiné à spécifier la seule façon dont la présomption peut être réfutée? Ou le propriétaire inscrit peut-il réfuter la présomption en prouvant que quelqu'un d'autre qu'un affréteur coque nue est le transporteur réel? Par exemple, le propriétaire inscrit peut-il réfuter la présomption en prouvant qu'un affréteur à temps est le transporteur réel? Et s'il en est ainsi, l'affréteur à temps doit-il accepter la responsabilité de "transporteur" avant que le propriétaire inscrit ne soit dégagé de sa responsabilité? Même si le Groupe de travail accepte le projet d'article 40-3, un certain nombre de questions d'ordre rédactionnel devront de toute évidence être examinées.

34. Un représentant participant aux discussions informelles a estimé que le projet d'article 40-3 pourrait ne plus être nécessaire dans la pratique parce que d'autres forces imposeront le règlement de ce problème. 1) Les pressions concurrentielles ont déjà permis d'améliorer la clarté des documents de transport. 2) Les prescriptions figurant dans les Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires de la Chambre de commerce internationale rendent les documents de transport n'identifiant pas le transporteur inacceptables pour les banques et donc pour les chargeurs cherchant à obtenir paiement en vertu d'un crédit documentaire. 3) Le projet d'article 38-1 e) du projet oblige déjà à indiquer le nom et l'adresse du transporteur. 4) Le régime créé par le projet d'article 49 constitue pour le transporteur une forte incitation à indiquer son nom et son adresse dans le document de transport.

VI. Projet d'article 41. Réserves concernant la description des marchandises dans les données du contrat

35. Le projet d'article 41 dispose de ce qui suit:

“Le transporteur, s'il agit de bonne foi lorsqu'il émet un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport, peut apporter des réserves aux informations mentionnées à l'article 38-1 a), 38-1 b) ou 38-1 c) dans les cas et de la manière décrits ci-dessous pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies par le chargeur:

a) S'agissant de marchandises non conteneurisées:

i) si le transporteur peut montrer qu'il n'avait pas de moyen raisonnable de vérifier les informations fournies par le chargeur, il peut en faire état dans les données du contrat en indiquant les informations en question; ou

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

b) S'agissant de marchandises qui sont remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur fermé, sauf si le transporteur ou une partie exécutante inspecte en fait les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur ou a, d'une autre manière, effectivement connaissance du contenu

du conteneur avant l'émission du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport, à condition toutefois que, dans ce cas, le transporteur puisse inclure une telle clause s'il a des raisons de considérer que les informations fournies par le chargeur concernant le contenu du conteneur sont inexactes, le transporteur peut inclure dans les données du contrat une réserve concernant:

- i) les marques principales apposées sur les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur; ou
 - ii) le nombre de colis, le nombre de pièces ou la quantité de marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur;
- c) S'agissant de marchandises remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur fermé, le transporteur peut apporter des réserves à toute mention du poids des marchandises ou du poids d'un conteneur et de son contenu en indiquant expressément qu'il n'a pas pesé le conteneur:
- i) s'il peut montrer que ni lui ni une partie exécutante n'ont pesé le conteneur; et si le chargeur et le transporteur ne sont pas convenus avant l'expédition de peser le conteneur et de mentionner le poids dans les données du contrat; ou
 - ii) s'il peut montrer qu'il n'y avait pas de moyen raisonnable de vérifier le poids du conteneur."

36. Cet article a été rédigé en partant du principe que le chargeur est toujours en droit d'obtenir un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport qui tienne compte des informations qu'il a fournies au transporteur. (Aux discussions informelles tenues depuis la dernière session du Groupe de travail, notamment au séminaire informel organisé à Londres, tous les représentants qui abordaient la question ont approuvé ce principe). La question qui se pose ici est de savoir dans quels cas le transporteur peut apporter des réserves aux informations fournies par le chargeur ou donner des informations supplémentaires qui contredisent éventuellement celles du chargeur.

37. À la session du Groupe de travail tenue au printemps 2003, plusieurs propositions ont été faites en vue d'un examen plus poussé. Certaines d'entre elles ont déjà été incorporées dans le texte. Parmi les autres propositions que le Groupe de travail voudra peut-être examiner sont les suivantes:

- Insérer un texte semblable à l'article 41 a) ii) dans le projet de paragraphe b) pour le cas où le transporteur a des raisons de considérer que les informations fournies par le chargeur concernant le contenu du conteneur sont inexactes.
- Faire obligation au transporteur qui décide d'assortir de réserves les informations données dans le document de transport d'en consigner les raisons.
- Traiter dans le projet de convention du cas où le transporteur accepte de ne pas assortir de réserves la description des marchandises, par exemple pour ne pas gêner l'émission d'un crédit documentaire, mais obtient une garantie du chargeur.

- Si le transporteur, agissant de mauvaise foi, s’abstient de son plein gré de faire des réserves sur les informations dans les données du contrat, un tel comportement devrait être sanctionné et le transporteur ne devrait pouvoir invoquer aucune limitation de responsabilité.

(Voir A/AC.9/526, par. 37). Aux discussions informelles tenues depuis la dernière session du Groupe de travail, chacune de ces propositions a bénéficié au moins d’un certain appui.

38. Bien que la plupart des représentants qui abordaient la question aux consultations informelles se soient déclarés favorables au projet d’article 41 quant au fond, certains ont fait des mises en garde et des propositions rédactionnelles. Un représentant a estimé qu’il était nécessaire d’opérer une distinction entre les cas où le chargeur *peut* apporter des réserves aux informations fournies par le transporteur (pour se dégager de toute responsabilité en cas d’endommagement des marchandises) et les cas où il *doit* le faire (afin de protéger des tiers). Cette proposition a bénéficié d’un vaste soutien au séminaire informel de Londres. Un autre représentant a estimé qu’il serait possible de supprimer le projet de paragraphe b) et d’appliquer le projet de paragraphe a) aux marchandises conteneurisées. (Au lieu de cela, un texte semblable à l’article 41 a) ii) pourrait être inséré dans le projet de paragraphe b).) Les participants au séminaire informel de Londres sont convenus que les projets de paragraphes a) et b) devaient être examinés conjointement, notamment en vue de combler d’éventuelles lacunes (en ce qui concerne, par exemple, les marchandises se trouvant dans un conteneur ouvert et la description des marchandises se trouvant dans un conteneur fermé). Plusieurs représentants ont estimé qu’il serait utile de préciser la personne à qui incombait la charge de la preuve (même si un représentant a proposé de laisser à la législation nationale le soin de régler cette question).

39. Certains représentants participant aux consultations informelles ont émis des doutes en ce qui concerne l’utilisation de la notion de “bonne foi” qui, ont-ils signalé, n’existait pas dans leur système juridique. Même si la notion de “bonne foi” était conservée, certains représentants ont estimé qu’elle posait problème en l’occurrence. Concernant la question de savoir s’il faut opérer une distinction entre les cas où le chargeur *peut* faire des réserves sur les informations et ceux où il *doit* le faire (une distinction éventuelle mentionnée au paragraphe précédent), il serait utile de prendre en considération que la notion de “bonne foi” pouvait avoir des effets différents dans les deux cas.

VII. Projet d’article 42. Moyen raisonnable de vérification et bonne foi

40. Le projet d’article 42 dispose de ce qui suit:

“Aux fins de l’article 41:

- a) Un “moyen raisonnable de vérification” doit être non seulement matériellement praticable mais aussi commercialement raisonnable;
- b) Le transporteur agit de “bonne foi” en émettant un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport:

- i) s'il ignore effectivement que l'une quelconque des indications essentielles figurant dans le document ou l'enregistrement est gravement fausse ou trompeuse; et
- ii) lorsqu'il n'a pas intentionnellement omis de déterminer si une indication essentielle figurant dans le document ou l'enregistrement est fausse ou trompeuse parce qu'il pense que cette indication est susceptible d'être gravement fausse ou trompeuse;
- c) Il incombe à la partie alléguant que le transporteur n'a pas agi de bonne foi lorsqu'il a émis un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport de prouver ses allégations."

41. À la session du Groupe de travail tenue au printemps 2003, le projet d'article 42 a été jugé généralement acceptable quant au fond. (Voir A/CN.9/526, par. 43). Aux discussions informelles tenues depuis la dernière session du Groupe de travail, tous les représentants abordant la question ont appuyé le projet d'article 42 quant au fond, tel qu'il est actuellement rédigé (un représentant a toutefois proposé de modifier le libellé du projet de paragraphe b) en se référant à la "mauvaise foi" et non à la "bonne foi").

VIII. Projet d'article 43. Présomption simple et preuve péremptoire

42. Le projet d'article 43 dispose de ce qui suit:

"Sauf disposition contraire de l'article 44, un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport qui atteste la réception des marchandises constitue:

a) Une présomption simple de la réception par le transporteur des marchandises décrites dans les données du contrat; et

b) Une preuve péremptoire de la réception par le transporteur des marchandises décrites dans les données du contrat:

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

ii) Variante A du sous-alinéa b) ii)

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

ii) Variante B du sous-alinéa b) ii)

si aucun document de transport négociable ou aucun enregistrement électronique négociable concernant le transport n'a été émis et si le destinataire a acheté et payé les marchandises en se fiant à leur description figurant dans les données du contrat.]"

43. À la session du Groupe de travail tenue au printemps 2003, les projets de paragraphes a) et b) i) ont été jugés généralement acceptables quant au fond. (Voir

A/CN.9/526, par. 44 à 48). Aux discussions informelles tenues depuis la dernière session du Groupe de travail, y compris le séminaire informel de Londres, tous les représentants qui abordaient la question ont appuyé les projets de paragraphes a) et b) i) quant au fond, tel qu'ils sont actuellement rédigés.

44. Le projet de paragraphe b) ii) a prêté davantage à controverse. (Voir A/CN.9/526, par. 44 à 48). Depuis la session du Groupe de travail tenue au printemps 2003, deux nouvelles variantes ont été incorporées dans le projet de paragraphe b) ii). D'après la variante B plus restrictive, un document de transport non négociable ou un enregistrement électronique concernant le transport ne peut constituer une preuve péremptoire que si le destinataire a acheté et payé les marchandises en se fiant aux données du contrat. Le chargeur et le transporteur pourront, par exemple, utiliser un document de transport non négociable au motif que les marchandises ne seront pas revendues en route. Le contrat de vente peut prévoir le paiement lorsque le chargeur remet au destinataire le document de transport, car ce dernier prouve que les marchandises ont réellement été expédiées. Le destinataire se baserait donc sur les données du contrat pour payer les marchandises. En revanche, si une transaction similaire était effectuée avec une lettre de crédit, la variante B ne protégerait pas la banque qui a avancé le prix d'achat au destinataire et pris une sûreté réelle sur les marchandises. La variante A plus large permettrait également de protéger la banque qui s'est fiée aux données du contrat pour avancer la somme au destinataire.

45. Aux discussions informelles tenues depuis la dernière session du Groupe de travail, y compris le séminaire informel de Londres, il est devenu évident que les avis sur le projet de paragraphe b) ii) étaient aussi nombreux que divers. Dans leur majorité, les représentants qui abordaient la question se sont déclarés favorables à la variante A plus large. En fait, un représentant appuierait une version encore plus large qui protégerait tous les tiers (pour ce qui est du moins de certains documents de transport non négociables) qu'ils aient ou non payé un prix ou de toute autre manière modifié leur situation en se fiant à la description des marchandises figurant dans les données du contrat. La minorité était partagée entre les représentants qui préconisaient la variante B plus restrictive et ceux qui étaient opposés aux deux variantes (au motif que seuls les documents négociables devraient pouvoir constituer une preuve péremptoire).

46. Deux représentants participant aux consultations informelles ont proposé de remanier le texte dans un souci de viser directement les documents de transport non négociables parfois appelés connaissements à personne dénommée ou "recta" bills of lading. Cette proposition a été largement appuyée au séminaire informel de Londres.

IX. Projet d'article 44. Force probante des réserves

47. Le projet d'article 44 dispose de ce qui suit:

"Si les données du contrat comprennent une réserve conforme aux prescriptions de l'article 41, le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport ne constitue pas une présomption simple ou une preuve péremptoire en vertu de l'article 43 dans la mesure où cette réserve est apportée à la description des marchandises."

48. Le projet d'article 44 est la disposition centrale du chapitre, car il définit les conditions dans lesquelles la plupart des autres articles ont une signification pratique. Les projets d'articles 41 et 42, par exemple, précisent dans quels cas le transporteur peut apporter des réserves à la description des marchandises figurant dans les données du contrat, tandis que le projet d'article 44 précise dans quels cas une réserve a une signification pratique si bien qu'elle prime la présomption simple ou la preuve péremptoire qui existerait autrement en vertu de l'article 43. En outre, l'obligation fondamentale faite au projet d'article 37 d'émettre un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport et l'obligation faite au projet d'article 38 d'y inclure une description des marchandises ont une signification pratique dans la mesure où la description produit des effets, ce qui dépend en dernier ressort du projet d'article 44.

49. À la session du Groupe de travail tenue au printemps 2003, il a été estimé que le projet d'article 44 "était trop favorable au transporteur" en lui permettant de se prévaloir de réserves, quel que soit l'état dans lequel il livrait les marchandises. (Voir A/CN.9/526, par. 50). Une variante concernant les chargements conteneurisés (figurant dans la note 154 du document A/CN.9/WG.III/WP.56 et précédemment dans la note 146 du document A/CN.9/WG.III/WP.32), ne permettrait au transporteur de se prévaloir de réserves que s'il est en mesure d'établir la chaîne de possession en livrant un conteneur pour l'essentiel dans l'état dans lequel il l'avait reçu:

Variante de l'article 44

1. "Si les données du contrat comprennent une réserve, le document de transport ne constitue pas une présomption, sauf preuve contraire, ou une présomption absolue en vertu de l'article 43, dans la mesure où cette réserve est apportée à la description des marchandises, lorsque celle-ci 'produit des effets' conformément au paragraphe 2."
2. "Une réserve dans les données du contrat produit des effets aux fins du paragraphe 1 dans les circonstances suivantes:
 - a) Pour les marchandises non conteneurisées, une réserve conforme aux prescriptions de l'article 41 produit des effets correspondant à son libellé;
 - b) Pour des marchandises expédiées en conteneur fermé, une réserve conforme aux prescriptions de l'article 41 produit des effets correspondant à son libellé:
 - i) Si le transporteur ou une partie exécutante livre le conteneur intact et non endommagé, hormis tout dommage au conteneur dépourvu de lien de causalité avec une perte ou un dommage quelconque subi par les marchandises; et
 - ii) S'il n'existe aucune preuve qu'après sa réception par le transporteur ou une partie exécutante, le conteneur a été ouvert avant la livraison, sauf si:
 - 1) Le conteneur a été ouvert à des fins d'inspection,
 - 2) L'inspection a été réalisée en présence de témoins appropriés, et

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

50. Il est rendu compte des délibérations du Groupe de travail sur cette question à la session de printemps 2003 aux paragraphes 49 à 52 du document A/CN.9/526. Les représentants voudront peut-être également examiner les observations formulées à ce sujet aux paragraphes 150 à 154 du document A/CN.9/WG.III/WP.21.

51. Aux discussions informelles tenues depuis la dernière session du Groupe de travail, une vaste majorité des représentants exprimant un avis sur la question a appuyé le projet d'article 4 quant au fond, tel qu'il était rédigé. Une minorité de représentants appuyait toutefois fermement la variante figurant dans la note 154. Un représentant a estimé que les principes de la variante devraient aussi s'appliquer aux marchandises non conteneurisées se trouvant dans des emballages scellés.

X. Projet d'article 45. “Fret payé d'avance”

52. Le projet d'article 45 dispose de ce qui suit:

“[Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport contiennent la mention “fret payé d'avance” ou une mention similaire, ni le porteur ni le destinataire ne sont tenus de régler le fret. Le présent article ne s'applique pas si le porteur ou le destinataire est également le chargeur.]”

53. Cette disposition avait initialement été incorporée dans un projet de chapitre sur le fret. (Voir le projet d'article 9-4 a) dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21 et le projet d'article 44-1 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32). À la session du Groupe de travail tenue au printemps 2004, alors que la majeure partie du chapitre relatif au fret était supprimée du projet, il a été décidé de conserver, pour l'examiner ultérieurement, la disposition qui figure à présent (entre crochets) comme projet d'article 45. Il a été estimé que la disposition pourrait protéger les tiers porteurs d'un document de transport et clarifier leur situation (voir A/CN.9/552, par. 163 et 164).

54. Aux discussions informelles tenues depuis la dernière session du Groupe de travail, la plupart des représentants abordant la question ont appuyé le projet d'article 45 quant au fond, tel qu'il était rédigé. Un représentant a estimé que le projet d'article 45 pourrait également 1) s'appliquer aux documents de transport non négociables et enregistrements électroniques concernant le transport (en particulier s'ils peuvent constituer une preuve péremptoire en vertu du projet d'article 43 b) ii)) et 2) donner à la mention “fret payé d'avance” l'effet d'une présomption simple si une réclamation est faite à l'encontre du chargeur.

55. Un petit nombre de représentants participant aux consultations informelles se sont en revanche déclarés favorables à une révision de l'article afin de l'aligner quant au fond sur l'article 16-4 des Règles de Hambourg, qui dispose de ce qui suit:

“Un connaissance qui ne mentionne pas le fret, comme prévu à l'alinéa k) du paragraphe 1 de l'article 15 [voir note 4], ou n'indique pas d'une autre manière que le fret est dû par le destinataire ou qui n'indique pas les surestaries

encourues au port de chargement dues par le destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement."

56. Cette révision aurait pour effet d'inverser la présomption. Aux termes de l'article 45, tel que rédigé, le transporteur conserve selon la convention le droit à obtenir paiement du fret de la part du destinataire sauf si une mention affirmative ("fret payé d'avance", par exemple) figure dans le document de transport. En vertu de l'article 16-4 des Règles de Hambourg, la convention n'autorise pas le transporteur à obtenir paiement du fret de la part du destinataire sauf si une mention affirmative ("fret dû par le destinataire", par exemple) figure dans le document de transport.

57. Près de la moitié des représentants abordant la question aux consultations informelles ont été favorables à l'incorporation du projet d'article 45 dans le projet de convention au motif qu'il réglait deux problèmes d'ordre pratique que pose la législation actuelle. Premièrement, il clarifiait la position des banques (et des tiers en général). Si un document de transport contient la mention "fret payé d'avance", une banque ne sera jamais responsable du fret. Deuxièmement, si un transporteur tente d'obtenir paiement du fret de la part du chargeur en vertu d'un document contenant la mention "fret payé d'avance", la disposition du projet d'article 45 réfute l'argument de défense injustifié du chargeur selon lequel un document contenant la mention "fret payé d'avance" est un reçu émis par le transporteur qui prouve que le fret a en réalité déjà été payé. Un quart des représentants ne voyait aucune objection à incorporer dans le projet de convention le projet d'article 45, pour l'essentiel tel qu'il était rédigé actuellement, même s'ils n'estimaient pas qu'une telle disposition soit nécessaire.

58. Près d'un quart des représentants abordant la question aux consultations informelles s'est déclaré opposé à l'incorporation du projet d'article 45 dans le projet de convention, sous sa forme actuelle. Parmi eux, certains étaient favorables à une disposition semblable à l'article 16-4 des Règles de Hambourg tandis que d'autres préféreraient simplement que la question soit réglée au niveau de la législation nationale.

59. Certains représentants participant aux discussions informelles ont proposé des améliorations rédactionnelles qui se rapprochent des modifications de fond. La principale amélioration concerne l'invocation par le transporteur d'un droit de gage ou de rétention lorsqu'un destinataire ou un autre tiers demande les marchandises. La version actuelle confirme que le destinataire ou tout autre tiers n'est pas tenu de payer le fret, mais il n'est pas dit explicitement si le transporteur peut ou non conserver les marchandises (ce qui aurait pour effet pratique d'obliger le destinataire ou tout autre tiers à payer le fret afin de prendre livraison). Le problème pourrait être réglé si l'on modifiait la première phrase du projet d'article 45 comme suit:

"Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport contiennent la mention "fret payé d'avance" ou une mention

similaire, *le transporteur ne peut pas affirmer à l'encontre du porteur ou du destinataire que le fret n'a pas été payé.*"

60. Il a été aussi estimé qu'il faudrait préciser dans le projet (ici ou dans la définition de "fret") que – aux fins du présent article – le "fret" ne comprenait ni les surestaries ni les coûts encourus par le transporteur au titre des marchandises durant leur transport.

Notes

- ¹ Le projet d'article 5 a) exige le consentement des parties avant que des enregistrements électroniques de transport ne puissent être utilisés.
- ² Le projet d'article 34 se réfère à la partie parfois décrite comme le "chargeur documentaire", c'est-à-dire une personne identifiée en tant que "chargeur" dans les données du contrat et qui ne peut être considérée comme "chargeur" en vertu de la définition du projet d'article 1 h).
- ³ Ni les Règles de La Haye ni celles de La Haye-Visby ne définissent explicitement le terme "chargeur" mais la définition du terme "transporteur" dans projet d'article 1 a) reconnaît implicitement que le "chargeur" est la partie qui conclut un contrat de transport avec le transporteur. Les Règles de Hambourg aboutissent à un résultat incertain car l'article 1-3 associe les concepts du projet d'article 1 h) *et* du projet d'article 1 i) du projet de convention.
- ⁴ L'article 15 (1) des Règles de Hambourg dispose ce qui suit:
- "1. Le connaissement doit contenir, entre autres, les indications suivantes:
- a) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;
 - b) L'état apparent des marchandises;
 - c) Le nom et l'établissement principal du transporteur;
 - d) Le nom du chargeur;
 - e) Le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;
 - f) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;
 - g) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer;
 - h) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs;
 - i) Le lieu d'émission du connaissement;
 - j) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;
 - k) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;
 - l) La mention visée au paragraphe 3 de l'article 23;
 - m) L'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée;
 - n) La date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties; et
 - o) La ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord conformément au paragraphe 4 de l'article 6."

⁵ L'article 5 k) de la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux définit le terme "signature" comme "la signature manuscrite ou un fac-similé de celle-ci, ou une authentification équivalente effectuée par tout autre moyen".
