



## Assemblée générale

Distr.: Limitée  
28 août 2006

Français  
Original: Anglais

---

**Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international**  
Groupe de travail III (Droit des transports)  
Dix-huitième session  
Vienne, 6-17 novembre 2006

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

#### **Observations et propositions de la Chambre internationale de la marine marchande, du Conseil maritime baltique et international (BIMCO) et de l'International Group of P&I Clubs concernant les questions inscrites à l'ordre du jour de la dix-huitième session**

##### **Note du secrétariat\***

En vue de la dix-huitième session du Groupe de travail III (Droit des transports), la Chambre internationale de la marine marchande, le Conseil maritime baltique et international (BIMCO) et l'International Group of P&I Clubs ont soumis au secrétariat leurs observations et propositions concernant les dispositions du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] qu'il est prévu d'examiner à cette session.

On trouvera dans l'annexe à la présente note la traduction du texte de ces observations tel qu'il a été reçu par le secrétariat.

---

\* Le présent document est soumis tardivement en raison de la date à laquelle les observations et propositions ont été communiquées au secrétariat.



## **Annexe**

### **Projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] (A/CN.9/WG.III/WP.56)**

#### **Chambre internationale de la marine marchande, BIMCO et International Group of P&I Clubs**

**Observations et propositions concernant les questions qu'il est prévu d'examiner  
à la dix-huitième session du Groupe de travail III de la CNUDCI  
(Vienne, 6-17 novembre 2006)**

1. Afin de faciliter les débats de la prochaine session du Groupe de travail, la Chambre internationale de la marine marchande, le BIMCO et l'International Group of P&I Clubs souhaitent faire les observations ci-après en ce qui concerne un certain nombre de questions qu'il est prévu d'examiner à cette session, à savoir:

- A. Compétence et arbitrage (chap. 16 et 17)
- B. Documents de transport et enregistrements électroniques concernant le transport (chap. 9)
- C. Retard et questions en suspens concernant les obligations du chargeur (chap. 6 et 8)
- D. Limitation de la responsabilité (chap. 13 et 21)
- E. Droits d'action et délai pour agir (chap. 14 et 15)

#### **A. Compétence et arbitrage (chap. 16 et 17)**

2. Le projet de convention ne devrait pas comprendre de dispositions directives concernant le règlement des litiges. L'absence de telles dispositions dans les Règles de La Haye et de La Haye-Visby n'a pas empêché celles-ci d'être largement appliquées et elle n'a pas soulevé non plus de difficultés de principe ou d'ordre pratique. Par contre, le fait que les Règles de Hambourg en contiennent a découragé leur application. Il y a donc de bonnes raisons de laisser aux parties commerciales le soin de déterminer les modalités de règlement des litiges qui conviennent le mieux à leurs besoins particuliers. À ce propos, il peut être utile de rappeler un argument qui a été avancé et dont la validité a été reconnue par de nombreux participants aux sessions du Groupe de travail, à savoir que les contrats de transport de marchandises relèvent essentiellement du droit privé et non du droit public et sont à l'heure actuelle dans la quasi-totalité des cas passés entre des parties qui ont un pouvoir de négociation similaire et qui sont pratiquement toujours assurées.

#### **Compétence**

3. Les propositions présentées à la seizième session du Groupe de travail à Vienne en 2005, bien qu'étant moins restrictives que les dispositions des Règles de Hambourg, empiètent néanmoins sur la liberté des parties et sont un facteur d'insécurité juridique.

*Projet d'article 75 – Actions contre le transporteur*

4. Il conviendrait de préciser que ce projet d'article n'est pas applicable lorsque les projets d'articles 83 et 84 le sont.

*Projet d'article 76 – Conventions attributives de juridiction exclusive*

5. Les clauses attributives de juridiction exclusive sont largement utilisées dans les contrats de transport. Ces clauses sont un facteur à la fois d'uniformité et de sécurité juridique (deux des principaux objectifs recherchés lorsqu'on élabore des conventions internationales) tant pour les chargeurs que pour les transporteurs. S'agissant des contrats autres que de tonnage, le projet d'article 76, tel qu'il est actuellement rédigé, entraînera un manque d'uniformité et de sécurité et incitera les demandeurs à rechercher le for le plus avantageux. En outre, le fait d'inclure à la fois le paragraphe 4, qui permet à un État de reconnaître la validité de clauses attributives de juridiction qui par ailleurs ne répondent pas aux exigences du projet d'article 76, et le paragraphe 5, qui, nonobstant le paragraphe 4, permet à un demandeur d'intenter une action devant les juridictions spécifiées dans le projet d'article 75, conduira inévitablement à des conflits de compétence et entraînera nécessairement des litiges supplémentaires, avec tous les coûts et les retards que cela suppose.

*Projet d'article 80 – Jonction d'instances et désistement d'instance*

6. La situation se complique encore plus lorsqu'une action est intentée à la fois contre le transporteur contractant et la partie exécutante maritime. Si une clause attributive de juridiction exclusive ne peut pas être mise à exécution, le transporteur contractant pourra être assigné devant une juridiction qu'il n'a pas acceptée dans le contrat de transport, ce qui ne serait pas raisonnable.

*Jonction d'instances*

7. L'absence de dispositions permettant la jonction d'instances en cas de demandes multiples constitue une lacune importante lorsque les clauses attributives de juridiction exclusive ne sont pas acceptées. Sur la base du texte actuel, un armateur devrait comparaître devant un nombre quasiment illimité de juridictions en cas de demandes nées du même incident survenu au cours du transport multimodal de marchandises. Il serait déraisonnable de s'attendre à ce que le transporteur compareaisse dans le cadre de telles actions devant de nombreuses juridictions différentes susceptibles d'appliquer divers régimes de limitation de la responsabilité. Il en résulterait une augmentation considérable des frais pour toutes les parties et le règlement des demandes serait retardé lorsque le transporteur était autorisé à limiter sa responsabilité dans le cadre d'un régime de limitation globale. Cette question doit être réexaminée.

*Projet d'article 79 – Mesures provisoires ou conservatoires*

8. Cette disposition serait la porte ouverte pour que le tribunal du lieu de la saisie d'un navire (*forum arresti*) devienne une nouvelle juridiction imprévisible à laquelle les demandeurs pourraient avoir recours de façon détournée pour se soustraire aux juridictions énumérées dans le projet d'article 75. Lors de délibérations antérieures, les membres du Groupe de travail avaient été largement d'accord, sans aucun doute

en raison de l'insécurité qui en résulterait, sur le fait que le *forum arresti* ne devrait pas constituer un facteur de rattachement supplémentaire. Cette question doit être réglée par une disposition relative aux conflits de conventions qui, dans la mesure où le droit international le permet, donne la préférence aux clauses attributives de juridiction du projet de convention sur celles concernant cette question et le *forum arresti* des Conventions de 1952 et de 1999 relatives à la saisie conservatoire des navires.

### **Arbitrage**

9. Ce qui a été dit plus haut sur les avantages de la liberté de choix des clauses attributives de juridiction vaut également pour les conventions d'arbitrage. L'arbitrage est un moyen rapide et économique de régler les litiges qui est utilisé depuis longtemps par les parties aux opérations maritimes. C'est ainsi qu'un certain nombre de centres d'expérience et de compétences en matière d'arbitrage s'appuyant sur un cadre juridique solide ont pu se développer. L'industrie des transports estime que le fait d'insérer dans le projet de convention des dispositions limitant la liberté des parties à un contrat de transport de choisir un lieu d'arbitrage particulier serait tout aussi contraignant qu'inutile et constituerait un facteur supplémentaire d'insécurité. On a fait valoir que la liberté absolue d'inclure des clauses d'arbitrage pourrait être utilisée par les armateurs pour se soustraire aux projets de dispositions attributives de juridiction visant à limiter l'étendue de cette liberté qui ont été examinées par le Groupe de travail à sa seizième session (voir A/CN.9/591, par. 90 à 103). Cependant, aucune difficulté de ce genre n'a été enregistrée dans le cadre du système actuel et on peut s'attendre à ce que les transporteurs qui d'une manière générale ont préféré recourir aux tribunaux, en particulier dans le cas du transport de marchandises autres qu'en vrac, continueront à le faire. Toutefois, il se peut que d'autres mécanismes se voient ultérieurement accorder la préférence d'un commun accord et il ne faudrait pas que le projet de convention les rende inopérants.

### *Projet d'article 83*

10. En vertu du projet d'article 83, les conventions d'arbitrage autres que celles concernant le transport non régulier (tramping) tel que défini par le projet de convention seraient soumises à la règle supplétive énoncée dans ce projet d'article selon laquelle un demandeur a la possibilité d'opter pour une procédure judiciaire malgré l'existence d'une convention d'arbitrage. Toutefois, la ligne de séparation entre les deux types de transport n'est pas nécessairement claire et les navires qui appliquent les conditions des lignes régulières mais qui n'assurent pas de liaisons selon un calendrier fixe ainsi que ceux qui assurent des liaisons occasionnelles ou transportent des marchandises spéciales sont apparemment soumis à ce régime. Cette disposition n'est pas claire et risque de donner lieu à des interprétations divergentes.

11. Les compagnies assurant des liaisons régulières selon un calendrier précis sont protégées par les propositions concernant les contrats de tonnage en service régulier (voir le projet d'article 95 du projet de convention). Les chargeurs utilisant des services réguliers pourront ainsi se mettre d'accord avec les transporteurs pour déroger aux dispositions du projet de convention et notamment prévoir des clauses spécifiques pour le règlement des litiges, ceux-ci pouvant être soumis, au gré des

parties, soit aux tribunaux, soit à l'arbitrage. On peut s'attendre à un recours accru à la formule des contrats de tonnage en service régulier.

12. En revanche, accorder la même latitude pour convenir de clauses d'arbitrage obligatoires et exécutoires posera des problèmes dans le cas des transports qui n'entrent pas dans le champ d'application du projet d'article 84.

*Projet d'article 84 – Convention d'arbitrage dans le transport non régulier*

13. Ce projet d'article traduit d'une manière générale la pratique suivie dans les services de transport non réguliers, où l'arbitrage est la méthode préférée de règlement des litiges. Il faudra veiller à ce que les tiers intéressés soient également liés par une telle convention, mais il s'agit là principalement d'un problème de rédaction.

14. Cependant, un point est resté en suspens. Le texte initial du chapeau faisait référence à “[une convention attributive de juridiction ou] une convention d'arbitrage”, mais le texte entre crochets a été supprimé sans explication dans le nouveau texte. Bien que, dans la plupart des cas, les chartes-parties comprennent des conventions d'arbitrage, il est fait appel aux tribunaux dans un nombre limité de cas. La suppression de ce membre de phrase pourrait donc avoir une incidence sur le caractère exclusif de tels arrangements. Afin de maintenir les choses en l'état, il est proposé de modifier le texte comme suit:

*“Article 84 – Convention de règlement des litiges dans le transport non régulier*

*Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur l'opposabilité d'une convention d'arbitrage ou d'une convention attributive de juridiction dans un contrat de transport ... [le reste du projet d'article reste inchangé]”.*

**B. Documents de transport et enregistrements électroniques concernant le transport (chap. 9)**

*Projet d'article 37 – Émission du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport*

15. Il est essentiel que le projet de convention contienne des dispositions indiquant sans ambiguïté qui est en droit de recevoir le document de transport. Nous estimons que c'est le chargeur qui devrait recevoir le document de transport, mais il ne devrait s'agir là que d'une disposition supplétive, le chargeur pouvant demander au transporteur de remettre ce document à quelqu'un d'autre, par exemple au destinataire ou au vendeur. Il incombe au vendeur partie à un contrat de vente FOB de veiller à faire figurer dans ce contrat que l'acheteur/chargeur FOB est d'accord avec le transporteur pour que le document de transport soit délivré au vendeur ou au destinataire.

*Projet d'article 38 – Données du contrat*

16. Il faudrait faire figurer dans le projet des dispositions exigeant que le nom et l'adresse du chargeur soient indiqués.

*Projet d'article 40 – Carences des données du contrat*

17. Le projet d'article 40-3 devrait être supprimé. Nous sommes opposés à l'idée que, lorsque le document de transport ou l'enregistrement électronique relatif au transport est ambigu ou muet en ce qui concerne l'identité du transporteur, le propriétaire inscrit du navire soit présumé être le transporteur. Le propriétaire inscrit peut être une institution financière qui n'intervient pas dans l'exploitation technique ou commerciale du navire. En outre, une telle présomption n'a pas sa place dans un instrument traitant du transport de porte à porte puisque le transporteur dont l'identité n'est pas mentionnée peut très bien être un transporteur non maritime. De même, l'idée que l'on puisse présumer qu'un affrèteur coque nue est le transporteur nous paraît inopportune et inéquitable étant donné que les navires font souvent l'objet de contrats de gestion en vertu desquels le propriétaire inscrit et l'affrèteur coque nue éventuel n'interviennent guère dans les opérations quotidiennes.

18. La canalisation de la responsabilité, qui est appliquée par les conventions internationales sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution lorsque le demandeur est un tiers qui n'a pas de lien avec les parties concernées, ne convient pas dans le cas du transport contractuel de marchandises. Un chargeur devrait s'enquérir de l'identité du transporteur contractant et les parties faisant l'acquisition de connaissances ne devraient pas être placées dans une meilleure situation que le chargeur, qui, conformément au projet d'article 38-1 e), connaîtra le nom et l'adresse du transporteur indiqué dans le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport. Au cours des consultations officielles, la majorité des délégués qui ont pris la parole sur cette question se sont déclarés opposés au projet d'article 40-3.

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

19. Exception faite des observations de caractère plus technique présentées plus loin, les projets d'articles 41 a) et c) sont acceptables. Toutefois, le projet d'article 41 b) est difficile à lire, obscur et répétitif. Étant donné que le chapeau du projet d'article 41 couvre à la fois l'alinéa a) et l'alinéa b), il est très difficile de comprendre pourquoi la dernière partie de l'alinéa b) répète dans une large mesure ce qui découle déjà du chapeau. On pourrait résoudre ce problème simplement en supprimant la dernière partie de l'alinéa b), c'est-à-dire à partir des mots "le transporteur peut inclure...".

20. Les mots "si le transporteur peut montrer..." figurant dans le projet d'article 41 a) i) semblent contredire la règle de la charge de la preuve énoncée dans le projet d'article 42 c) qui dispose que c'est à la partie alléguant que le transporteur n'a pas agi de bonne foi qu'il incombe de prouver ses allégations.

21. Afin d'essayer de surmonter ces problèmes, nous proposons de remplacer le texte du projet d'article 41 par le texte révisé ci-après:

*"Article 41. Réserves concernant la description et le poids des marchandises dans les données du contrat*

*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)*

*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 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 réserve indiquant ce qu'il considère raisonnablement comme des informations exactes;*

b) *S'agissant de marchandises conteneurisées:*

i) *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 réserve s'il a des raisons de considérer que les informations fournies par le chargeur concernant le contenu du conteneur sont inexactes.*

ii) *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:*

1. *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*
2. *s'il peut montrer qu'il n'y avait pas de moyen raisonnable de vérifier le poids du conteneur."*

#### *Projet d'article 43 – Présomption simple et preuve péremptoire*

22. Les documents non négociables ne devraient pas constituer une preuve péremptoire car cela devrait être réservé uniquement aux documents négociables aux clauses desquels un tiers se fie pour acheter les marchandises. Par conséquent, les variantes A et B devraient être supprimées.

#### *Projet d'article 44 – Force probante des réserves*

23. La suggestion de la note de bas de page 154 tendant à accorder de l'importance juridique à la question de savoir si le conteneur est livré intact et non endommagé engendrera beaucoup d'insécurité et de litiges. En outre il semble que l'autre solution serait d'amalgamer la responsabilité documentaire et la responsabilité pour les marchandises. Par conséquent, la variante proposée dans cette note est inacceptable.

**C. Retard et questions en suspens concernant les obligations du chargeur (chap. 6 et 8)**

24. À la dix-septième session du Groupe de travail, la question de la responsabilité pour les retards imputables au chargeur a été longuement débattue et un certain nombre d'options ont été examinées (voir A/CN.9/594, par. 199 à 207). Aucune n'a été retenue, mais on s'est largement déclaré favorable à une solution équilibrée consistant à prévoir soit que la responsabilité du transporteur et du chargeur puisse être engagée en cas de retard, soit que la responsabilité d'aucun d'entre eux ne puisse être engagée en vertu du projet de convention.

25. Les transporteurs restent très opposés à la responsabilité pour retard en dehors de toute convention expresse entre les parties, sauf en cas de perte matérielle ou d'endommagement subi par les marchandises ou le navire en raison du retard. Par conséquent, nous appuyons sans réserve les propositions figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.69.

26. Si le document A/CN.9/WG.III/WP.69 ne recueillait pas un appui suffisant et s'il était décidé de laisser au droit national le soin de régler la question de la responsabilité, il serait essentiel, pour des raisons de sécurité et de prévisibilité, que le projet de convention établisse certaines restrictions quant à la responsabilité pour retard que les chargeurs et les transporteurs pourraient encourir en vertu du droit national, et une distinction devrait peut-être être faite entre les services de transport en vrac et les services de transport réguliers. Par conséquent, le projet de convention devrait contenir les éléments ci-après:

1. Lorsque l'endommagement des marchandises ou du navire survient à la suite du retard, le projet de convention devrait définir la responsabilité du transporteur et du chargeur et les limites de cette responsabilité, comme indiqué plus bas dans l'alinéa 3;
2. Le projet de convention devrait autoriser les États à prévoir un régime mixte de responsabilité des transporteurs et des chargeurs en cas de retard comme indiqué ci-après:
  - i. La responsabilité du transporteur devrait être limitée à la perte de la valeur marchande des marchandises et aux pertes similaires directement liées aux marchandises et consécutives au retard. Cette responsabilité et ses limites devraient être définies comme indiqué à l'alinéa 3 ci-après;
  - ii. Le chargeur devrait être responsable de la perte directement liée au fait qu'il a retardé le chargement, le départ, la traversée, l'arrivée ou le déchargement du navire. Cette responsabilité et ses limites devraient être définies comme indiqué plus loin à l'alinéa 3.
3. La responsabilité pour retard en vertu du projet de convention ou des législations nationales devrait, dans le cas du chargeur, être une simple responsabilité pour faute, limitée par exemple à la valeur des marchandises, et, dans le cas du transporteur, être conforme aux règles générales de responsabilité du projet de convention et être limitée au fret (c'est-à-dire à un montant équivalant à une fois le fret exigible pour les marchandises retardées).

27. S'il est décidé de régler la question de la responsabilité pour retard dans le projet de convention et non de s'en remettre pour cela au droit national, les règles



du projet de convention devront être fondées sur les mêmes principes que ceux suggérés plus haut, c'est-à-dire qu'elles devront restreindre les cas où la responsabilité du chargeur et du transporteur peut être engagée en cas de retard et limiter le montant de cette responsabilité.

#### *Marchandises dangereuses*

28. À la dix-septième session du Groupe de travail, il a été décidé de limiter considérablement la portée des obligations du chargeur de fournir des informations en vertu du projet d'article 30 b) en adoptant la proposition figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.69 (par. 6) (voir A/CN.9/594, par. 190 à 194). Compte tenu de cette modification, il paraît justifié de prévoir que le chargeur répondra de plein droit de l'exactitude des informations fournies. La référence au projet d'article 30 b) et c) figurant tant dans la variante A que dans la variante B du paragraphe 2 du projet d'article 31 devrait être conservée et il ne devrait pas être donné suite à la proposition figurant au paragraphe 25 du document A/CN.9/WG.III/WP.67.

### **D. Limitation de la responsabilité (chap. 13 et 21)**

#### *Projet d'article 64 – Fondement de la limitation de la responsabilité*

29. Nous sommes fermement convaincus qu'il serait opportun d'inclure dans l'article 64-1 du projet de convention les limites définies par les Règles de La Haye-Visby. On sait d'expérience que l'écrasante majorité des demandes d'indemnisation se situent dans les limites actuelles de responsabilité (voir la note de bas de page 2 du document A/CN.9/WG.III/WP.34). En outre, l'adoption des limites définies par les Règles de La Haye-Visby constituerait déjà une augmentation appréciable des limites moyennes actuellement appliquées dans le monde. Nous proposons de modifier comme suit le projet d'article 64:

*“Sous réserve des articles 65 et 66-1, la responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention est limitée à 666,67 DTS par colis ou autre unité de chargement, ou à 2 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable, sauf **lorsqu'un fret ad valorem est convenu et acquitté** ou lorsque la nature et la valeur des marchandises ont été déclarées par le chargeur avant l'expédition et figurent dans les données du contrat, [ou lorsqu'un montant supérieur à la limite de responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur].”*

30. L'inclusion ou non des mots apparaissant entre crochets à la fin du paragraphe dépendra de l'issue des discussions sur le projet d'article 94.

31. Il est extrêmement important que la responsabilité encourue par le transporteur pour manquement aux devoirs, obligations et autres charges lui incombant en vertu du projet de convention soit dans tous les cas limitée. Nous supposons que c'est exactement ce que visent à faire les mots “*pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention*” qui figurent dans le projet d'article 64. Par conséquent, une erreur de livraison ou une déclaration erronée constituent des manquements aux obligations incombant au transporteur en vertu du projet de convention qui peuvent engager sa responsabilité mais pour lesquels il

peut bénéficier d'une limitation de responsabilité (sauf bien sûr en cas de manquement intentionnel).

32. Le droit de limiter la responsabilité pour retard encourue en vertu de la loi nationale doit être inclus dans le projet convention. Nous renvoyons le lecteur aux observations que nous avons faites plus haut à propos du retard.

33. Nous sommes très opposés à l'inclusion du projet d'article 64-2, tant sous sa variante A que sous sa variante B, et nous sommes favorables à sa suppression. Tout contrat de transport entrant dans le champ d'application du projet de convention comprendra nécessairement une étape maritime qui, dans l'écrasante majorité des cas, sera l'étape la plus longue, du point de vue tant de la durée que de la distance. Dans ces conditions, il serait tout à fait logique d'appliquer les règles de responsabilité et de limitation prévues à l'étape maritime pour les dommages cachés. Il y a bien sûr des cas où l'étape maritime est insignifiante, par exemple lorsque des marchandises acheminées depuis le nord de la Suède jusqu'au sud de l'Italie franchissent par navire traversier le détroit séparant la Suède du Danemark. Nous pensons que, dans pratiquement tous les cas de ce genre, il sera possible de déterminer si le dommage est survenu à bord du navire ou lors du transport routier. Nous doutons que les propositions faites tant dans la variante A que dans la variante B soient réellement dans l'intérêt des demandeurs si, comme les éléments disponibles tendent à le montrer, la majorité des demandes se situent dans les limites fixées par les Règles de La Haye-Visby. Nous craignons également que l'augmentation du montant de la responsabilité pour les dommages cachés ne dissuade les transporteurs maritimes de proposer des documents de transport multimodal et n'entraîne une augmentation des primes d'assurance. En cas de demande d'indemnisation relativement importante, les transporteurs feront le maximum pour déterminer le point où le dommage est survenu afin de pouvoir se retourner contre le transporteur sous-traitant. La raison invoquée à l'appui des variantes A et B, à savoir qu'un grand nombre de demandes portent sur des dommages cachés, est extrêmement contestable. Ces variantes ne devraient pas être soutenues uniquement pour cette raison. En outre, ces propositions entraîneraient une grande insécurité, surtout si la référence à la loi nationale était maintenue.

#### *Projet d'article 104 – Modification des limites*

34. Nous nous interrogeons sur le bien-fondé de faire figurer une procédure d'amendement tacite dans un instrument de droit privé. Cependant, si les limites fixées par les Règles de La Haye-Visby étaient acceptées, nous ne nous opposerions pas à une telle procédure. Dans ce cas, nous appuierions les principes énoncés dans le document A/CN.9/WG.III/WP.34 (sect. II).

35. Le projet d'article 104-5 est établi sur le modèle de la Convention d'Athènes, et les facteurs mentionnés dans ce projet d'article seraient appropriés dans un instrument de droit public régissant principalement les demandes d'indemnisation en cas de décès ou de dommages corporels subis par des passagers. Toutefois, le projet de convention porte principalement sur les demandes d'indemnisation pour préjudices matériels présentées par des parties commerciales. En plus des facteurs énumérés dans l'article 104-5, nous estimons qu'il faudra tenir compte de la valeur moyenne des marchandises et des taux de fret moyens si l'on décide de modifier les limites.

36. Bien que nous ne nous opposions pas à ce que l'évolution monétaire soit prise en considération, nous soulignons que de nombreux autres facteurs entrent en ligne de compte, par exemple le type et la valeur des produits, la chute en termes réels du coût de nombreux produits de consommation et l'amélioration générale des techniques d'emballage et de transport. En outre, des recherches préliminaires tendent à montrer que la valeur relative des taux de fret a beaucoup diminué au fil des années.

## **E. Droits d'action et délai pour agir (chap. 14 et 15)**

### **Chapitre 14 – Droits d'action**

37. Nous doutons beaucoup qu'il soit nécessaire d'inclure ce chapitre dans le projet de convention et nous estimons qu'il devrait être supprimé. Le droit d'agir est normalement régi par des règles générales dans la plupart des systèmes juridiques et il pourrait être difficile, voire impossible, d'établir un ensemble spécial de règles applicables à cet égard qui pourrait être différent des règles applicables en vertu de la loi nationale.

### **Chapitre 15 – Délai pour agir**

#### *Projet d'article 69 – Prescription des actions*

38. Nous sommes favorables au maintien du délai de prescription d'un an actuellement prévu dans la variante A du projet d'article 69. Compte tenu de la rapidité des moyens de communication modernes ainsi que d'autres considérations, on voit mal pourquoi il serait nécessaire de prolonger ce délai. La tendance actuelle en droit national est de raccourcir les délais de prescription. Nous proposons d'étendre le champ d'application de la variante A du projet d'article 69 aux actions intentées contre les parties exécutantes maritimes, mais nous suggérons en même temps de le limiter aux actions intentées contre le transporteur contractant et les parties exécutantes maritimes. Nous proposons ceci pour tenir compte du fait que le projet de convention ne contient pas par exemple de règle attributive de juridiction applicable aux chargeurs. Par conséquent, engager des actions contre les chargeurs peut être relativement plus compliqué, ce qui justifierait un délai de prescription plus long, et il serait peut-être préférable de laisser à la loi nationale le soin de régler cette question.

#### *Projet d'article 72 – Action récursoire*

39. Nous préférons la variante B du projet d'article 72 b).

#### *Projet d'article 74 – Actions contre l'affréteur coque nue*

40. Nous renvoyons le lecteur aux observations que nous avons faites plus haut à propos du projet d'article 40.