



---

**Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international**

Trente-troisième session  
New York, 12 juin-7 juillet 2000

**Droit des transports: travaux futurs possibles**

**Rapport du Secrétaire général**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction . . . . .	1-11	2
II. Progrès des travaux du Comité maritime international . . . . .	12-14	3
III. Aperçu général des questions et stade d'examen des solutions possibles . . . . .	15-52	4
A. Inspection des marchandises et description des marchandises dans le document de transport . . . . .	17-23	4
B. Document de transport . . . . .	24-31	5
C. Droits du transporteur . . . . .	32-39	6
D. Obligations du chargeur, des porteurs intermédiaires et du destinataire . . . . .	40-43	7
E. Livraison et réception des marchandises à destination . . . . .	44-50	7
F. Droits de disposition et droit de donner des instructions au transporteur . . . . .	51-52	8
IV. Conclusion . . . . .	53-57	9

## I. Introduction

1. Lorsqu'elle a examiné les travaux qui pourraient être menés dans le domaine du commerce électronique, à la suite de l'adoption de la Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique à sa vingt-neuvième session, en 1996,<sup>1</sup> la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international a étudié une proposition tendant à inscrire à son programme de travail un examen des pratiques et lois actuelles dans le domaine du transport international de marchandises par mer, en vue de déterminer la nécessité de règles uniformes lorsqu'il n'en existait pas et d'améliorer l'uniformité des textes législatifs.<sup>2</sup>

2. La Commission a été informée que les lois nationales et les conventions internationales en vigueur comportaient d'importantes lacunes sur des questions telles que le fonctionnement des connaissements, les lettres de transport maritime et la relation entre ces documents de transport et les droits et obligations du vendeur et de l'acheteur des marchandises et la position juridique des entités assurant le financement à une partie au contrat de transport. Certains États avaient bien des dispositions juridiques en la matière, mais celles-ci étaient disparates, et beaucoup n'en avaient pas, ce qui entravait la libre circulation des marchandises et augmentait le coût des transactions. Les moyens électroniques de communication étant de plus en plus largement utilisés pour le transport de marchandises, les conséquences du caractère fragmentaire et disparate de ces lois étaient d'autant plus graves et il devenait nécessaire d'introduire des dispositions uniformes pour régler les questions propres à l'utilisation des nouvelles technologies.

3. Il a été proposé que le secrétariat soit prié de demander aux gouvernements, mais surtout aux organisations intergouvernementales et non gouvernementales compétentes représentant les différents intérêts dans le transport international de marchandises par mer, leurs vues et leurs suggestions sur ces difficultés. Une analyse de ces vues et suggestions permettrait au secrétariat de présenter à la Commission, à une future session, un rapport qui donnerait à cette dernière la possibilité de prendre, en connaissance de cause, une décision sur la manière de procéder la plus souhaitable.

4. Plusieurs réserves ont été formulées au sujet de cette suggestion. Tout d'abord, les questions à traiter étaient nombreuses et complexes, ce qui grèverait les ressources limitées du secrétariat. Il fallait accorder la priorité à d'autres sujets qui étaient, ou devaient être prochainement

à l'ordre du jour de la Commission. En outre, on a déclaré qu'étant donné la coexistence continue de différents traités régissant la responsabilité dans le transport de marchandises par mer et la lenteur du processus d'adhésion à la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg), il était peu probable que l'addition d'un nouveau traité aux traités en vigueur se traduise par une plus grande harmonie des lois. De fait, le manque d'harmonie entre les lois risquait de s'accroître.

5. De plus, on a dit que tout travail qui impliquerait un réexamen du régime de responsabilité risquait de décourager les États d'adhérer aux Règles de Hambourg, ce qui serait regrettable. On a souligné que si une étude était menée, elle ne devrait pas porter sur le régime de responsabilité. On a répondu, toutefois, qu'un examen du régime de responsabilité n'était pas l'objectif principal des travaux proposés. Ce qui était nécessaire en fait, c'était d'apporter des solutions modernes aux problèmes qui n'étaient pas ou pas suffisamment abordés dans les traités.

6. Compte tenu de cette divergence de vues, la Commission n'avait alors pas inscrit l'examen des questions proposées à son ordre du jour. Elle avait néanmoins décidé que le secrétariat devait centraliser les informations, idées et opinions quant aux problèmes qui se posaient dans la pratique et quant aux solutions pouvant y être apportées. Il devait recueillir des informations auprès d'un grand nombre de sources, à savoir, outre les gouvernements, des organisations internationales représentant les secteurs commerciaux intervenant dans le transport de marchandises par mer, comme le Comité maritime international (CMI), la Chambre de commerce internationale, l'Union internationale d'assurances transports, la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés, la Chambre internationale de la marine marchande et l'Association internationale des ports.

7. À sa trente et unième session, en 1998, la Commission a entendu une déclaration, faite au nom du CMI, dans laquelle celui-ci se félicitait de l'invitation à coopérer avec le secrétariat pour obtenir les vues des secteurs intervenant dans le transport international des marchandises et analyser ces informations afin de permettre à la Commission de se prononcer en connaissance de cause sur la marche à suivre.<sup>3</sup> À cette session, les travaux exploratoires entrepris par le CMI et le secrétariat de la Commission ont été fermement appuyés. La Commission a remercié le Comité d'avoir accepté de se lancer dans ce projet important et d'envergure, pour lequel

aucun précédent ou presque n'existait au niveau international.<sup>4</sup>

8. À la trente-deuxième session de la Commission, en 1999, il a été déclaré, au nom du CMI, qu'un groupe de travail de ce dernier avait été chargé d'étudier un large éventail de questions relatives au droit international des transports en vue de recenser les domaines dans lesquels une unification ou une harmonisation étaient requises pour les industries concernées. Lors de cette étude, il est apparu que lesdites industries portaient un grand intérêt à la réalisation de ce projet et qu'elles se proposaient d'y participer en apportant leurs connaissances techniques et juridiques. À en juger par cette réaction favorable et par les premières conclusions auxquelles le groupe de travail du CMI était parvenu, il a semblé qu'une harmonisation plus poussée du droit des transports profiterait énormément au commerce international. Le groupe de travail avait recensé un certain nombre de points qui n'étaient pas traités par les instruments d'unification existants et qui étaient parfois réglementés par des lois nationales qui n'étaient toutefois pas harmonisées au niveau international. Dans le domaine du commerce électronique, ce manque d'harmonisation se faisait encore plus sentir. On a également indiqué que le groupe de travail avait constaté de nombreux points de convergence entre les différents types de contrats passés aux fins du commerce et du transport internationaux de marchandises (contrats de vente, contrats de transport, contrats d'assurance, lettres de crédit, contrats de réexpédition et autres contrats annexes par exemple). Le groupe de travail souhaitait mettre au clair la nature et la fonction de ces relations et recueillir et analyser les règles qui les régissaient. Cela l'amènerait ultérieurement à réévaluer les principes de responsabilité, au vu de leur compatibilité avec les règles relatives au transport des marchandises en général.<sup>5</sup>

9. On a également indiqué, à la trente-deuxième session de la Commission, que le groupe de travail avait envoyé un questionnaire à toutes les organisations membres du CMI couvrant un grand nombre de systèmes juridiques. L'intention du CMI était, une fois reçues les réponses au questionnaire, de créer un sous-comité international chargé d'analyser les informations recueillies et de définir une base de travail en vue d'harmoniser la législation dans le domaine du transport international de marchandises. La Commission avait reçu l'assurance que le CMI l'aiderait à établir un instrument d'harmonisation universellement acceptable.<sup>6</sup>

10. Toujours à sa trente-deuxième session, la Commission avait remercié le CMI d'avoir donné suite à sa

demande de coopération et avait prié le secrétariat de continuer à collaborer avec celui-ci dans la collecte et l'analyse d'informations. Elle espérait qu'un rapport lui serait remis à une prochaine session dans lequel seraient présentés les résultats de l'étude ainsi que des propositions de travaux futurs.<sup>7</sup>

11. Le présent rapport a pour objet d'informer la Commission des travaux menés par le CMI, en coopération avec le secrétariat, depuis sa trente-deuxième session. Cette information devrait lui permettre de prendre plus facilement une décision concernant la nature et la portée de tous travaux futurs pouvant être utilement entrepris.

## II. Progrès des travaux du Comité maritime international

12. Le CMI a entrepris, en coopération avec le secrétariat de la Commission, d'organiser une vaste enquête visant à recueillir des vues et des suggestions sur des problèmes pratiques et les solutions qui pourraient y être apportées. Son Conseil exécutif a créé un comité directeur chargé d'examiner le projet. Ce comité a publié, le 29 avril 1998<sup>8</sup>, un rapport dans lequel il a indiqué, dans les grandes lignes, les travaux qu'un groupe de travail devrait mener. Un groupe de travail international a ensuite été créé. Il a étudié les points présentés dans le rapport du Comité directeur et a établi un questionnaire qui a été envoyé en mai 1999 à toutes les associations nationales de droit maritime.

13. Ce questionnaire portait sur les points suivants: a) inspection des marchandises et leur description dans le document de transport; b) document de transport (date, signature et mentions y figurant en sus de la description des marchandises); c) droits du transporteur (fret, faux fret, surestaries, et autres modifications et privilèges); d) obligations du chargeur, du porteur intermédiaire et du destinataire; e) livraison et réception des marchandises à destination; et f) droits de "disposition".

14. Le Conseil exécutif du CMI a créé un sous-comité international sur le droit des transports aux travaux duquel ont été invités à participer des représentants de toutes les associations nationales de droit maritime, ainsi que des organisations internationales ayant des activités relatives au commerce et aux transports maritimes. Le sous-comité international s'est réuni à Londres les 27 et 28 janvier 2000; il doit se réunir de nouveau dans cette ville les 6 et 7 avril 2000 et à New York les 7 et 8 juillet 2000. Dès le début du projet, des consultations sous forme de tables rondes et de réunions

bilatérales ont été organisées avec les différents secteurs de l'industrie.

### III. Aperçu général des questions et stade d'examen des solutions possibles

15. Lors de sa première réunion, le Sous-Comité international a examiné les six questions mentionnées au paragraphe 12 ci-dessus. Aux termes de son mandat, il devait tracer les grandes lignes d'un instrument visant à uniformiser le droit des transports. Cette première réunion a permis de recenser les questions qu'un tel instrument pourrait régler.

16. Les paragraphes qui suivent présentent un résumé des informations examinées par le Sous-Comité international à sa première réunion relatives à l'état actuel du droit concernant les six questions et les solutions qui, comme il l'avait décidé à cette première réunion, sont présentées par le groupe de travail pour être examinées à sa deuxième réunion. Les pays cités ci-après sont ceux des associations nationales de droit maritime et de membres nationaux d'autres organisations ayant répondu au questionnaire. Les réponses peuvent être consultées sur le site du CMI sur Internet ([www.comitemaritime.org](http://www.comitemaritime.org)).

#### A. Inspection des marchandises et description des marchandises dans le document de transport

17. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit, sur demande du chargeur, émettre à l'intention de ce dernier un connaissement qui doit contenir, entre autres, les indications suivantes: 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, le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement (telles que ces indications ont été fournies par le chargeur) ainsi que leur état apparent (voir la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement (Règles de La Haye), art. 3, par. 3, alinéa b); les Règles de La Haye telles que modifiées par le Protocole de Bruxelles de 1968 (Règles de La Haye-Visby), art. 3, par. 3, alinéas b) et c); et la Convention des Nations Unies sur le transport de

marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg), art. 15, par. 1, alinéas a) et b)).

18. Se pose la question de savoir dans quelle mesure le transporteur est responsable de l'inspection des marchandises transportées, en particulier dans les cas où une inspection effective peut n'être ni matériellement raisonnable ni économiquement possible, comme dans le transport de marchandises en vrac, de marchandises en conteneurs, de nombreux petits objets, pour les chargements techniquement complexes ou lorsqu'il n'y a pas de moyens de pesage dans le port de chargement. Il faut également déterminer dans quelle mesure les indications données dans le document de transport doivent faire foi, en particulier lorsque le chargeur envoie les renseignements par des moyens électroniques.

19. Les réponses au questionnaire du CMI ont révélé une très grande cohérence dans la manière de traiter cette question. Les marchandises sont considérées comme en bon état "apparent" d'après une inspection visuelle extérieure (Australie, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Turquie) sans toucher à l'emballage (Canada) et en tenant également compte, comme le spécifient certains systèmes juridiques, d'autres éléments tels que le poids (Australie et Japon) le bruit et l'odeur (Japon) et le reçu de bord (Nouvelle-Zélande). La Pologne prend comme critère la bonne foi, posant comme principe que le transporteur n'avait pas connaissance (malgré l'exercice d'une diligence raisonnable) du fait que les marchandises étaient dans un état autre que celui décrit dans le connaissement. En Indonésie, il apparaît que le terme est interprété comme signifiant que le transporteur a reçu les marchandises en bon état, après "vérification et revérification".

20. Un transporteur n'a aucun moyen raisonnable de vérifier les indications fournies par un chargeur lorsque les marchandises ont été mises en conteneur et ont été emballées par le chargeur (Argentine, Australie, États-Unis, Indonésie, Norvège, Pays-Bas et Royaume-Uni), lorsqu'elles sont en vrac (Italie et Pays-Bas) sauf pour ce qui est du poids et en cas de rapport d'expertise (Chine), pour les marchandises emballées en général (Pays-Bas), pour les chargements techniquement complexes (Norvège), lorsqu'il n'est pas économique de pointer les marchandises (Italie et Pays-Bas) ou en l'absence d'installations de pesage (États-Unis).

21. La position générale est la suivante: le transporteur peut refuser de porter sur un connaissement des

informations qui sont manifestement inexactes (Australie, Canada, Espagne, États-Unis, Norvège, Pays-Bas) ou dont il a des raisons de penser qu'elles sont inexactes (Australie, Canada, Espagne, États-Unis et Norvège). Toutefois, en Italie, le transporteur peut uniquement refuser de porter sur un connaissement des informations dont il a effectivement constaté l'inexactitude.

22. À la première réunion du Sous-Comité international, il a été convenu que, lorsque le transporteur avait des motifs raisonnables de soupçonner que les informations fournies par le chargeur ne représentaient pas exactement les marchandises, il devait vérifier ces informations s'il avait des moyens raisonnables de le faire. Ainsi, il ne serait dispensé de donner les informations normalement requises que lorsqu'il n'avait aucun moyen raisonnable de les vérifier.

23. Le Sous-Comité international a également examiné d'autres questions, à savoir les conditions dans lesquelles un transporteur pouvait se protéger en ne donnant pas dans le document de transport une description des marchandises qu'il ne pouvait vérifier (par exemple, en insérant des clauses telles que "que dit contenir" et "poids et comptage du chargeur"), les effets des clauses restrictives dans les documents de transport et l'opportunité de l'élaboration de dispositions harmonisées réglementant l'utilisation et les effets de telles clauses, compte tenu de leurs conséquences pratiques pour le transport en conteneurs.

## **B. Document de transport**

24. L'article 16 des Règles de Hambourg énumère certains renseignements minimums que doit contenir le connaissement, mais les Règles de la Haye-Visby laissent ce point largement en suspens car elles ne font aucune référence, en particulier, à la date et à la signature du connaissement ou aux méthodes d'identification du transporteur. La question du contenu du connaissement et des conséquences de l'absence ou de l'inexactitude de certaines informations, doit donc être réglée dans le droit interne.

### **1. Date**

25. Le datage du document de transport est actuellement soit obligatoire (Allemagne, Argentine, Chine, Espagne, Indonésie, Liban, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République populaire démocratique de Corée et Turquie) soit courant, sans être obligatoire (Australie, Canada, États-Unis, Nouvelle-Zélande et Royaume-Uni), généralement pour

satisfaire aux exigences des banques qui émettent les lettres de crédit.

26. La date applicable est la date de la signature du connaissement (Italie, Japon, Pays-Bas et République populaire démocratique de Corée), la date d'émission (Allemagne et Pologne), la date de réception ou de mise à bord (Australie, Canada, Chine, États-Unis, Italie, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande, Royaume-Uni et Turquie) ou dans les 24 heures suivant la date de mise à bord (Espagne).

27. La plupart des participants à la première réunion du Sous-Comité international ont estimé que la date ne devrait pas être considérée comme un élément essentiel du connaissement et qu'un connaissement non daté devrait être considéré comme valable. Une disposition générale harmonisée précisant la signification de la date mentionnée sur le connaissement serait néanmoins utile. Il a été par ailleurs proposé que le Sous-Comité international examine les conséquences juridiques de l'émission d'un connaissement portant une date inexacte ou erronée.

### **2. Signature**

28. Dans certains pays, les connaissements doivent être signés (Argentine, Chine, Espagne, Hongrie, Italie, Japon, Liban, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République populaire démocratique de Corée et Turquie). Lorsqu'une signature n'est pas obligatoire (Allemagne, Australie, Canada, États-Unis, Indonésie, Nouvelle-Zélande et Royaume-Uni), les connaissements sont signés à la demande de l'expéditeur (Allemagne) ou sont généralement signés dans la pratique (Australie, Canada, États-Unis, Nouvelle-Zélande et Royaume-Uni) en raison des exigences des banques qui émettent les lettres de crédit.

29. Il a été proposé que le Sous-Comité international accorde une attention particulière aux conséquences juridiques de l'absence de pouvoir de signer un connaissement au nom du chargeur apparent et qu'il détermine quels sont les moyens acceptables de signature du document de transport.

### **3. Mentions figurant sur les documents de transport en sus de la description des marchandises**

30. En vertu de certains systèmes nationaux, le connaissement doit indiquer le nom du chargeur (Allemagne, Chine, Espagne, Italie, Japon, Liban, Norvège, Pologne et Turquie) ainsi que son adresse (Allemagne, Chine, Liban et Norvège) ou celle du

capitaine (Espagne), ou simplement le domicile du transporteur (Italie) ou encore sa “désignation” (Pologne). D’autres pays n’ont pas de telles exigences (Argentine, Australie, Canada, États-Unis, Hongrie, Indonésie, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas et Royaume-Uni), bien qu’il soit courant dans certains d’entre eux d’indiquer le nom du transporteur.

31. Compte tenu de ce qui précède, il a été proposé que le Sous-Comité international détermine quels sont les éléments nécessaires à l’identification du transporteur et quelles sont les incidences, aux fins de cette identification, d’une incorporation valable dans le connaissance des clauses d’une charte-partie.

### C. Droits du transporteur

32. Les principales questions relatives aux droits du transporteur que le Sous-Comité international a examinées à ce jour sont les suivantes: quand le fret est-il exigible et quand est-il payable? Quel est l’effet d’une impossibilité d’exécution du contrat sur l’obligation de payer le fret? Le transporteur a-t-il le droit de différer la livraison des marchandises jusqu’au paiement du fret? Le transporteur peut-il exercer un privilège sur les marchandises? Dans quelle mesure le chargeur peut-il invoquer une clause de cessation de responsabilité? Le transporteur peut-il réclamer le paiement d’un faux fret, de surestaries et d’autres frais au même titre que le fret, ou cela doit-il dépendre du document de transport?

#### 1. Fret

33. Les termes “fret payé d’avance” et “fret dû” sont interprétés en grande partie de la même façon, à savoir que lorsque le fret est payé d’avance, le transporteur n’a pas le droit de le réclamer au destinataire alors que lorsqu’il est dû, il est autorisé à le faire (Argentine, Canada, Chine, Espagne, États-Unis, Indonésie, Italie, Japon, Pays-Bas, Norvège, Nouvelle-Zélande, République populaire démocratique de Corée et Turquie). En ce qui concerne l’obligation de paiement du fret, l’approche est aussi sensiblement la même partout: le destinataire est tenu de payer le fret (Allemagne, Canada, Hongrie, Japon, Liban, Norvège, Pologne et Turquie) ou le chargeur est présumé responsable du paiement (Canada, États-Unis, Hongrie et Pays-Bas), en fonction toutefois des clauses du contrat (Argentine, Australie, Chine, Espagne, Italie, Japon et Nouvelle-Zélande). Les porteurs intermédiaires peuvent (Canada) ou ne peuvent pas (Japon) être tenus de payer le fret.

34. La plupart des pays considèrent que le fret est exigible lorsque le transport a été effectué, sauf disposition contraire du contrat (Argentine, Australie, Canada, Chine, États-Unis, Indonésie, Italie, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Royaume-Uni et Turquie). De même, le fret est normalement payable lorsqu’il est exigible (à l’arrivée) sauf disposition contraire du contrat (Argentine, Australie, Canada, Chine, États-Unis, Indonésie, Italie, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Royaume-Uni et Turquie).

35. Les effets de l’impossibilité d’exécution du contrat varient: le transporteur peut avoir un droit sur le fret (Italie) ou peut avoir un tel droit uniquement lorsque le fret est exigible (Royaume-Uni); il peut avoir un droit sur la part du fret qui est exigible par rapport au fret total (Espagne, États-Unis, Hongrie, Japon et Norvège); ou il y a gel de l’obligation, si bien que si le fret a été payé avant que survienne l’impossibilité d’exécution du contrat, le transporteur le conserve, sinon il n’a aucun droit d’en exiger le paiement (Australie et Nouvelle-Zélande).

#### 2. Faux fret, surestaries et autres modifications

36. L’obligation faite au chargeur de payer le faux fret, les surestaries et autres frais dépend du contrat (Argentine, Australie, Canada, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande et Royaume-Uni), bien qu’en Italie, le chargeur soit tenu de payer le faux fret, et qu’en Turquie le transporteur puisse refuser la livraison pour non-paiement du faux fret et autres frais de la même manière que le fret. Les clauses de cessation de responsabilité sont généralement valables (Australie, Canada, Chine, Espagne, États-Unis, Italie, Norvège, Royaume-Uni, Suède et Turquie), l’Indonésie constituant une exception.

37. Le destinataire semblerait, sauf disposition contraire du contrat, être tenu de payer le faux fret, les surestaries et autres frais (Australie, Canada, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas et Royaume-Uni), encore qu’en Norvège il ne soit tenu de payer les surestaries au port de chargement que lorsque leur montant est expressément indiqué dans le connaissance.

#### 3. Privilège

38. Le droit du transporteur de différer la livraison des marchandises jusqu’au paiement du fret est, à quelques exceptions près (Argentine), largement reconnu (Allemagne, Australie, Canada, Chine, Espagne, États-Unis, Hongrie, Indonésie, Italie, Japon, Liban, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni et Turquie). Le droit du transporteur est un

droit possessoire qui cesse donc normalement après la livraison des marchandises (Australie, Canada, États-Unis, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pologne et Royaume-Uni), à quelques exceptions près (Allemagne, Argentine, Italie et Liban), à condition que ce droit soit diligemment invoqué (Argentine et Italie).

39. Même si au Japon il est possible d'exercer des privilèges généraux, telle n'est pas la règle générale (Argentine, Espagne, États-Unis, Italie, Liban et Pays-Bas) à moins que ce droit soit clairement indiqué dans le contrat de transport (Australie, Canada, Norvège, Nouvelle-Zélande et Royaume-Uni).

## **D. Obligations du chargeur, des porteurs intermédiaires et du destinataire**

### **1. Chargeur**

40. Le chargeur est tenu de charger des marchandises clairement identifiables et d'en fournir une description exacte dans le document de transport (Allemagne, Argentine, Australie, Canada, États-Unis, Indonésie, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas et Royaume-Uni). Lorsque le chargeur emballe les marchandises, il est tenu de le faire de manière appropriée en fonction de leur nature (Allemagne); de ne charger les marchandises dangereuses qu'avec l'assentiment du transporteur (en Allemagne et au Japon, il est simplement tenu d'aviser le transporteur de l'existence des marchandises dangereuses); de se conformer, le cas échéant, aux exigences concernant le marquage et l'emballage des marchandises dangereuses (Canada); de livrer les marchandises au transporteur de la manière convenue dans le document de transport et de payer le fret, sauf convention contraire, à condition que cette convention ressorte clairement du document de transport (Japon).

### **2. Porteur intermédiaire**

41. Les réponses au questionnaire n'ont pas permis de déterminer clairement les obligations des porteurs intermédiaires.

### **3. Destinataire**

42. Le destinataire est tenu de recevoir (Canada, Chine, Espagne, États-Unis, Hongrie, Indonésie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne et Royaume-Uni) et d'enlever (Canada) les marchandises, même si ces dernières sont endommagées (Argentine, Canada, Espagne, Pays-Bas, Pologne et Royaume-Uni) pour autant qu'elles demeurent

reconnaissables (Canada et Pologne), "conservent leur identité commerciale" (Australie, Nouvelle-Zélande et Royaume-Uni) ou sauf en cas de "perte réputée totale" (États-Unis). La réception doit être effectuée en temps voulu (Australie, Canada, États-Unis, Nouvelle-Zélande, Pologne et Royaume-Uni) et de manière coopérative (Argentine, Australie, Espagne, États-Unis, Italie, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne et Royaume-Uni). Lorsque les marchandises sont endommagées au point de n'être plus reconnaissables, le destinataire est tenu d'offrir toute coopération nécessaire pour que le transporteur puisse les inspecter (Espagne).

43. Le transporteur est tenu d'accepter des instructions concernant la livraison des marchandises si elles sont données par un porteur autorisé (Australie, Canada, Chine, États-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande, Pologne et Royaume-Uni) et, une fois les marchandises à destination, de les livrer au destinataire (Argentine, Australie, Canada, États-Unis, Indonésie, Italie, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni et Turquie). Lorsque des unités frigorifiques sont utilisées, l'association néo-zélandaise impose en outre l'obligation de fournir (sur demande) des informations sur les relevés de température pendant la période où les marchandises étaient sous la garde du transporteur.

## **E. Livraison et réception des marchandises à destination**

44. Le Sous-Comité international a examiné les questions suivantes: dans quelles circonstances un destinataire peut-il refuser de prendre livraison des marchandises? Quelle est alors la marche à suivre pour le transporteur? Et quelle est la procédure de livraison appropriée lorsque les marchandises arrivent avant le document de transport, comme cela est souvent le cas dans la pratique?

45. Un transporteur doit livrer les marchandises à la personne habilitée à en prendre livraison. S'il livre les marchandises sans que le destinataire lui remette le connaissance, il est responsable de toute perte consécutive (Allemagne, Australie, Espagne, États-Unis, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Royaume-Uni et Turquie). La lettre de garantie constitue un contrat séparé qui indemnise le transporteur acceptant cette responsabilité. La livraison avec lettre de garantie n'a aucune incidence sur le droit de la personne habilitée à prendre livraison des marchandises de se retourner contre le transporteur (Australie, Canada,

Espagne, États-Unis, Hongrie, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Royaume-Uni et Turquie).

46. La plupart des participants à la première réunion du Sous-Comité international se sont déclarés en faveur de l'imposition au destinataire d'une obligation d'accepter la livraison. Il a été indiqué par ailleurs que dans ce cas, le transporteur devrait être tenu d'aviser le destinataire que les marchandises sont prêtes à être livrées. En outre, il a été estimé que, si le destinataire n'acceptait pas la livraison ou si aucun destinataire n'était présent au lieu de destination ou encore si pour toute autre raison le transporteur ne pouvait effectuer la livraison, la contrepartie contractuelle de ce dernier était en principe financièrement responsable et devait également donner des instructions concernant ce qu'il fallait faire des marchandises. On a également fait observer que les connaissements devraient être assortis de délais de prescription de façon à ce qu'à l'expiration d'un délai donné, il n'y ait plus de demande possible au titre du connaissement.

47. Le Sous-Comité international a également examiné les mesures que devait prendre un transporteur lorsque le destinataire n'était pas présent au port de déchargement pour prendre livraison ou refusait de prendre livraison et dans quelles circonstances il pouvait disposer des marchandises.

48. Il existe un droit de disposer des marchandises dans de nombreux systèmes nationaux (Allemagne, Argentine, Canada, États-Unis, Hongrie, Indonésie, Italie, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande et Pays-Bas). Le transporteur peut débarquer les marchandises et les faire dédouaner (Nouvelle-Zélande), et les entreposer (Argentine, Canada, Chine, États-Unis, Hongrie, Indonésie, Italie, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, République populaire démocratique de Corée, Royaume-Uni et Turquie). Toutefois, en vertu de certains systèmes nationaux, il est tenu de remettre les marchandises à l'autorité judiciaire compétente (Espagne, Indonésie, Italie et Japon).

49. Une notification doit être adressée (Allemagne, Hongrie, Italie et Japon) immédiatement (Hongrie, Italie et Japon) au destinataire (Japon) ou à l'expéditeur (Hongrie et Italie). Le coût de l'entreposage est prélevé sur les marchandises (Argentine et États-Unis), ou est à la charge du chargeur (Canada, Hongrie et Japon) ou du destinataire (Canada, Chine, États-Unis, Norvège, Pays-Bas, République populaire démocratique de Corée et

Royaume-Uni), à supposer que ce dernier doit devenu partie au contrat de transport (Pays-Bas) ou exige la livraison ou se présente comme ayant droit (Australie, Nouvelle-Zélande et Royaume-Uni).

50. Le transporteur peut vendre ou mettre aux enchères les marchandises au terme d'un certain délai, qui est de 60 jours en Chine, 15 jours en Hongrie, 14 jours au Japon, un "délai raisonnable" en Norvège et 20 jours en Espagne. Les marchandises sont vendues sous la supervision du tribunal (Chine, Indonésie, Japon et Pays-Bas). Elles peuvent être vendues si le destinataire persiste à refuser de coopérer (Nouvelle-Zélande) ou elles peuvent être librement mises aux enchères (Japon).

## **F. Droits de disposition et droit de donner des instructions au transporteur**

51. Les contrats de transport se caractérisent notamment par le fait que la contrepartie contractuelle du transporteur a le droit de disposer des marchandises. Ce droit comprend en particulier le droit de demander au transporteur d'arrêter les marchandises en transit, de modifier le lieu où la livraison doit être effectuée et de livrer les marchandises à un destinataire autre que celui qui est indiqué par le destinataire dans le document de transport. Il est reconnu que le détenteur de ces droits peut en outre renégocier des clauses avec le transporteur, étant entendu que ce dernier est libre de rejeter ou d'accepter de tels changements au contrat. Les conventions internationales relatives au droit maritime (Règles de la Haye et Règles de Hambourg) ne couvrent pas ce point mais un certain nombre d'instruments concernant d'autres modes de transport le traitent et fournissent ainsi au moins une base pour une future unification possible.

52. Il a été proposé que le Sous-Comité international examine plus avant la question du moment où le droit de disposition et le droit de donner des instructions au transporteur est effectivement transféré, compte tenu du type de preuve documentaire que fournit le contrat de transport utilisé par les parties (par exemple connaissement, lettre de transport maritime ou équivalent électronique de l'un ou l'autre de ces documents) et des cas où aucun document de transport n'a été émis. On a également fait observer que le Sous-Comité international devrait déterminer quelle preuve de son identité une personne devrait être tenue de produire afin d'exercer le droit de disposition et le droit de donner des instructions au transporteur.

## IV. Conclusion

53. Les travaux menés à ce jour par le CMI en coopération avec le secrétariat ont, comme il est indiqué ci-dessus, porté essentiellement sur les questions suivantes: inspection des marchandises et leur description dans le document de transport; contenu du document de transport; droits du transporteur; obligations du chargeur, du porteur intermédiaire et du destinataire; livraison et réception des marchandises au lieu de destination; droits de disposition; et droit de donner des instructions au transporteur.

54. Lors de ces travaux, il a été noté que bien que les connaissements soient encore utilisés, en particulier lorsqu'un document négociable est exigé, le transport effectif par mer représente parfois uniquement une petite partie du transport international des marchandises. Dans le commerce conteneurisé, même un connaissement port à port impliquerait à un moment ou à un autre une réception et une livraison non directement liées à l'arrivée ou au déchargement du navire. En outre, dans la plupart des cas, il n'est pas possible de prendre livraison le long du navire. Par ailleurs, dans le transport multimodal, il y a souvent des écarts entre les régimes obligatoires s'appliquant aux divers modes de transport concernés. Il a été proposé, par conséquent, d'examiner également, lors de l'élaboration d'un régime international harmonisé couvrant les relations entre les parties au contrat de transport pendant toute la période où les marchandises sont sous la garde du transporteur, les questions qui se posent concernant des activités faisant partie intégrante du transport convenu par les parties et effectuées avant et après le déchargement, ainsi que les questions qui se posent en cas de transport multimodal. Par ailleurs, si au départ les travaux étaient censés porter essentiellement sur les domaines du droit régissant le transport de marchandises qui n'étaient pas déjà visés par un accord international, on s'est de plus en plus rendu compte que l'actuel projet, qui a une assez large assise, devrait inclure également l'actualisation du régime de responsabilité qui servirait à compléter les dispositions de l'instrument d'harmonisation proposé.

55. Il convient de noter, à cet égard, que des avis analogues avaient été exprimés à la trente-deuxième session de la Commission, où l'annonce d'une étude, qui ne se limiterait pas à la responsabilité des transporteurs mais examinerait aussi l'interdépendance de plusieurs contrats utilisés dans le transport international des marchandises, ainsi que la nécessité de donner une assise juridique aux pratiques modernes en matière de contrat et de transports avait été accueillie avec intérêt. Il avait été

indiqué alors que les divergences croissantes dans le domaine du transport international de marchandises étaient une source de préoccupation et qu'afin de donner une certaine base juridique aux pratiques modernes en matière de contrat et de transports, il était nécessaire de ne pas se limiter aux questions liées à la responsabilité et, au besoin, de reconsidérer les positions adoptées par le passé. En outre, il avait été dit que plusieurs initiatives régionales menées dans le domaine du droit des transports devaient être examinées et prises en considération dans tout travail qui serait entrepris dans le domaine du droit.<sup>9</sup>

56. Une fois les questions recensées et après les échanges de vues préliminaires lors de la première réunion du Sous-Comité international, il a été convenu que le groupe de travail du CMI établirait un rapport présentant ces questions et avançant des solutions possibles, dans certains cas avec des variantes, afin que le Sous-Comité international puisse les examiner.

57. La Commission voudra peut-être prendre note des progrès faits depuis la trente-deuxième session, lorsqu'elle avait prié le secrétariat de coopérer avec le CMI pour recueillir et analyser des informations sur les questions qui pourraient faire l'objet de travaux futurs dans le domaine du droit des transports. La Commission voudra peut-être également prier le secrétariat de poursuivre sa collaboration avec le CMI afin de lui présenter, à sa prochaine session, un rapport recensant les questions relatives au droit des transferts sur lesquelles elle pourrait entreprendre des travaux et présentant les solutions possibles qui auraient été examinées lors de consultations entre le CMI et le secrétariat, y compris, le cas échéant, les conclusions qui pourraient être formulées et les suggestions qui pourraient être faites au colloque sur le droit maritime qui doit se tenir à New York le 6 juillet 2000 en même temps que la trente-troisième session de la Commission.

### Notes

<sup>1</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante et unième session, Supplément n° 17 (A/51/17).*

<sup>2</sup> *Ibid.*, par. 210.

<sup>3</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-troisième session, Supplément n° 17 (A/53/17, par. 264).*

<sup>4</sup> *Ibid.*, par. 266.

<sup>5</sup> *Ibid.*, cinquante-quatrième session, Supplément n° 17 (A/54/17), par. 413.

<sup>6</sup> Ibid., par. 415.

<sup>7</sup> Ibid., par. 418.

<sup>8</sup> *CMI Yearbook 1998*, p. 108 à 117.

<sup>9</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-quatrième session, Supplément n ° 17 (A/54/17)*, par. 417.

---