



Assemblée générale

Distr.: Générale
9 mai 2003

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Trente-sixième session
Vienne, 30 juin-11 juillet 2003

Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa onzième session (New York, 24 mars- 4 avril 2003)

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction	1-22	4
II. Délibérations et décisions	23	9
A. Examen des projets de chapitre	24-218	9
1. Projet de chapitre 8 (Documents de transport et enregistrements électroniques)	24-61	9
a) Article 8.1	25-26	13
b) Article 8.2	27-34	14
i) Paragraphe 8.2.1	27-29	14
ii) Paragraphe 8.2.2	30-31	15
iii) Paragraphe 8.2.3	32	15
iv) Paragraphe 8.2.4	33-34	15
c) Article 8.3	35-52	16
i) Paragraphe 8.3.1	35-41	16
ii) Paragraphe 8.3.2	42-43	17
iii) Paragraphe 8.3.3	44-48	17
iv) Paragraphe 8.3.4	49-52	18
d) Article 8.4	53-61	19
i) Paragraphe 8.4.1	53-55	19
ii) Paragraphe 8.4.2	56-60	19
iii) Paragraphe 8.4.3	61	21
2. Projet de chapitre 10 (Livraison au destinataire)	62-99	21
a) Remarques générales	63-64	24
b) Article 10.1	65-72	24



	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
c) Article 10.2	73	26
d) Article 10.3	74-90	26
i) Paragraphe 10.3.1	74-77	26
ii) Paragraphe 10.3.2	78-90	26
e) Article 10.4	91-99	29
3. Projet de chapitre 11 (Droit de contrôle)	100-126	31
a) Remarques générales	101	33
b) Article 11.1	102-104	33
c) Article 11.2	105-113	34
i) Alinéa 11.2 a)	105-108	34
ii) Alinéa 11.2 b)	109-111	35
iii) Alinéa 11.2 c)	112	36
iv) Alinéa 11.2 d)	113	36
d) Article 11.3	114-119	36
i) Alinéa 11.3 a)	114-117	36
ii) Alinéa 11.3 b)	118	37
iii) Alinéa 11.3 c)	119	37
e) Article 11.4	120	37
f) Article 11.5	121-123	37
g) Article 11.6	124-126	38
4. Projet de chapitre 12 (Transfert de droits)	127-148	38
a) Remarques générales	128-129	39
b) Article 12.1	130-136	40
i) Paragraphe 12.1.1	130-133	40
ii) Paragraphe 12.1.2	134	41
c) Article 12.2	135-141	41
i) Paragraphe 12.2.1	135-136	41
ii) Paragraphe 12.2.2	137-140	42
iii) Paragraphe 12.2.3	141	43
d) Article 12.3	142-145	43
e) Article 12.4	146-148	43
5. Projet de chapitre 13 (Droits d'action)	149-162	44
a) Article 13.1	150-159	45
b) Article 13.2	160-161	47
c) Article 13.3	162	47
6. Projet de chapitre 14 (Délai pour agir)	163-182	48
a) Remarques générales	164	49
b) Article 14.1	165-169	49
c) Article 14.2	170-174	50
d) Article 14.3	175	51
e) Article 14.4	176-178	51
f) Article 14.5	179-182	52
7. Projet de chapitre 15 (Avaries communes)	183-190	52
a) Remarques générales	184-185	53
b) Article 15.1	186	54
c) Article 15.2	187-190	54
8. Projet de chapitre 16 (Autres conventions)	191-202	54
a) Remarques générales	192-195	55

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
b) Article 16.1	196-197	56
c) Article 16.2	198-199	56
d) Article 16.3	200-202	56
9. Projet de chapitre 17 (Limites de la liberté contractuelle)	203-218	57
a) Intitulé	204	57
b) Article 17.1	205-215	57
i) Alinéa 17.1 a)	205-213	57
ii) Alinéa 17.1 b)	214	60
iii) Alinéa 17.1 c)	215	60
c) Article 17.2	216-218	60
i) Alinéa 17.2 a)	216-217	60
ii) Alinéa 17.2 b)	218	61
B. Champ d'application du projet d'instrument	219-267	61
1. Remarques générales	219-239	61
2. Examen de questions particulières concernant le champ d'application du projet d'instrument	240-267	70
a) Type de transport visé par le projet d'instrument	241-244	70
b) Relation du projet d'instrument avec d'autres conventions sur les transports et avec les législations internes	245-250	72
c) Traitement des parties exécutantes	251-256	73
d) Limites de la responsabilité	257-263	75
e) Traitement des "dommages non localisés"	264-267	77

I. Introduction

1. À sa vingt-neuvième session, en 1996¹, la Commission 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 s'il était nécessaire d'établir des règles uniformes lorsqu'il n'en existait pas et d'uniformiser davantage les textes législatifs².
2. À cette session, la Commission a été informée que les lois nationales et les conventions internationales en vigueur comportaient d'importantes lacunes sur diverses questions. Ces lacunes constituaient un obstacle à la libre circulation des marchandises et augmentaient le coût des opérations. L'utilisation de plus en plus répandue des moyens électroniques de communication dans le contexte du transport de marchandises aggravait les conséquences du caractère fragmentaire et disparate de ces lois et rendait nécessaire l'élaboration de dispositions uniformes pour régler les questions propres à l'utilisation des nouvelles technologies³.
3. Toujours à cette session, la Commission a également décidé que le secrétariat devrait recueillir des informations, des idées et des opinions sur les problèmes qui se posaient dans la pratique et sur les solutions envisageables afin de pouvoir lui présenter un rapport par la suite. Il a été convenu que ces renseignements devaient être recueillis auprès d'un grand nombre de sources, à savoir, outre les gouvernements, les 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 (CCI), l'Union internationale d'assurances transports, la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), la Chambre internationale de la marine marchande et l'Association internationale des ports⁴.
4. 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 informations⁵.
5. 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 des transports internationaux en vue de recenser les domaines dans lesquels une unification ou une harmonisation étaient requises par les secteurs concernés⁶.
6. À cette session, on a également indiqué que le groupe de travail du CMI 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 les législations dans le domaine du transport international de marchandises. La Commission a reçu l'assurance que le CMI l'aiderait à établir un instrument d'harmonisation universellement acceptable⁷.
7. À sa trente-troisième session, en 2000⁸, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général sur les travaux futurs possibles dans le domaine du droit des transports (A/CN.9/476), qui présentait l'état d'avancement des travaux

réalisés par le CMI en coopération avec le secrétariat. Elle a également entendu un rapport oral fait au nom du CMI. Le groupe de travail du CMI avait entrepris, en coopération avec le secrétariat, une enquête sur la base d'un questionnaire couvrant divers systèmes juridiques, envoyé aux organisations membres du CMI. Il a aussi été noté que, parallèlement, plusieurs tables rondes avaient été organisées en vue d'examiner les principaux aspects des travaux futurs avec des organisations internationales représentant divers secteurs. Ces réunions avaient permis à ceux-ci de témoigner de leur soutien et de leur intérêt continus pour le projet.

8. Dans le cadre de la trente-troisième session de la Commission, en 2000, un colloque sur le droit des transports, organisé conjointement par le secrétariat et le CMI, s'est tenu à New York le 6 juillet 2000. Ce colloque avait pour but de recueillir des idées et des avis d'experts sur les problèmes qui se posent dans le cadre du transport international de marchandises, en particulier le transport de marchandises par mer, de recenser les questions relatives au droit des transports sur lesquelles la Commission souhaiterait peut-être se pencher dans le cadre de travaux futurs et, dans la mesure du possible, de proposer des solutions envisageables. Lors de ce colloque, une majorité d'intervenants ont reconnu que les lois nationales et les conventions internationales en vigueur comportaient d'importantes lacunes sur des questions telles que le fonctionnement des connaissements et des lettres de transport maritime, la relation entre ces documents de transport et les droits et obligations du vendeur et de l'acheteur des marchandises ainsi que la situation juridique des bailleurs de fonds d'une partie au contrat de transport. De l'avis général, face aux changements apportés par le développement du transport multimodal et l'utilisation du commerce électronique, il était nécessaire de réformer le droit des transports de manière à régler tous les contrats de transport, qu'ils s'appliquent à un ou plusieurs modes de transport et qu'ils soient conclus sous forme électronique ou par écrit.

9. À sa trente-quatrième session, en 2001⁹, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général (A/CN.9/497) qui avait été établi à sa demande. Ce rapport, qui présentait un résumé des remarques et des suggestions issues des travaux du Sous-Comité international du CMI, avait pour objet de permettre à la Commission d'évaluer l'objectif et la portée des solutions envisageables et de déterminer comment elle entendait procéder. Il y était indiqué que les questions devant être traitées dans le futur instrument étaient notamment les suivantes: champ d'application de l'instrument, durée de la responsabilité du transporteur, obligations du transporteur, responsabilité du transporteur, obligations du chargeur, documents de transport, fret, livraison au destinataire, droit de contrôle pendant le transport des parties ayant un intérêt dans la cargaison, transfert des droits sur des marchandises, détermination de la partie qui a le droit d'intenter une action contre le transporteur et prescription des actions contre le transporteur.

10. Il était dit dans le rapport que les consultations menées par le secrétariat conformément au mandat que lui avait confié la Commission en 1996 montraient que des travaux pourraient utilement être entrepris en vue d'élaborer un instrument international, pouvant éventuellement revêtir la forme d'un traité international, qui moderniserait le droit des transports, tiendrait compte des progrès techniques les plus récents, comme le commerce électronique, et supprimerait les écueils juridiques mis en évidence par la Commission dans le domaine du transport international de marchandises par mer.

11. À sa trente-quatrième session, la Commission a décidé de confier ce projet au Groupe de travail sur le droit des transports¹⁰.

12. En ce qui concerne la portée des travaux, la Commission a décidé, après discussion, que le document de travail devant être présenté au Groupe de travail devrait traiter des questions de responsabilité. Elle a également décidé que, dans un premier temps, le Groupe de travail examinerait les opérations de transport de port à port; cependant, celui-ci aurait toute latitude pour étudier s'il serait souhaitable et possible d'examiner aussi les opérations de transport de porte à porte ou certains aspects de ces opérations et, en fonction des résultats de ces études, recommander à la Commission d'élargir le cas échéant son mandat. Il a été déclaré que les solutions adoptées dans la Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (Vienne, 1991) devraient aussi être prises dûment en compte. Il a également été convenu que les travaux seraient menés en coopération étroite avec les organisations intergouvernementales intéressées prenant part à des travaux dans le domaine du droit des transports, telles que la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, la Commission économique pour l'Europe (CEE), d'autres commissions régionales de l'ONU et l'Organisation des États américains (OEA), ainsi qu'avec des organisations internationales non gouvernementales¹¹.

13. À sa trente-cinquième session, en 2002¹², la Commission était saisie du rapport de la neuvième session du Groupe de travail sur le droit des transports tenue à New York du 15 au 26 avril 2002, au cours de laquelle l'examen de ce projet avait commencé (A/CN.9/510). À cette session, le Groupe de travail avait entrepris un examen préliminaire des dispositions du projet d'instrument sur le droit des transports contenues dans l'annexe à la note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.21). Il avait également été saisi des commentaires de la CEE et de la CNUCED, qui étaient reproduits dans un additif à la note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1). Faute de temps, le Groupe de travail n'avait pas terminé son examen du projet d'instrument, qu'il s'était proposé d'achever à sa dixième session. Le secrétariat avait été prié d'élaborer une version révisée du projet d'instrument en se fondant sur les délibérations et les décisions du Groupe de travail (A/CN.9/510, par. 21). La Commission a adressé ses remerciements au Groupe de travail pour ce qu'il avait déjà accompli.

14. La Commission a noté que le Groupe de travail, ayant présent à l'esprit le mandat qui lui avait été donné par la Commission (A/56/17, par. 345) (et en particulier le fait que celle-ci avait décidé que, dans un premier temps, le Groupe examinerait les opérations de transport de port à port, mais qu'il aurait toute latitude pour étudier s'il serait souhaitable et possible d'examiner également les opérations de transport de porte à porte, ou certains aspects de ces opérations), avait estimé qu'il serait souhaitable de débattre également de la question des opérations de transport de porte à porte et d'élaborer, pour les besoins de ces opérations, un régime permettant de résoudre les éventuels conflits entre le projet d'instrument et les dispositions régissant le transport terrestre dans les cas où le transport par mer était complété par une ou plusieurs étapes terrestres (pour un compte rendu de l'examen de la question de la portée du projet d'instrument par le Groupe de travail, voir A/CN.9/510, par. 26 à 32). Le Groupe de travail avait estimé qu'il serait utile qu'il poursuive ses délibérations concernant le projet d'instrument en partant de l'hypothèse de travail provisoire que celui-ci porterait sur les opérations de

transport de porte à porte et avait par conséquent demandé à la Commission d'approuver cette démarche (A/CN.9/510, par. 32).

15. En ce qui concerne la portée du projet d'instrument, un certain nombre de délégations ont fermement appuyé l'hypothèse de travail selon laquelle celui-ci devrait s'appliquer aux opérations de transport de porte à porte. Il a été souligné qu'il était nécessaire dans la pratique d'harmoniser le régime juridique régissant le transport de porte à porte étant donné le nombre de plus en plus important de cas concrets où le transport (en particulier de marchandises conteneurisées) était assuré dans le cadre de contrats de transport de porte à porte. Bien qu'aucune objection n'ait été opposée à l'idée de donner une portée aussi étendue au projet d'instrument, il y a eu accord général sur le fait que le Groupe de travail devrait s'efforcer d'associer à la poursuite de ses délibérations des organisations internationales telles que l'Union internationale des transports routiers, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et d'autres organisations internationales qui s'intéressent aux transports terrestres. Le Groupe de travail a été invité à examiner les dangers qu'il y aurait à étendre au transport terrestre les règles régissant le transport maritime et à tenir compte, pour l'élaboration du projet d'instrument, des besoins spécifiques du transport terrestre. La Commission a également invité les États membres et les États dotés du statut d'observateur à inclure des experts du transport terrestre dans leurs délégations participant aux délibérations du Groupe de travail. Elle a invité en outre les Groupes de travail III (Droit des transports) et IV (Commerce électronique) à coordonner leurs travaux concernant les documents de transport dématérialisés. Bien que, de l'avis général, des mécanismes appropriés devraient être prévus dans le projet d'instrument pour éviter d'éventuels conflits entre celui-ci et d'autres instruments multilatéraux (en particulier ceux contenant des règles obligatoires applicables au transport terrestre), il a été dit qu'il ne suffisait pas d'éviter de tels conflits pour garantir que le projet d'instrument soit largement accepté, mais qu'il fallait également que ses dispositions de fond établissent des règles acceptables tant pour le transport maritime que pour le transport terrestre. Le Groupe de travail a été invité à étudier la possibilité de prévoir dans le projet d'instrument des ensembles de règles distincts mais compatibles (dont certains pourraient être facultatifs) pour le transport maritime et le transport routier. Après débat, la Commission a approuvé l'hypothèse de travail selon laquelle le projet d'instrument devrait s'appliquer aux opérations de transport de porte à porte, étant entendu que la question de son champ d'application sera à nouveau examinée une fois que le Groupe de travail aura étudié ses dispositions de fond et aura une vision plus complète de leur fonctionnement dans le contexte du transport de porte à porte¹³.

16. À sa dixième session (Vienne, 16-20 septembre 2002), le Groupe de travail a poursuivi l'examen des dispositions du projet d'instrument figurant en annexe à la note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.21). Le rapport de cette session a été publié sous la cote A/CN.9/525. Le Groupe de travail a examiné le chapitre 6 et les articles 9.4 et 9.5 du projet d'instrument. Faute de temps, il a repoussé à sa session suivante l'examen du chapitre 4 et des dispositions restantes du projet d'instrument (A/CN.9/525, par. 123).

17. Le Groupe de travail III sur le droit des transports, qui est composé de tous les États membres de la Commission, a tenu sa onzième session à New York du 24 mars au 4 avril 2003. Ont assisté à cette session des représentants des États membres

suivants: Allemagne, Autriche, Brésil, Burkina Faso, Cameroun, Canada, Chine, Colombie, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Fidji, France, Inde, Italie, Japon, Kenya, Lituanie, Maroc, Mexique, Paraguay, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sierra Leone, Suède et Thaïlande.

18. Ont également assisté à la session des observateurs des États suivants: Australie, Bélarus, Danemark, Finlande, Liban, Îles Marshall, Niger, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Philippines, République de Corée, Suisse, Turquie, Venezuela et Viet Nam.

19. Ont aussi assisté à la session des observateurs des organisations internationales ci-après:

a) **Système des Nations Unies:** Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED);

b) **Organisations intergouvernementales:** Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF);

c) **Organisations internationales non gouvernementales invitées par la Commission:** Association of American Railroads (AAR), Center for International Legal Studies, Comité Maritime International (CMI), Chambre internationale de la marine marchande, Comité international des transports ferroviaires (CIT), Conseil maritime et baltique international (BIMCO), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Institut des loueurs internationaux de conteneurs, Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, International Group of Protection and Indemnity Clubs, International Multimodal Transport Association (IMMTA), Transportation Intermediaries Association et Union internationale d'assurances transports.

20. Le Groupe de travail a élu le Bureau ci-après:

Président: M. Rafael Illescas (Espagne)

Rapporteur: M. Walter De Sá Leitão (Brésil)

21. Le Groupe de travail était saisi des documents suivants:

a) Ordre du jour provisoire (A/CN.9/WG.III/WP.24);

b) Projet préliminaire d'instrument sur le transport de marchandises par mer: note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.21);

c) Projet préliminaire d'instrument sur le transport de marchandises par mer: note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1);

d) Propositions du Canada (A/CN.9/WG.III/WP.23), de l'Italie (A/CN.9/WG.III/WP.25) et de la Suède (A/CN.9/WG.III/WP.26) concernant le champ d'application du projet d'instrument;

e) Tableau comparatif des dispositions du projet d'instrument et des dispositions correspondantes d'autres conventions sur les transports (A/CN.9/WG.III/WP.27);

f) Compilation des commentaires reçus par le secrétariat dans le cadre de l'élaboration du projet d'instrument (A/CN.9/WG.III/WP.28);

g) Note du secrétariat sur le champ d'application du projet d'instrument (A/CN.9/WG.III/WP.29);

h) Document d'information fourni par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (A/CN.9/WG.III/WP.30).

22. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour suivant:

1. Élection du Bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour.
3. Élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises par mer.
4. Questions diverses.
5. Adoption du rapport.

II. Délibérations et décisions

23. Le Groupe de travail a achevé la première lecture du projet d'instrument figurant en annexe à la note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.21), à l'exception des dispositions relatives à l'utilisation des techniques du commerce électronique dans les documents de transport, qu'il s'est proposé d'examiner ultérieurement. Il est rendu compte ci-après de ses délibérations et conclusions. Le secrétariat a été prié d'établir une version révisée du projet d'instrument pour tenir compte des décisions prises par le Groupe de travail. Lorsque aucune décision n'avait été prise, il a été prié de mener ses travaux en gardant à l'esprit les divers avis et préoccupations exprimés au cours des débats du Groupe de travail. Celui-ci a laissé au secrétariat toute latitude pour restructurer le projet d'instrument et en remanier les dispositions, l'objectif étant de faciliter la poursuite des débats à une session ultérieure sur la base de variantes rendant compte des diverses opinions exprimées à ses neuvième, dixième et onzième sessions.

A. Examen des projets de chapitre

1. Projet de chapitre 8 (Documents de transport et enregistrements électroniques)

24. Le texte du projet de chapitre 8 examiné par le Groupe de travail était le suivant:

“8.1 Émission du document de transport ou de l'enregistrement électronique

Lors de la remise des marchandises à un transporteur ou à une partie exécutante:

- i) L'expéditeur est en droit d'obtenir un document de transport ou, si le transporteur y consent, un enregistrement électronique constatant la réception des marchandises par le transporteur ou la partie exécutante;
- ii) Le chargeur ou, si ce dernier l'indique au transporteur, la personne visée à l'article 7.7 est en droit d'obtenir du transporteur un document de transport négociable approprié, sauf si le chargeur et le transporteur sont

convenus, expressément ou tacitement, de ne pas utiliser un document de transport négociable, ou si la coutume, l'usage ou la pratique du commerce est de ne pas en utiliser. Si, conformément à l'article 2.1, le transporteur et le chargeur sont convenus d'utiliser un enregistrement électronique, le chargeur est en droit d'obtenir du transporteur un enregistrement électronique négociable, sauf s'ils sont convenus de ne pas utiliser un tel enregistrement, ou si la coutume, l'usage ou la pratique du commerce est de ne pas en utiliser.

8.2 Données du contrat

8.2.1 Les données du contrat figurant dans le document de transport ou l'enregistrement électronique visé à l'article 8.1 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; 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 expédition;
- 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 a été émis.

8.2.2 L'expression "état et conditionnement apparents des marchandises" employée à l'article 8.2.1 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.

8.2.3 Signature

a) Un document de transport est signé par le transporteur ou par une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier;

b) Un enregistrement électronique est authentifié par la signature électronique du transporteur ou d'une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier. Aux fins de la présente disposition, une telle signature électronique désigne des données sous forme électronique contenues dans l'enregistrement électronique ou logiquement associées d'une autre manière audit enregistrement, qui sont utilisées pour identifier le signataire dans le cadre de l'enregistrement électronique et pour indiquer que le transporteur approuve cet enregistrement.

8.2.4 Omission d'éléments devant figurer dans les données du contrat

Le défaut d'une ou plusieurs des données du contrat visées à l'article 8.2.1, 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.

8.3 Réserves concernant la description des marchandises dans les données du contrat

8.3.1 Dans les cas énumérés ci-après, le transporteur, s'il agit de bonne foi lorsqu'il émet un document de transport ou un enregistrement électronique, peut apporter des réserves aux informations mentionnées à l'article 8.2.1 b) ou 8.2.1 c) en y insérant une clause appropriée indiquant 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 moyens raisonnables de vérifier les informations fournies par le chargeur, il peut inclure une réserve appropriée dans les données du contrat; 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 lui sont remises dans un conteneur fermé, le transporteur peut inclure dans les données du contrat une réserve appropriée 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;

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.

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) si le transporteur peut montrer que ni lui ni une partie exécutante n'ont pesé le conteneur; et
- ii) si le chargeur et le transporteur ne sont pas convenus avant l'embarquement de peser le conteneur et de mentionner le poids dans les données du contrat.

8.3.2 Moyens raisonnables de vérification

Aux fins de l'article 8.3.1:

- a) Un "moyen raisonnable de vérification" doit être non seulement matériellement praticable mais aussi commercialement raisonnable;
- b) Un transporteur agit de "bonne foi" lorsqu'il émet un document de transport ou un enregistrement électronique:
 - i) S'il ignore effectivement que l'une quelconque des indications essentielles figurant dans le document de transport ou l'enregistrement électronique est fausse ou trompeuse quant à son contenu; et
 - ii) S'il n'a pas intentionnellement omis de déterminer si une indication essentielle figurant dans le document de transport ou l'enregistrement électronique est fausse ou trompeuse quant à son contenu parce qu'il pense que cette indication est susceptible d'être 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 de prouver que tel a été le cas.

8.3.3 Présomption sauf preuve contraire et preuve concluante

Sauf disposition contraire de l'article 8.3.4, un document de transport ou un enregistrement électronique qui atteste la réception des marchandises constitue:

- a) Une présomption, sauf preuve contraire, de la réception, par le transporteur, des marchandises décrites dans les données du contrat; et
- b) Une preuve concluante 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 a été transféré à un tiers agissant de bonne foi; [ou
 - 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].

8.3.4 Effet de clauses restrictives

Si les données du contrat comprennent une clause restrictive conforme aux prescriptions de l'article 8.3.1, le document de transport ne constitue pas une présomption, sauf preuve contraire, ou une preuve concluante en vertu de

l'article 8.3.3 dans la mesure où cette clause apporte une réserve à la description des marchandises.

8.4 Insuffisance des données du contrat

8.4.1 Date

Si les données du contrat comprennent la date, mais n'en indiquent pas la signification, la date est considérée être:

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 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.

[8.4.2 Défaut d'identification du transporteur

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 en prouvant 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 de cet 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.]

8.4.3 État et conditionnement apparents

Lorsque 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 du chargeur, le document de transport ou l'enregistrement électronique constitue, selon le cas, une présomption, sauf preuve contraire, ou une preuve concluante en vertu de l'article 8.3.3 que l'état et le conditionnement apparents des marchandises étaient satisfaisants au moment où le chargeur les a livrées au transporteur ou à une partie exécutante."

a) Article 8.1

25. L'article 8.1 a été jugé généralement acceptable quant au fond. On a souligné que l'un de ses objectifs était de rappeler la distinction traditionnelle entre la fonction de preuve d'un document de transport, à savoir attester la réception des marchandises, et la fonction commerciale d'un document de transport négociable, à savoir représenter les marchandises. Il est fait référence à ces deux fonctions aux sous-alinéas i) et ii) respectivement. Pour ce qui est du sous-alinéa i), il a été suggéré de remplacer les mots "document de transport" par le mot "récépissé". Bien que l'on donne généralement la préférence au terme "document de transport" par souci de cohérence de la terminologie, il a été reconnu que, du fait que tous les documents de transport tels que définis à l'article 1.20 ne remplissaient pas la fonction d'attestation de la réception des marchandises par le transporteur, il était

important d'indiquer très clairement qu'en vertu du sous-alinéa i), le document de transport devrait remplir la fonction de récépissé. Le sous-alinéa ii) a été jugé particulièrement utile du fait qu'il rendait compte de la pratique selon laquelle les parties pouvaient convenir d'utiliser des documents de transport non négociables. Il a été rappelé qu'une troisième fonction traditionnelle d'un document de transport était de consigner les droits et obligations des parties au contrat de transport. Il n'a pas été suggéré de mentionner cette fonction contractuelle dans le texte du projet de chapitre 8.

26. Il a été demandé si l'article 8.1 ne risquait pas d'interférer avec diverses pratiques existantes concernant l'utilisation de type particulier des documents de transport, tels que les connaissements "reçu pour embarquement" et "à bord". On a exprimé la crainte que le projet d'instrument n'influe sur de telles pratiques, en particulier dans le cadre du crédit documentaire. Il a été répondu que l'article 8.1 avait été rédigé de manière très large pour englober tout type de document de transport susceptible d'être utilisé dans la pratique, y compris tout type particulier de connaissement ou même certains types de lettres de transport non négociables. Par conséquent, le projet d'instrument restait neutre, en particulier pour ce qui est des pratiques du crédit documentaire.

b) *Article 8.2*

i) *Paragraphe 8.2.1*

27. Sur le plan rédactionnel, on a fait observer que les mots "telles que fournies par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive lesdites marchandises", qui figuraient au sous-alinéa 8.2.1 c) ii), devraient également s'appliquer au sous-alinéa 8.2.1 c) i). Cette suggestion a été acceptée dans l'ensemble par le Groupe de travail.

28. À cet égard, on a exprimé la crainte que les mots "telles que fournies par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive lesdites marchandises" ne soient interprétés comme imposant au chargeur une lourde responsabilité, en particulier si le chapitre 8 devait être lu en conjonction avec l'article 7.4. On a répondu en indiquant que le paragraphe 8.2.1 ne devait pas être interprété comme créant une responsabilité quelle qu'elle soit pour le chargeur en vertu du projet de chapitre 7. Toutefois, avant d'émettre le document de transport, le transporteur devrait avoir la possibilité de vérifier les informations fournies par le chargeur et c'est pourquoi ces informations devraient être fournies avant que les marchandises ne soient chargées sur un navire.

29. On a aussi exprimé la crainte que, dans certains cas particuliers, la combinaison des sous-alinéas 8.2.1 c) i) et ii), en tant qu'éléments cumulatifs à inclure dans le document de transport, ne soit exagérément contraignante pour le transporteur. On a donné l'exemple d'une expédition de briques, dans lequel il pourrait être superflu d'indiquer à la fois le poids en vertu du sous-alinéa c) ii) et la quantité en vertu du sous-alinéa c) i). On a répondu en indiquant que, si la liste des données du contrat figurant au paragraphe 8.2.1 était plus détaillée que les dispositions correspondantes dans les instruments internationaux existants tels que les Règles de La Haye, ces données ne devaient figurer dans le document de transport que si le chargeur le demandait. Par conséquent, il ne fallait pas considérer que le paragraphe 8.2.1 imposait une obligation générale au chargeur ou au

transporteur, mais qu'il offrait un moyen au transporteur de répondre aux besoins commerciaux du chargeur.

ii) *Paragraphe 8.2.2*

30. Il a été rappelé que le paragraphe 8.2.2 conférait à la fois un aspect objectif et un aspect subjectif à l'expression "état et conditionnement apparents des marchandises". Dans l'alinéa a), le transporteur n'était pas tenu de pousser l'inspection au-delà de ce que lui révélerait un examen externe raisonnable des marchandises telles qu'elles étaient emballées au moment où l'expéditeur les lui a remises ou les a remises à une partie exécutante. En vertu de l'alinéa b), toutefois, si le transporteur ou une partie exécutante réalisait effectivement une inspection plus détaillée (par exemple, en examinant le contenu des colis ou en ouvrant un conteneur fermé), le transporteur était alors responsable de tout ce que cette inspection aurait dû révéler (voir A/CN.9/WG.III/WP.21, par. 135 et 136).

31. Le Groupe de travail a jugé le paragraphe 8.2.2 généralement acceptable quant au fond.

iii) *Paragraphe 8.2.3*

32. Il a été rappelé que l'alinéa a) visait à refléter les dispositions des règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (RUU 500) publiées par la Chambre de commerce internationale, en vertu desquelles un document de transport devrait être signé et un enregistrement électronique devrait être authentifié d'une manière comparable. L'alinéa b) avait pour but de donner une définition du terme "signature électronique" fondée sur la Loi type de la CNUDCI sur les signatures électroniques (2001), dont le libellé avait été spécialement adapté pour pouvoir entrer dans le champ d'application de la présente disposition. Dans ce contexte, le Groupe de travail est convenu qu'il lui faudrait peut-être examiner plus avant le projet de disposition à un stade ultérieur afin de vérifier sa cohérence avec la Loi type. Sous cette réserve, le paragraphe 8.2.3 a été jugé généralement acceptable quant au fond.

iv) *Paragraphe 8.2.4*

33. Il a été rappelé que le paragraphe 8.2.4 prenait en compte l'avis selon lequel la validité du document de transport ou de l'enregistrement électronique ne dépendait pas de la mention des renseignements requis. Par exemple, un connaissance non daté serait néanmoins valable, alors même qu'un tel document devrait être daté. Le paragraphe 8.2.4 poussait également plus loin le raisonnement sur lequel reposait cet avis en disposant que la validité du document de transport ou de l'enregistrement électronique ne dépendait pas de l'exactitude des données du contrat devant être mentionnées. Ainsi, un connaissance dont la date était erronée serait néanmoins valable, alors même qu'un tel document devrait être daté exactement (voir A/CN.9/WG.III/WP.21, par. 138).

34. Le Groupe de travail a jugé le paragraphe 8.2.4 généralement acceptable quant au fond.

c) *Article 8.3*i) *Paragraphe 8.3.1*

35. Il a été rappelé que le paragraphe 8.3.1 correspondait dans l'ensemble à la législation et à la pratique actuelles dans la plupart des pays (A/CN.9/WG.III/WP.21, par. 140). On a fait observer que l'article III.3 des Règles de La Haye et de La Haye-Visby prévoyait que le transporteur ne serait pas tenu d'inclure dans le connaissance des informations normalement requises s'il n'avait pas eu des moyens raisonnables de vérifier que les renseignements fournis par le chargeur représentaient exactement les marchandises. Toutefois, pour des raisons commerciales ou autres, un transporteur préférerait en général émettre un document de transport contenant une description des marchandises et se protéger en assortissant la description de réserves. Le paragraphe 8.3.1 avait pour objet de traiter cette question par toutes sortes de règles montrant que les expéditions commerciales pouvaient prendre des formes diverses.

36. Diverses suggestions ont été faites au sujet des améliorations qui pouvaient être apportées au paragraphe 8.3.1. L'une, visant à donner davantage de liberté au transporteur pour qu'il puisse apporter des réserves aux renseignements contenus dans le document de transport, consistait à faire également référence, dans la phrase liminaire de l'article qui renvoyait aux informations mentionnées aux alinéas 8.2.1 b) ou c), à celles dont il était question à l'alinéa 8.2.1 a). Une autre suggestion, allant dans le même sens, tendait à inclure également une disposition libellée comme le sous-alinéa 8.3.1 a) ii) dans l'alinéa 8.3.1 b) pour traiter du cas où le transporteur avait des raisons sérieuses de soupçonner que les informations fournies par le chargeur au sujet du contenu du conteneur étaient inexactes. S'agissant de l'alinéa 8.3.1 c), il a été suggéré d'y ajouter une disposition appropriée pour traiter du cas où il n'y avait pas de possibilité commercialement raisonnable de peser le conteneur.

37. D'autres suggestions ont été faites pour compléter les dispositions actuelles du paragraphe 8.3.1. L'une consistait à faire obligation au transporteur qui décidait d'assortir de réserves les informations données dans le document de transport d'en consigner les raisons. L'effet d'une telle obligation serait d'éviter l'utilisation de clauses générales telles que "dit être" ou "dit contenir". Une autre suggestion tendait à ce que le projet d'instrument traite du cas où le transporteur acceptait de ne pas assortir de réserves la description des marchandises, par exemple pour ne pas gêner l'émission d'un crédit documentaire, mais obtenait une garantie du chargeur. Il a été déclaré qu'il faudrait bien préciser qu'une telle garantie ne devrait pas porter préjudice à la position de tierces parties. Mais on a aussi émis l'idée que si le transporteur, agissant de mauvaise foi, s'était abstenu de son plein gré de faire des réserves sur les informations dans les données du contrat, un tel comportement devrait être sanctionné et que le transporteur ne devrait pouvoir invoquer aucune limitation de responsabilité.

38. Des questions ont été posées au sujet du niveau de preuve à appliquer dans le contexte au sous-alinéa 8.3.1 c) i). On a fait valoir que, selon le niveau de preuve, le transporteur pourrait avoir du mal à démontrer qu'une partie exécutante n'avait pas pesé le conteneur. Il a été répondu que cette disposition n'avait pas pour objet d'instaurer un niveau de preuve très élevé et qu'il existait en général des documents faisant état de l'utilisation des installations de pesage dans les ports.

39. Une question plus générale a été posée au sujet de l'interaction possible entre le projet d'instrument et toute législation nationale qui interdirait l'utilisation de certaines réserves telles que les clauses "dit contenir". Il a été répondu que le projet d'instrument n'était pas censé empiéter sur la législation nationale pertinente.

40. Une autre question de caractère général qui a été posée concernait la façon dont le document de transport refléterait un éventuel différend entre les informations fournies par le chargeur et l'évaluation faite par le transporteur de ce qu'il fallait entendre par informations exactes. Il a été déclaré en réponse que le chargeur devrait toujours avoir droit à un document qui reflète les informations qu'il a données. Dans l'hypothèse où le transporteur se trouverait en désaccord sur ces informations, il devrait lui aussi consigner sa propre évaluation dans les données du contrat.

41. À l'issue d'un débat, le Groupe de travail est parvenu à la conclusion provisoire qu'il ne faudrait pas perdre de vue les observations et suggestions dont il a été fait état plus haut lorsque le texte révisé du paragraphe 8.3.1 serait établi, afin que la discussion puisse se poursuivre à une session ultérieure.

ii) Paragraphe 8.3.2

42. Il a été relevé que cette disposition était censée préciser le sens des termes utilisés dans le paragraphe 8.3.1. On a fait observer que l'alinéa 8.3.2 a) précisait que les mots "moyen raisonnable de vérification" employés au paragraphe 8.3.1 devaient s'entendre de moyens à la fois matériellement praticables et commercialement raisonnables et que l'alinéa 8.3.2 b) prévoyait que le transporteur agissait "de bonne foi" lorsqu'il émettait un document de transport ou un enregistrement électronique, s'il ignorait effectivement que l'une quelconque des indications essentielles était fausse ou trompeuse quant à son contenu et qu'il n'avait pas intentionnellement omis de déterminer si une telle indication était fausse ou trompeuse parce qu'il pensait qu'elle était susceptible de l'être. On a aussi remarqué que l'alinéa 8.3.2 c) partait du principe que le transporteur agissait de bonne foi, sauf preuve contraire. En réponse à une question sur le cas où une lettre de garantie a été émise par le chargeur qui demandait un connaissance net même si les marchandises étaient endommagées, pour satisfaire aux exigences d'une banque, on a fait valoir que le paragraphe 8.3.2 ne traitait pas de la question de l'applicabilité d'une lettre de garantie.

43. Le Groupe de travail a jugé le paragraphe 8.3.2 généralement acceptable quant au fond.

iii) Paragraphe 8.3.3

44. Il a été expliqué au Groupe de travail que le principe selon lequel un document de transport ou un enregistrement électronique attestant la réception des marchandises par un transporteur constituait une présomption ou une preuve concluante que celui-ci les avait reçues telles qu'elles étaient décrites dans les données du contrat figurait dans les Règles de La Haye-Visby et de Hambourg. Il a été noté que l'alinéa a) énonçait ce principe en ce qui concerne la présomption sauf preuve contraire, tandis que l'alinéa b) l'énonçait en ce qui concerne la preuve concluante. Il a été dit que le sous-alinéa b) i) ne prêtait pas à controverse parce qu'il visait le cas où un document de transport négociable ou un enregistrement

électronique négociable avait été transféré à un tiers agissant de bonne foi. En revanche, le sous-alinéa b) ii) posait davantage de problèmes et la question de son inclusion dans le projet d'instrument devrait être examinée avec soin étant donné qu'il pourrait s'appliquer aussi à la situation où une personne agissant de bonne foi s'est fiée à la description des marchandises figurant dans un document de transport non négociable.

45. On s'est déclaré opposé à l'inclusion du sous-alinéa b) ii) parce qu'il sanctionnerait un nouvel usage des documents non négociables, qui était inconnu en droit européen. Il a été dit que cela reviendrait à créer une nouvelle catégorie intermédiaire de documents entre les documents négociables et les documents non négociables et que cela compliquerait de façon inutile le projet d'instrument. On s'est également inquiété du manque de clarté de ce projet de disposition.

46. Un certain appui a été exprimé en faveur du maintien du sous-alinéa b) ii) et de l'élimination des crochets entourant cette disposition dans le projet d'instrument, car on a estimé qu'elle tenait compte du fait que dans la pratique commerciale actuelle, 50 % des lettres de crédit seraient honorées contre remise de récépissés de marchandises. On a demandé instamment de faire en sorte que le droit tienne compte de cette évolution.

47. Il a été dit qu'une règle conférant le caractère de preuve concluante à des documents non négociables existait déjà en ce qui concerne les lettres de transport maritime dans l'article 5 des Règles uniformes pour les lettres de transport maritime du CMI et que comme cette règle n'était pas nouvelle, le sous-alinéa b) ii) devrait être conservé. Il a toutefois été noté que les conditions énoncées dans ce projet de disposition, à savoir qu'une personne agissant de bonne foi devait avoir payé un prix ou modifié de toute autre manière sa situation en se fiant à la description des marchandises figurant dans les données du contrat, étaient inhabituelles dans les pays de droit romain.

48. Il a été estimé que malgré les problèmes liés à la création éventuelle d'une nouvelle catégorie de documents qui avaient été signalés, les avantages qu'il y aurait à inclure une disposition telle que le sous-alinéa b) ii) pourraient l'emporter sur les inconvénients. L'opinion qui a prévalu au sein du Groupe de travail a été qu'il fallait conserver ce sous-alinéa entre crochets dans le projet d'instrument et prier le secrétariat d'y apporter les modifications nécessaires en tenant dûment compte des points de vue qui avaient été exprimés et des suggestions qui avaient été faites.

iv) *Paragraphe 8.3.4*

49. Il a été expliqué au Groupe de travail que le paragraphe 8.3.4 avait pour objet de préciser le paragraphe 8.3.3 en indiquant que si le document de transport comprenait une clause restrictive conforme aux prescriptions du paragraphe 8.3.1, ce document de transport, qu'il soit négociable ou non, ne constituait pas une présomption sauf preuve contraire ni une preuve concluante en vertu du paragraphe 8.3.3.

50. Il a été estimé que le paragraphe 8.3.4 était trop favorable au transporteur en lui permettant de se prévaloir d'une clause restrictive, quel que soit l'état dans lequel il livrait les marchandises. S'il était justifié que le transporteur puisse se prévaloir d'une telle clause lorsqu'il livrait un conteneur non ouvert, il ne devrait

pas pouvoir le faire lorsqu'il livrait un conteneur endommagé ou ouvert et ne pouvait pas établir la chaîne de possession. Il a été suggéré de remanier le paragraphe 8.3.4 sur la base des paragraphes 153 et 154 du commentaire du projet d'instrument (A/CN.9/WG.III/WP.21).

51. Selon un autre avis, la validité de la clause restrictive ne devrait pas dépendre de la livraison d'un conteneur intact par le transporteur et la question de la responsabilité de ce dernier ne devrait pas être confondue avec celle de la description des marchandises et du poids et du contenu d'un conteneur. Il a été souligné qu'il n'y avait aucun rapport entre la clause restrictive et l'état du conteneur à la livraison et que le transporteur n'était pas automatiquement dégagé de sa responsabilité du fait de l'existence d'une telle clause dans un document de transport.

52. Bien qu'un certain appui ait été exprimé en faveur du remaniement du paragraphe 8.3.4, l'opinion dominante a été favorable au maintien de cette disposition quant au fond en vue d'en poursuivre l'examen à une session ultérieure.

d) *Article 8.4*

i) *Paragraphe 8.4.1*

53. Il a été expliqué au Groupe de travail que le paragraphe 8.4.1 ne s'appliquait que si les données du contrat comprenaient une date mais n'en indiquaient pas la signification. Il a été précisé que cette disposition avait été ajoutée dans le projet d'instrument afin de faire face aux problèmes que posaient les connaissements incorrectement datés.

54. Il a été noté à titre d'observation générale que les mots "documents de transport ou enregistrement électronique" apparaissaient souvent dans les dispositions du chapitre 8 du projet d'instrument et que leur répétition avait pour effet de souligner la distinction entre les documents de transport et les enregistrements électroniques au lieu de mettre l'accent sur la teneur du document, comme le prévoyait le mandat du Groupe de travail. Il a été dit qu'il faudrait s'efforcer d'éviter ce problème lorsqu'on examinerait les dispositions du chapitre 8 à la lumière des instruments existants concernant le commerce électronique.

55. Le Groupe de travail a jugé le paragraphe 8.4.1 généralement acceptable quant au fond, tout en notant la question soulevée en ce qui concerne les enregistrements électroniques.

ii) *Paragraphe 8.4.2*

56. On a dit qu'alors que l'article 8.2 disposait que les données du contrat devaient comprendre le nom et l'adresse du transporteur, les clauses relatives à l'identité de ce dernier avaient été une source de problèmes dans certains États. On a expliqué que le paragraphe 8.4.2 visait à remédier à cette situation en prévoyant que, si les données du contrat n'identifient pas le transporteur, mais désignent un navire, le propriétaire inscrit du navire est présumé être le transporteur, à moins que le propriétaire ne prouve que le navire était l'objet d'un affrètement coque nue au moment du transport. On a fait observer que l'inclusion d'un tel article revenait à prendre une décision de principe qui était controversée dans certains milieux. On a noté aussi que si le Groupe de travail décidait d'inclure une disposition telle que le

paragraphe 8.4.2, il faudrait prendre une autre décision au sujet de la dernière phrase dudit projet, placée entre crochets à l'intérieur des crochets et qui énonce une présomption supplémentaire, à savoir que si le propriétaire inscrit réfute la présomption selon laquelle il est le transporteur, l'affréteur coque nue est présumé être le transporteur.

57. À l'encontre de l'approche adoptée dans cet article, on a fait valoir que le propriétaire inscrit du navire ne devrait pas jouer de rôle dans le projet d'instrument, mais qu'il devrait être responsable dans les conventions sur la responsabilité lorsque des tiers étaient impliqués. On a aussi soutenu qu'une partie qui n'était pas liée au contrat ne devrait pas, dans certains cas, devenir responsable du fait de ce dernier, et qu'un affréteur coque nue ne devrait pas être impliqué du fait d'un contrat de transport.

58. On a émis l'opinion qu'une disposition telle que le paragraphe 8.4.2 était à la fois importante et justifiée, du fait en particulier que, dans la pratique, la question de l'identification du transporteur était fondamentale pour établir la responsabilité. Cet article a bénéficié d'un appui en raison de sa clarté et parce qu'il créait simplement une présomption au lieu de dicter une règle rigide. Il a été noté qu'il pouvait poser d'autres problèmes, par exemple lorsqu'il y avait un consortium de transporteurs, mais que dans l'ensemble, le principe qu'il incorporait comblait une lacune, et méritait l'appui du Groupe de travail et un examen plus approfondi par ce dernier. On a indiqué aussi que l'inclusion de parties non contractantes n'était pas une idée nouvelle car, dans de nombreux États, les propriétaires inscrits peuvent déjà être tenus responsables sur la base de privilèges maritimes en cas de réclamation concernant les marchandises. Une autre suggestion a été de créer une présomption irréfragable en maintenant la première phrase et en supprimant les deux dernières.

59. On s'est en outre inquiété du fait qu'une disposition telle que le paragraphe 8.4.2 risquait d'accroître encore l'incertitude, car son rapport avec les pratiques jurisprudentielles de certains États concernant l'identité du transporteur n'apparaissait pas clairement. On a fait mention d'une jurisprudence qui plaçait l'accent sur l'entête du document de transport lorsque celui-ci n'indiquait pas le nom du transporteur sur son recto ou qui imputait la responsabilité à plusieurs transporteurs pour un connaissance unique, ou à un transporteur apparent lorsque le document n'indiquait pas clairement le transporteur. Une autre réserve a porté sur la deuxième phrase, à propos de laquelle on a dit qu'il n'apparaissait pas clairement si c'était là le seul moyen par lequel le propriétaire inscrit pouvait réfuter la présomption qui y était énoncée. On a fait valoir que le propriétaire inscrit devrait être libre de proposer tout moyen de preuve qui réfuterait la présomption selon laquelle il était le transporteur. On a aussi fait observer que, comme il n'est pas exigé que le transporteur donne son nom et son adresse véritables, la possibilité existe qu'il soit incité à s'abstenir, intentionnellement, de fournir ces informations, et laisser ainsi le propriétaire inscrit du navire dans la position du transporteur, et susceptible d'être tenu responsable. On s'est inquiété par ailleurs de savoir quel document devrait être utilisé pour établir l'identité du transporteur. On a noté aussi que l'hypothèse retenue en ce qui concerne le projet d'instrument était qu'il devait couvrir le transport de porte à porte, et que la présomption contenue dans l'article risquait d'être tout à fait inappropriée, par exemple, dans le cas où le transporteur qui n'avait pas donné son identité était un transporteur non exploitant d'un navire.

60. On a indiqué que les parties à un contrat devraient être plus vigilantes en ce qui concerne l'identité de leurs cocontractants. On a noté que le principe consacré par l'article était important à retenir au nom des propriétaires des marchandises. Selon l'opinion qui a prévalu au sein du Groupe de travail, le paragraphe 8.4.2 identifiait un problème sérieux qui devait être traité dans le projet d'instrument, mais la question exigeait une étude plus approfondie des autres moyens qui permettraient de régler le problème, et la disposition telle qu'elle était rédigée n'était pas encore satisfaisante. Le Groupe de travail a décidé de maintenir le paragraphe 8.4.2 entre crochets dans le projet d'instrument et de l'examiner d'une façon plus détaillée à une date ultérieure.

iii) Paragraphe 8.4.3

61. Le Groupe de travail a jugé le paragraphe 8.4.3 généralement acceptable quant au fond.

2. Projet de chapitre 10 (Livraison au destinataire)

62. Le texte du projet de chapitre 10 qu'a examiné le Groupe de travail était le suivant:

“10.1 Lorsque les marchandises sont parvenues à leur destination, le destinataire qui exerce l'un quelconque de ses droits en vertu du contrat de transport prend livraison des marchandises au moment et au lieu visés à l'article 4.1.3. Si le destinataire, manquant à cette obligation, laisse les marchandises sous la garde du transporteur ou de la partie exécutante, le transporteur ou la partie exécutante agit vis-à-vis des marchandises comme un agent du destinataire, mais sans assumer aucune responsabilité concernant la perte ou le dommage subi par ces marchandises, à moins que cette perte ou ce dommage ne résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit téméairement, en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement.

10.2 À la demande du transporteur ou de la partie exécutante qui livre les marchandises, le destinataire confirme la livraison des marchandises par le transporteur ou la partie exécutante de la manière qui est coutumière au lieu de destination.

10.3.1 Lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable n'a été émis:

- i) La partie contrôlante avise le transporteur, avant ou lors de l'arrivée des marchandises au lieu de destination, du nom du destinataire;
- ii) Le transporteur livre, au moment et au lieu mentionnés à l'article 4.1.3, les marchandises au destinataire sur production, par ce dernier, d'un document d'identification approprié.

10.3.2 Lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable a été émis, les dispositions suivantes s'appliquent:

- a) i) Sous réserve des dispositions de l'article 10.1, le porteur d'un document de transport négociable est en droit de demander livraison

des marchandises au transporteur lorsque celles-ci sont parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur livre les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 4.1.3 à ce porteur contre remise du document de transport négociable. Au cas où plusieurs originaux du document de transport négociable ont été émis, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'avoir tout effet ou validité.

ii) Sous réserve des dispositions de l'article 10.1, le porteur d'un enregistrement électronique négociable est en droit de demander livraison des marchandises au transporteur lorsque celles-ci sont parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur livre les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 4.1.3 à ce porteur si celui-ci démontre conformément aux règles de procédure mentionnées à l'article 2.4 qu'il est le porteur de l'enregistrement électronique. Dès cette livraison, l'enregistrement électronique cesse d'avoir tout effet ou validité.

b) Si le porteur ne demande pas livraison des marchandises au transporteur lorsque celles-ci sont parvenues au lieu de destination, le transporteur avise en conséquence la partie contrôlante ou, si, après un effort raisonnable, il est dans l'incapacité d'identifier ou de trouver la partie contrôlante, le chargeur. Dans ce cas, la partie contrôlante ou le chargeur donne au transporteur des instructions concernant la livraison des marchandises. Si le transporteur est dans l'incapacité, après un effort raisonnable, d'identifier et de trouver la partie contrôlante ou le chargeur, la personne mentionnée à l'article 7.7 est réputée être le chargeur aux fins du présent alinéa.

c) Nonobstant la disposition de l'alinéa d) du présent article, un transporteur qui livre les marchandises sur instruction de la partie contrôlante ou du chargeur conformément à l'alinéa b) du présent article est libéré de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport [au porteur], indépendamment du fait de savoir si le document de transport négociable lui a été remis, ou si la personne demandant livraison en vertu d'un enregistrement électronique négociable a démontré, conformément aux règles de procédure visées à l'article 2.4, qu'elle est le porteur.

d) Lorsque la livraison des marchandises par le transporteur au lieu de destination est effectuée sans que le document de transport négociable soit remis au transporteur ou sans que soit faite la démonstration visée à l'alinéa a) ii) ci-dessus, une personne qui devient porteur après que le transporteur a livré les marchandises au destinataire ou à une personne ayant droit à ces marchandises en vertu de tout arrangement contractuel ou autre différent du contrat de transport n'acquiert des droits en vertu du contrat de transport que si la transmission du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable s'est effectuée en vertu d'arrangements contractuels ou autres conclus avant cette livraison des marchandises, à moins que cette personne, au moment où elle est devenue porteur, n'ait pas eu ou n'ait pas pu raisonnablement avoir connaissance de cette livraison.

e) Lorsque la partie contrôlante ou le chargeur ne donne pas au transporteur des instructions suffisantes quant à la livraison des marchandises, le transporteur est fondé, sous réserve de tout autre recours qu'il peut opposer à cette partie contrôlante ou à ce chargeur, à exercer ses droits en vertu de l'article 10.4.

10.4.1 a) Lorsque les marchandises sont parvenues au lieu de destination et:

i) Que les marchandises ne sont pas effectivement prises en charge par le destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 4.1.3 et qu'il n'a été conclu entre le transporteur ou la partie exécutante et le destinataire aucun contrat explicite ou implicite succédant au contrat de transport; ou

ii) Que le transporteur n'est pas autorisé en vertu de la législation ou de la réglementation applicable à livrer les marchandises au destinataire;

le transporteur peut exercer les droits et recours mentionnés à l'alinéa b).

b) Dans les circonstances spécifiées à l'alinéa a), le transporteur peut, aux risques et pour le compte de la personne ayant droit aux marchandises, exercer certains ou la totalité des droits et recours suivants:

i) Stocker les marchandises en tout lieu approprié;

ii) Débiller les marchandises si elles sont emballées dans des conteneurs, ou prendre vis-à-vis des marchandises les autres mesures que, de l'avis du transporteur, les circonstances peuvent raisonnablement exiger; ou

iii) Faire vendre les marchandises conformément aux pratiques ou aux prescriptions législatives ou réglementaires du lieu où les marchandises sont alors situées.

c) Lorsque les marchandises sont vendues en vertu des dispositions de l'alinéa b) iii), le transporteur peut déduire du produit de la vente le montant nécessaire pour:

i) Payer ou rembourser toute dépense encourue en rapport avec les marchandises; et

ii) Payer ou rembourser au transporteur tout autre montant visé à l'article 9.5 a) qui lui est dû.

Sous réserve de ces déductions, le transporteur conserve le produit de la vente au profit de l'ayant droit aux marchandises.

10.4.2 Le transporteur n'est autorisé à exercer le droit visé à l'article 10.4.1 qu'après avoir avisé soit la personne éventuellement indiquée dans les données du contrat comme étant la personne à aviser de l'arrivée des marchandises au lieu de destination, soit le destinataire, soit encore la partie contrôlante ou le chargeur que les marchandises sont parvenues au lieu de destination.

10.4.3 Lorsqu'ils exercent les droits visés à l'article 10.4.1, le transporteur ou la partie exécutante agissent en tant qu'agent de l'ayant droit aux marchandises, mais sans assumer aucune responsabilité concernant la perte ou

le dommage subi par ces marchandises, à moins que cette perte ou ce dommage ne résulte [d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit témérairement en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement].”

a) *Remarques générales*

63. Il a été dit devant le Groupe de travail que le projet de chapitre 10 se composait essentiellement de dispositions novatrices destinées à indiquer ce qui constituait une livraison et à traiter de problèmes pressants qui se posaient fréquemment dans la pratique quotidienne. Le premier, qui arrivait souvent, était que les marchandises n'étaient pas réclamées par le destinataire, et le second que le destinataire demandait la livraison, mais n'était pas en mesure de remettre le document de transport négociable au transporteur. On a noté que l'article 10.1 disposait que, lorsque les marchandises étaient parvenues à leur destination, le destinataire était tenu d'en prendre livraison s'il avait exercé l'un quelconque de ses droits en vertu du contrat de transport. On a dit que l'article 10.2 ne prêtait pas à controverse. L'article 10.3.1 traitait de la situation dans laquelle, en l'absence de document négociable, le transporteur devait livrer les marchandises au destinataire sur présentation d'un document d'identification approprié. Il a été expliqué que l'article 10.3.2 traitait de l'aspect du chapitre 10 qui pouvait le plus prêter à controverse, à savoir le cas du document de transport négociable. Le sous-alinéa i) de son alinéa a) exposait la pratique traditionnelle: le porteur d'un document de transport négociable était en droit de demander la livraison des marchandises, auquel cas le transporteur devait lui livrer les marchandises contre remise du document de transport négociable. On a noté que les alinéas c) et d) visaient les cas dans lesquels le document de transport ou le connaissement n'était pas produit à destination. Il a été indiqué au Groupe de travail que ces projets de disposition cherchaient à régler un problème qui se posait de longue date et pour lequel il n'y avait pas de solution simple, et tentaient d'établir un juste équilibre entre les droits de toutes les parties concernées.

64. On a émis l'avis que l'article 10.1 pouvait sur le principe être approuvé car il comportait des dispositions qui étaient comparables à d'autres textes, comme ceux qui prévoyaient un régime de responsabilité applicable au directeur d'entrepôt ou au dépositaire qui prenait les marchandises sous sa garde. Selon un avis largement partagé, même si les diverses dispositions du projet de chapitre 10 devraient sans doute être restructurées et si l'économie du projet de chapitre devrait être revue dans les futures versions du projet d'instrument, le projet de chapitre était généralement acceptable sur le fond.

b) *Article 10.1*

65. Le principe selon lequel le projet d'instrument devait comporter une disposition faisant obligation au destinataire de prendre livraison au moment et au lieu convenus dans le contrat de transport, ou conformément aux pratiques, coutumes ou usages du commerce a été appuyé. On a déclaré que le projet de disposition avait le mérite de chercher à établir un équilibre entre les intérêts du chargeur et ceux du transporteur et d'apporter une solution souple à certains des problèmes liés à la livraison. On a émis l'avis que l'article 10.1 pourrait prévoir des sanctions supplémentaires, comme la résiliation du contrat, à imposer au destinataire dans les cas où celui-ci manquait à son obligation de prendre livraison.

66. Une réserve a toutefois été émise au sujet de l'équilibre réalisé entre les intérêts des chargeurs et ceux du transporteur. On a fait valoir que l'article 10.1 conférait au transporteur des droits trop étendus puisque aucune responsabilité n'était mise à sa charge en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises, sauf si la perte ou le dommage résultait d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit dans l'intention de les provoquer soit témérement. On a répondu que dans l'article 10.1, l'intention était d'indiquer le fondement de la responsabilité du transporteur en cas de perte de la cargaison ou de dommage causé à celle-ci dans la situation où le transporteur était contraint de laisser son navire être utilisé comme entrepôt flottant. C'est pourquoi l'article imposait un degré de diligence comparable à celui applicable à un entreposeur. L'article 10.4, en revanche, était libellé de façon non contraignante, et l'intention était de conférer au transporteur la faculté d'exercer certains droits qui étaient cependant limités par certaines conditions prévues pour protéger le destinataire.

67. On a déclaré préférer que l'obligation de prendre livraison ne soit subordonnée à l'exercice d'aucun droit par le destinataire mais soit au contraire inconditionnelle. On a aussi émis une réserve au sujet de l'interaction entre les articles 10.1 et 10.4, et il a été recommandé de clarifier le rapport entre ces deux dispositions. Il a été suggéré de fusionner les articles 10.1 et 10.4. Afin de réduire la confusion causée par l'interaction entre les articles 10.1 et 10.4, il a aussi été suggéré de supprimer la deuxième phrase de l'article 10.1, l'article 10.4 demeurant un article distinct.

68. Le principe consacré à l'article 10.1 a emporté l'adhésion générale, mais des préoccupations ont été manifestées au sujet du concept d'"agent". Dans certains régimes juridiques nationaux, les droits, obligations et responsabilités des agents étaient clairement définis, et il a été suggéré, afin d'éviter toute confusion à cet égard, de ne pas mentionner ce concept dans ce projet de disposition. On a cependant aussi fait valoir qu'il importait que le transporteur ou la partie exécutante reçoive la qualification d'agent du destinataire afin que le transporteur exerce un pouvoir sur les marchandises et afin d'éviter la responsabilité civile, à condition qu'aucun dommage n'ait été causé et qu'une limite soit fixée en cas de faute inexcusable.

69. On a aussi déclaré que l'article 10.1 devait être examiné à la lumière de la loi sur la vente de marchandises, qui n'imposait pas d'obligation inconditionnelle de prendre livraison des marchandises. On a toutefois fait observer que la règle posée dans cet article était conforme au droit de refuser les marchandises prévu à l'article 86 de la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises, ce à quoi l'on a répliqué que tous les États n'étaient pas parties à cette convention et que les dispositions de la Convention n'étaient pas contraignantes. Ce dernier point était, a-t-on dit, important puisque la disposition de l'article 10.1 énonçant l'obligation de prendre livraison était elle contraignante.

70. On a déclaré craindre que dans la formulation actuelle de l'article 10.1, la responsabilité des parties exécutantes puisse être engagée du fait de l'acte ou de l'omission du transporteur visé dans la deuxième phrase. Cet écueil pourrait, a-t-on dit, être évité si l'on ajoutait les mots "ou de la partie exécutante" après les mots "d'un acte ou d'une omission du transporteur".

71. L'intention a été appelée sur un risque de confusion en ce qui concerne le rapport entre le projet de chapitre 10 et le projet de chapitre 11 consacré au droit de

contrôle. On a suggéré, pour éliminer ce risque, de prévoir que la partie contrôlante ne pourrait se substituer au destinataire que jusqu'à ce que ce dernier ait exercé ses droits en vertu du contrat, après quoi le droit de contrôle cesserait d'exister.

72. Après un débat, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir un projet révisé en tenant dûment compte des vues qui avaient été exprimées et des suggestions qui avaient été faites, ainsi que de la nécessité d'assurer la cohérence entre les diverses versions linguistiques.

c) *Article 10.2*

73. Le Groupe de travail a jugé l'article 10.2 généralement acceptable sur le fond.

d) *Article 10.3*

i) *Paragraphe 10.3.1*

74. Il a été rappelé au Groupe de travail que le paragraphe 10.3.1 était censé régir la situation dans laquelle aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable n'avait été émis. On a déclaré que les dispositions étaient rédigées de façon équilibrée, le sous-alinéa i) disposant que la partie contrôlante devait mettre le transporteur en mesure d'effectuer la livraison en lui communiquant le nom du destinataire, et le sous-alinéa ii) que le transporteur devait livrer les marchandises comme convenu dans le contrat de transport, sur production par le destinataire d'un document d'identification approprié.

75. Il a été dit que ce projet de disposition prêtait à confusion car il ne pouvait être interprété comme impliquant que le transporteur ignorait l'identité du destinataire jusqu'à la fin du transport. Or, sauf si la partie contrôlante changeait de destinataire en cours de transport, il était très probable que le transporteur connaîtrait dès le début l'identité du destinataire. On a expliqué que l'intention, dans le paragraphe 10.3.1, était d'énoncer l'obligation générale de la partie contrôlante de mettre le transporteur en mesure d'effectuer la livraison. Il a été suggéré que le Groupe de travail envisage de modifier le paragraphe 8.2.1 de façon à inclure le nom et l'adresse du destinataire parmi les données du contrat devant figurer sur le document de transport.

76. On a demandé quelles seraient les conséquences si le transporteur ne suivait pas la règle énoncée au sous-alinéa ii). On a déclaré que cette question devrait être laissée au droit national et que le sous-alinéa ii) devrait être révisé de façon à indiquer que le transporteur avait le droit, mais non pas l'obligation, de refuser la livraison si un document d'identification approprié ne lui était pas présenté.

77. Le Groupe de travail a jugé généralement acceptable les principes consacrés au paragraphe 10.3.1. Il a prié le secrétariat d'établir un projet révisé en tenant dûment compte des vues qui avaient été exprimées et des suggestions qui avaient été faites.

ii) *Paragraphe 10.3.2*

78. Il a été rappelé au Groupe de travail que le paragraphe 10.3.2 visait la situation dans laquelle un document de transport négociable avait été émis et que les dispositions du sous-alinéa i) de l'alinéa a) correspondaient à la pratique actuelle: le porteur du document négociable avait le droit de demander la livraison des

marchandises dès leur arrivée au lieu de destination, et le transporteur avait l'obligation de livrer les marchandises dès la remise du document négociable. Il a été souligné que le sous-alinéa ii) de l'alinéa a), qui visait le cas où avait été émis un enregistrement électronique négociable, était le pendant du sous-alinéa i), qui visait celui où avait été émis un document de transport négociable sur support papier, mais que le porteur d'un enregistrement électronique négociable devait, conformément à l'article 2.4, démontrer qu'il était le porteur. On a fait observer que l'article 2.4 était une pièce maîtresse du régime prévu dans le projet d'instrument en cas de recours à un enregistrement électronique. Il a été rappelé au Groupe de travail que si le porteur du document négociable ne demandait pas la livraison, l'alinéa b) prévoyait un mécanisme permettant au transporteur de mettre la partie contrôlante, ou à défaut le chargeur, en mesure de lui donner des instructions concernant la livraison des marchandises. Il a également été rappelé que l'alinéa c) libérait le transporteur uniquement de l'obligation de livrer les marchandises conformément au contrat de transport, mais non pas de ses autres obligations. On a noté que l'alinéa d) réduisait les droits du porteur dans certaines circonstances, mais que le risque continuait de peser sur le transporteur si la transmission du document négociable s'était effectuée avant la livraison. On a fait observer que l'intention, dans le paragraphe 10.3.2, était de faire en sorte qu'une part du risque continue d'être assumée par le transporteur, et d'apporter une solution équilibrée aux problèmes liés au fait que le porteur d'un document de transport négociable ne demandait pas la livraison.

79. Le principe consacré au paragraphe 10.3.2 a bénéficié d'un appui général. On s'est félicité que le projet de disposition cherche à résoudre un problème pratique d'importance concernant la livraison de la cargaison qui, depuis de nombreuses années, préoccupait le monde des transports, tant les transporteurs que les chargeurs. Le Groupe de travail a estimé que ce problème devait être réglé dans une convention. On a relevé que le transporteur n'était pas couvert par les groupes internationaux d'assurance lorsqu'il livrait des marchandises sans que le document de transport lui soit remis, mais on a reconnu qu'il était souvent difficile pour le destinataire d'obtenir ce document avant la livraison des marchandises. On s'est déclaré favorable à l'idée de protéger un transporteur lorsque celui-ci avait agi correctement et prudemment. De l'avis général, ce projet de disposition constituait une bonne base pour affiner le texte.

80. On a toutefois fait observer que le Groupe de travail devrait soigneusement examiner l'équilibre entre les différents droits et obligations des parties, et leurs conséquences, afin de parvenir à une solution bien pesée et réaliste.

81. Le Groupe de travail a jugé les sous-alinéas i) et ii) de l'alinéa a) généralement acceptables.

82. À propos de l'alinéa b), on a déclaré que le transporteur devrait être tenu d'accepter le document de transport négociable, et que si le porteur du document ne demandait pas la livraison des marchandises, le transporteur devrait être tenu d'en aviser la partie contrôlante. On s'est déclaré favorable à la suggestion selon laquelle le principe exprimé à l'alinéa b) devrait également s'appliquer lorsque aucun instrument négociable n'a été émis. On a en outre déclaré que cet alinéa devrait énoncer les conséquences qu'aurait pour le transporteur le fait de ne pas aviser la partie contrôlante ou le chargeur ou la partie réputée être le chargeur conformément à l'article 7.7. On a toutefois fait observer que si le transporteur ne parvenait pas à

trouver le destinataire, l'alinéa e) s'appliquait, et le transporteur était alors habilité à exercer les droits que lui conférait l'article 10.4.

83. On ne voyait pas bien l'interaction entre les alinéas c) et d) du paragraphe 10.3.2, attendu qu'aux termes de cette dernière disposition, le porteur de bonne foi acquérait une certaine protection juridique, tandis que sa position juridique n'était pas claire. On a demandé que des précisions soient apportées au libellé à cet égard.

84. Des préoccupations se sont fait jour au sujet de l'alinéa 10.3.2 d). Il a été suggéré d'en réviser le texte pour assurer une plus grande protection au tiers qui deviendrait porteur du document de transport négociable une fois la livraison effectuée. Il a été alors expliqué que l'article reposait sur deux piliers: le contrat de transport passé entre le transporteur et le chargeur conformément auquel le transporteur a convenu de remettre les marchandises à une personne déterminée, et le principe général qui voulait que le transporteur sollicitât des instructions de son cocontractant et que le chargeur permît au transporteur de s'acquitter de sa partie du contrat. En réponse à une question concernant le point de savoir pourquoi le paragraphe 10.3.2 ne visait que les documents de transport négociables contrairement à des conventions telles que la CMR qui, sur ce sujet, s'étendaient aux documents non négociables, on a fait observer que le problème se posait vraiment lorsqu'un document de transport négociable avait été émis car, en principe, le connaissance s'éteignait à l'arrivée des marchandises à leur destination.

85. D'autres craintes ont été exprimées au sujet de l'effet que cette disposition pourrait avoir sur le principe existant dans certains régimes juridiques nationaux, selon lequel la charge de la preuve, dans le cas où le porteur était de bonne foi, reposait non pas sur la partie qui se disait de bonne foi mais sur celle qui tentait d'apporter la preuve contraire. Il a été déclaré à ce propos que le paragraphe 10.3.2 n'était pas censé régir la charge de la preuve, laquelle serait fonction des circonstances, et avait seulement pour objet d'accorder une certaine protection à un tiers innocent porteur du connaissance lorsque l'on n'avait pas connaissance de la livraison. On s'est dit aussi préoccupé par le fait que la règle énoncée ici risquait d'affaiblir le connaissance en tant que document formant titre et on a suggéré, pour résoudre le problème, de mettre au point un système de connaissances électroniques plus rapidement et plus facilement transférables.

86. Il a été expliqué que le régime que le paragraphe 10.3.2 cherchait à établir représentait un effort de réforme de l'ensemble du système de documents de transport négociables puisque, pensait-on, il s'agissait d'un domaine qu'il était urgent de remettre sur pied. On a aussi émis l'idée que l'ensemble du système souffrait de la pratique commerciale actuelle: en effet, comme il arrivait souvent que les connaissances ne soient pas produits à la livraison, l'industrie avait réagi en apportant ses propres solutions, dont les lettres de garantie étaient un exemple. Ces pratiques, estimait-on, avaient affaibli le connaissance, aussi cette disposition visait-elle à restaurer l'intégrité et l'intérêt du mécanisme du connaissance. On a aussi déclaré que le problème de l'indisponibilité des connaissances à la livraison ne tenait pas à la rapidité avec laquelle un connaissance voyageait, mais était plutôt au fait que la durée des voyages était souvent beaucoup plus courte que celle pendant laquelle les établissements financiers devaient détenir les connaissances.

87. Il a été expliqué au Groupe de travail que l'expression "arrangements contractuels ou autres" employée à l'alinéa d) visait non pas les lettres de garantie,

mais principalement les contrats de vente et en particulier les cas où il existait toute une série d'acheteurs et de vendeurs et que le connaissement ne pouvait pas être transmis suffisamment rapidement de l'un à l'autre pour être produit au moment de la livraison. Cet article avait pour objet de protéger l'acheteur qui recevait le connaissement après la livraison des marchandises, de sorte qu'il puisse acquérir certains droits contractuels au titre du connaissement, quand bien même il n'avait pas pu obtenir lui-même la livraison des marchandises. On a fait observer que cette disposition s'inspirait d'une disposition similaire de la loi sur le transport de marchandises par mer de 1992 du Royaume-Uni. Le deuxième cas que l'alinéa d) du paragraphe 10.3.2 était censé couvrir était celui où il existait un acquéreur de bonne foi d'un connaissement.

88. Au sujet de l'alinéa d) du paragraphe 10.3.2, on a aussi exprimé le souci d'énoncer plus clairement les droits du porteur en possession du document de transport négociable une fois la livraison effectuée. En outre, on s'est déclaré préoccupé par l'imprécision du membre de phrase "n'ait pas pu raisonnablement avoir connaissance de cette livraison".

89. L'idée a été exprimée qu'il faudrait aligner l'alinéa e) sur l'alinéa b) en y ajoutant, après la phrase liminaire "Lorsque la partie contrôlante ou le chargeur ne donne pas au transporteur des instructions suffisantes quant à la livraison des marchandises", le membre de phrase "ou dans les cas où la partie contrôlante ou le chargeur ne peuvent être trouvés". Cette suggestion a été bien accueillie et il a été convenu de la placer entre crochets dans la prochaine version du projet d'instrument établie par le secrétariat.

90. L'idée qui prévalait au Groupe de travail était que le paragraphe 10.3.2 représentait un progrès important et bienvenu dans l'instauration d'un juste équilibre entre les parties dans le cas où le porteur d'un document de transport négociable ne demandait pas la livraison des marchandises. Il a été décidé que le Groupe de travail reprendrait ultérieurement un examen approfondi de cet article et le secrétariat a été prié d'en revoir le libellé en tenant compte des préoccupations qui s'étaient exprimées.

e) *Article 10.4*

91. Il a été dit que le paragraphe 10.4.1 énonçait le principe général établissant la possibilité pour le transporteur d'exercer certains droits et recours dans les cas de non-livraison où existaient des documents de transport négociables et non négociables, et concernant les destinataires qui avaient ou n'avaient pas exercé de droits découlant du contrat de transport. Il a été noté que l'alinéa 10.4.1 b) donnait au transporteur le droit de stocker, déballer ou vendre les marchandises aux risques et pour le compte des personnes qui y avaient droit, et que l'alinéa c) lui donnait le droit de déduire du produit de la vente toute dépense encourue en rapport avec les marchandises ou tout autre montant visé à l'alinéa 9.5 a) qui lui est dû. On a expliqué que le paragraphe 10.4.2 fournissait une garantie au destinataire en exigeant que le transporteur avise ce dernier, la partie contrôlante ou le chargeur avant d'exercer ses droits, et que le paragraphe 10.4.3 rendait le transporteur responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises s'il avait causé cette perte ou ce dommage intentionnellement ou témérement.

92. Bien que le paragraphe 10.4.1 ait été généralement approuvé, on s'est déclaré préoccupé par le membre de phrase "il n'a été conclu entre le transporteur ou la partie exécutante et le destinataire aucun contrat explicite ou implicite succédant au contrat de transport", au motif qu'il était ambigu, car il pouvait être interprété comme concernant un contrat d'entreposage si un tel contrat succédait au contrat de transport; on a dit aussi que la notion d'"explicite ou implicite" était difficile à comprendre.

93. Le principe reflété au paragraphe 10.4.2 a lui aussi recueilli l'approbation générale, avec cette réserve qu'il n'apparaissait pas clairement pourquoi il suffisait que la personne à aviser soit avisée et pourquoi le transporteur n'avait pas à attendre une réponse ou une réaction de la personne avisée avant d'exercer son droit.

94. On s'est de nouveau déclaré préoccupé par l'emploi du terme "agent" au paragraphe 10.4.3, et on a noté que, dans la version anglaise de l'article, il convenait de lire, à la troisième ligne, "loss of or damage to these goods". On a aussi de nouveau attiré l'attention sur le libellé de l'article, qui pouvait être interprété comme laissant entendre que l'acte ou l'omission du transporteur pouvait entraîner la responsabilité de la partie exécutante. La proposition de clarifier ce dernier point en ajoutant l'expression "ou de la partie exécutante" après les mots "d'un acte ou d'une omission du transporteur" a été appuyée. On s'est également déclaré favorable à la suppression, dans la version anglaise du texte, du mot "personal" afin d'élargir la portée de ce projet de disposition.

95. En réponse à une question concernant l'emplacement des crochets dans le paragraphe 10.4.3, on a expliqué qu'ils étaient placés correctement du fait que leur contenu visait à définir la responsabilité du transporteur, mais le groupe de travail devait décider à quel niveau déterminer cette responsabilité avant qu'ils puissent être supprimés. La proposition de les supprimer du présent projet de disposition a bénéficié d'un certain appui.

96. On a fait observer qu'il y avait des similitudes dans le contenu des paragraphes 10.4.3 et 10.4.1 et il a été suggéré d'harmoniser en conséquence la terminologie qui y était employée. Cette suggestion a bénéficié d'un certain appui.

97. On a fait observer que, lorsque le transporteur exerçait ses droits en vertu du paragraphe 10.4.1, il pouvait en résulter des dépenses en plus des dépenses liées à la perte ou au dommage, par exemple des dépenses découlant de l'entreposage ou de la vente. On a noté en outre que la valeur des marchandises pourrait dans certains cas ne pas couvrir les dépenses encourues. Il a été proposé d'inclure au paragraphe 10.4.3 l'idée que, lorsqu'il exerce les droits visés au paragraphe 10.4.1, le transporteur ou la partie exécutante peut occasionner des dépenses et des risques, et que ces dépenses et ces risques doivent être assumés par l'ayant droit aux marchandises.

98. Il a été dit que la référence faite au sous-alinéa 10.4.1 c) ii) à la possibilité pour le transporteur de déduire du produit de la vente le montant nécessaire pour rembourser le transporteur en vertu de l'alinéa 9.5 a) devrait être placée entre crochets étant donné que cet alinéa n'avait pas encore été approuvé par le Groupe de travail. On a fait observer que dans les conclusions auxquelles il était parvenu au sujet de l'alinéa 9.5 a), le Groupe n'avait pas décidé de mettre la disposition entre crochets (A/CN.9/525, par. 123), et qu'il serait inapproprié de le faire dans le sous-alinéa 10.4.1 c) ii).

99. Le Groupe de travail a approuvé dans l'ensemble l'article 10.4 et a prié le secrétariat d'établir un projet révisé en tenant dûment compte des vues exprimées et des suggestions faites.

3. **Projet de chapitre 11 (Droit de contrôle)**

100. Le texte du projet de chapitre 11 examiné par le Groupe de travail était le suivant:

“11.1. Le droit de contrôle des marchandises désigne le droit, en vertu du contrat de transport, de donner au transporteur des instructions concernant ces marchandises pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est indiquée à l'article 4.1.1. Ce droit de donner au transporteur des instructions comprend le droit:

- i) De donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises qui ne constituent pas une modification du contrat de transport;
- ii) D'exiger la livraison des marchandises avant leur arrivée au lieu de destination;
- iii) De remplacer le destinataire par toute autre personne, y compris la partie contrôlante;
- iv) De convenir avec le transporteur d'une modification du contrat de transport.

11.2 a) Lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable n'est émis, les règles suivantes s'appliquent:

- i) Le chargeur est la partie contrôlante à moins que le chargeur et le destinataire conviennent qu'une autre personne est la partie contrôlante et que le chargeur en informe le transporteur. Le chargeur et le destinataire peuvent convenir que le destinataire est la partie contrôlante;
- ii) La partie contrôlante peut transférer le droit de contrôle à une autre personne, auquel cas l'auteur du transfert perd son droit de contrôle. L'auteur et le bénéficiaire du transfert informent le transporteur de ce transfert;
- iii) Lorsque la partie contrôlante exerce le droit de contrôle conformément à l'article 11.1, elle produit un document d'identification approprié;

b) Lorsqu'un document de transport négociable est émis, les règles suivantes s'appliquent:

- i) Le porteur ou, lorsque plusieurs originaux du document de transport négociable sont émis, le porteur de tous les originaux est la seule partie contrôlante;
- ii) Le porteur peut transférer le droit de contrôle en transmettant le document de transport négociable à une autre personne conformément à l'article 12.1, auquel cas l'auteur du transfert perd son droit de contrôle. Lorsque plusieurs originaux de ce document ont été émis, tous les

originaux doivent être transmis pour que le droit de contrôle soit transféré;

iii) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur présente le document de transport négociable au transporteur si celui-ci le demande. Lorsque plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés;

iv) Toute instruction visée à l'article 11.1 ii), iii) et iv) qui est donnée par le porteur est, lorsqu'elle prend effet conformément à l'article 11.3, portée sur le document de transport négociable;

c) Lorsqu'un enregistrement électronique négociable est émis:

i) Le porteur est la seule partie contrôlante et peut transférer le droit de contrôle à une autre personne en transmettant l'enregistrement électronique négociable conformément aux règles de procédure visées à l'article 2.4, auquel cas l'auteur du transfert perd son droit de contrôle;

ii) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur, lorsque le transporteur le demande, démontre, conformément aux règles de procédure visées à l'article 2.4, qu'il est le porteur;

iii) Toute instruction visée à l'article 11.1 ii), iii) et iv) qui est donnée par le porteur est, lorsqu'elle prend effet conformément à l'article 11.3, portée dans l'enregistrement électronique;

d) Nonobstant les dispositions de l'article 12.4, une personne qui n'est pas le chargeur ou la personne visée à l'article 7.7 et qui a transféré le droit de contrôle sans avoir exercé ce droit est, lors de ce transfert, libérée des obligations imposées à la partie contrôlante par le contrat de transport ou par le présent instrument.

11.3 a) Sous réserve des dispositions des alinéas b) et c) du présent article, toute instruction mentionnée à l'article 11.1 i), ii) ou iii) qui:

i) Peut raisonnablement être exécutée selon ses termes au moment où elle parvient à la personne qui doit l'exécuter;

ii) Ne gênera pas les activités normales du transporteur ou d'une partie exécutante; et

iii) N'entraînerait aucune dépense additionnelle, perte ou dommage pour le transporteur, la partie exécutante ou toute personne ayant des droits sur d'autres marchandises transportées pendant le même voyage;

est exécutée par le transporteur. Si l'on a des raisons de penser qu'une ou plusieurs des conditions mentionnées aux sous-alinéas i), ii) et iii) du présent alinéa ne sont pas satisfaites, le transporteur n'est nullement obligé d'exécuter l'instruction;

b) Dans tous les cas, la partie contrôlante indemnise le transporteur, les parties exécutantes et toute personne ayant des droits sur d'autres marchandises transportées pendant le même voyage de toute dépense additionnelle, perte ou dommage pouvant résulter de l'exécution de toute instruction en vertu du présent article;

- c) Un transporteur qui:
 - i) A des raisons de s'attendre que l'exécution d'une instruction en vertu du présent article entraînera une dépense additionnelle, une perte ou un dommage; et
 - ii) Est néanmoins disposé à exécuter cette instruction;

est en droit d'obtenir de la partie contrôlante une garantie correspondant au montant de la dépense additionnelle, de la perte ou du dommage auxquels il est raisonnable de s'attendre.

11.4. Les marchandises livrées en application d'une instruction conformément à l'article 11.1 ii) sont réputées être livrées au lieu de destination et les dispositions relatives à cette livraison, telles qu'énoncées à l'article 10, s'appliquent à ces marchandises.

11.5. Si, pendant la période où le transporteur a la garde des marchandises, celui-ci a raisonnablement besoin d'informations, d'instructions ou de documents en sus de ceux visés à l'article 7.3 a), il demande ces informations, instructions ou documents à la partie contrôlante. Si le transporteur, après un effort raisonnable, n'est pas en mesure d'identifier et de trouver la partie contrôlante, ou si la partie contrôlante n'est pas en mesure de lui fournir des informations, instructions ou documents satisfaisants, cette obligation incombe au chargeur ou à la personne visée à l'article 7.7.

11.6. Les dispositions des articles 11.1 ii) et iii) et 11.3 peuvent être modifiées par convention entre les parties. Les parties peuvent aussi restreindre ou exclure la possibilité de transférer le droit de contrôle visé à l'article 11.2 a) ii). Si un document de transport ou un enregistrement électronique est émis, toute convention visée au présent paragraphe doit être indiquée dans les données du contrat."

a) Remarques générales

101. Bien qu'il ait été généralement estimé qu'une disposition concernant le droit de contrôle compléterait utilement les instruments traditionnels relatifs au transport maritime, les avis et les craintes exprimés au sujet du projet de chapitre à la neuvième session du Groupe de travail ont été renouvelés (voir A/CN.9/510, par. 55 et 56). On a fait observer qu'il faudrait, au moment de la révision du projet de chapitre 11, veiller en particulier à éviter les divergences entre les différentes versions linguistiques.

b) Article 11.1

102. Sur un point de rédaction, on a exprimé la crainte qu'au sous-alinéa i), le sens exact du membre de phrase "de donner ou de modifier des instructions ... qui ne constituent pas une modification du contrat de transport" ne soit pas clair. On a fait observer que celui-ci pouvait être considéré comme contradictoire. Tout en reconnaissant qu'un libellé plus explicite serait peut-être nécessaire, on a répondu qu'il faudrait faire une distinction claire, quant au fond, entre ce qu'on considérerait comme une modification mineure ou "normale" des instructions concernant les marchandises, par exemple la température à laquelle elles devaient être entreposées, et une modification plus fondamentale du contrat de transport.

103. S'agissant du sous-alinéa iv), on a proposé de supprimer cette disposition pour préserver le caractère unilatéral de toute instruction qui pourrait être donnée au transporteur par la partie contrôlante, par opposition à toute modification des clauses du contrat de transport, qui exigerait l'accord mutuel des parties au contrat. On a répondu que si le sous-alinéa iv) ne concernait pas directement l'exercice du droit de contrôle, il était particulièrement utile pour définir ce droit puisqu'il indiquait clairement que la partie contrôlante devait être considérée comme l'interlocuteur du transporteur pendant le voyage. Bien qu'une modification du contrat de transport doive normalement être négociée entre les parties audit contrat, on a fait observer que le chargeur n'était peut-être pas toujours la personne à laquelle le transporteur devait s'adresser en priorité quand il fallait prendre une décision urgente concernant les marchandises. Lorsqu'un dialogue susceptible d'entraîner une modification de certaines clauses du contrat de transport devait être engagé d'urgence entre le transporteur et la personne la plus directement concernée par les marchandises, on a émis l'avis que la partie contrôlante serait le meilleur interlocuteur du transporteur.

104. Après un débat, le Groupe de travail a estimé que la teneur de l'article 11.1 était dans l'ensemble acceptable. Il a prié le secrétariat de garder à l'esprit l'échange de vues ci-dessus lorsqu'il établira la version révisée de cette disposition en vue de la poursuite des débats lors d'une session ultérieure.

c) *Article 11.2*

i) *Alinéa 11.2 a)*

105. S'agissant du sous-alinéa i), on a demandé pourquoi l'accord du destinataire était nécessaire pour désigner une partie contrôlante autre que le chargeur, alors que le destinataire n'était pas partie au contrat de transport. Il a aussi été fait observer que si le contrat prévoyait que le chargeur était la partie contrôlante, le sous-alinéa ii) lui conférait le pouvoir de transférer unilatéralement son droit de contrôle à une autre personne. Il a été répondu que la désignation de la partie contrôlante avait lieu au tout début du processus de transport, voire avant la conclusion du contrat de transport. À ce stade, la désignation de la partie contrôlante pouvait être un point important pour l'opération de vente sous-jacente entre le chargeur et le destinataire. C'est pourquoi on avait jugé approprié que le destinataire joue un rôle dans la désignation de la partie contrôlante.

106. S'agissant de la durée du droit de contrôle, on a fait observer qu'en vertu de l'article 11.2, la partie contrôlante conservait le contrôle des marchandises jusqu'à leur livraison finale (voir A/CN.9/WG.III/WP.21, par. 188). On a demandé pourquoi le projet d'instrument s'écartait des Règles uniformes pour les lettres de transport maritime du CMI en ne prévoyant pas de transfert automatique du droit de contrôle du chargeur au destinataire dès que les marchandises étaient parvenues à leur lieu de livraison. On a estimé, à cet égard, que le projet d'instrument risquait de mettre le transporteur dans une situation difficile si le droit de contrôle pouvait être transféré ou exercé sous une autre forme après que les marchandises étaient parvenues à leur lieu de livraison. On a donc proposé de modifier le projet d'instrument de sorte qu'il soit parfaitement compatible avec les Règles uniformes pour les lettres de transport maritime du CMI. Le Groupe de travail a pris note de cette proposition. Il a été répondu que, s'il existait un tel transfert automatique, l'instruction la plus fréquente donnée par le chargeur au transporteur, à savoir celle de ne pas livrer les

marchandises avant qu'il n'ait reçu du chargeur la confirmation que le règlement des marchandises avait été effectué, pourrait devenir inexécutable. C'est pourquoi la durée du droit de contrôle en vertu du projet d'instrument avait été étendue jusqu'au moment où les marchandises avaient été effectivement livrées. De façon plus générale, on a fait remarquer que l'alinéa a) s'appliquait lorsque aucun document de transport négociable n'avait été émis, situation dans laquelle il était essentiel de disposer d'une certaine souplesse dans le transfert du droit de contrôle.

107. S'agissant du sous-alinéa ii), on a exprimé la crainte que, en vertu de la législation en vigueur dans certains pays, le transfert du droit de contrôle ne puisse s'effectuer par simple notification donnée au transporteur par le bénéficiaire du transfert. Il a été dit que seule une notification donnée par l'auteur du transfert devrait être considérée comme un moyen acceptable d'informer le transporteur dudit transfert. À cet égard, on a soulevé une question plus générale concernant la relation entre les articles 11.2 et 12.3. On a proposé que la question du transfert du droit de contrôle soit soumise au droit interne applicable. Le Groupe de travail a pris note de cette proposition mais le sentiment général a été que le projet de chapitre 11 ne devrait pas faire référence au droit interne. Il a été convenu qu'il faudrait peut-être examiner plus avant plusieurs options pour déterminer quelles parties devraient informer le transporteur du transfert du droit de contrôle.

108. Après un débat, le Groupe de travail a estimé que la teneur de l'alinéa 11.2 a) était dans l'ensemble acceptable. Il a prié le secrétariat de garder à l'esprit l'échange de vues ci-dessus lorsqu'il établira une version révisée de cette disposition en vue de la poursuite des débats lors d'une session ultérieure.

ii) *Alinéa 11.2 b)*

109. On exprimé la crainte que le fait de mentionner le "porteur" du connaissance ne constitue une restriction excessive et indiqué que la personne au profit de laquelle le connaissance était endossé devrait également être mentionnée à l'alinéa b). Il a été répondu que la définition du terme "porteur" dans l'article 1.12 réglait cette question de façon satisfaisante.

110. En ce qui concerne le sous-alinéa iii), on a exprimé l'opinion que ce projet de disposition ne traitait pas de façon suffisante les conséquences de la situation où le porteur ne présentait pas tous les exemplaires du document négociable au transporteur. Il a été suggéré de prévoir dans le projet d'instrument qu'en pareil cas le transporteur devrait être libre de refuser d'exécuter les instructions données par la partie contrôlante. Il a également été suggéré de faire figurer une indication similaire dans le sous-alinéa c) ii). Le Groupe de travail a estimé d'une manière générale que si tous les exemplaires du connaissance n'avaient pas été présentés par la partie contrôlante, le droit de contrôle ne pouvait pas être exercé. Il a été suggéré de prévoir une exception à la règle selon laquelle la partie contrôlante devait présenter tous les exemplaires du connaissance pour les cas où le transporteur détenait déjà un exemplaire du connaissance. Le Groupe de travail a accepté d'une manière générale cette suggestion.

111. Après examen, le Groupe de travail a jugé acceptable d'une manière générale l'alinéa b) quant au fond, sous réserve des vues et des suggestions susmentionnées. Le secrétariat a été invité à garder présente à l'esprit la discussion ci-dessus

lorsqu'il établira la version révisée de cette disposition pour la poursuite des débats à une session ultérieure.

iii) *Alinéa 11.2 c)*

112. Le Groupe de travail a décidé d'attendre pour examiner l'alinéa c) que l'on ait une idée plus précise de la façon dont les questions concernant le commerce électronique seraient traitées dans le projet d'instrument.

iv) *Alinéa 11.2 d)*

113. Le Groupe de travail a jugé l'alinéa d) acceptable d'une manière générale quant au fond.

d) *Article 11.3*

i) *Alinéa 11.3 a)*

114. Il a été demandé quelle était la relation entre les sous-alinéas 11.3 a) iii) et 11.1 ii). Il a été affirmé que l'exercice du droit de contrôle en vertu du sous-alinéa 11.1 ii) entraînerait inévitablement des dépenses supplémentaires. Toutefois, si les dépenses supplémentaires résultant de la livraison des marchandises avant leur arrivée au lieu de destination pouvaient être mineures et acceptables dans certains cas, elles pouvaient être plus difficilement acceptables dans d'autres cas du point de vue du transporteur, par exemple lorsque les instructions reçues de la parties contrôlante avaient pour effet de changer le port de destination du navire. Pour éviter une contradiction entre ces deux dispositions, il a été proposé soit que le transporteur ne soit pas obligé d'exécuter l'instruction reçue en application du sous-alinéa 11.1 ii), soit que le sous-alinéa 11.3 a) iii) limite l'obligation du transporteur d'exécuter cette instruction aux cas dans lesquels celle-ci n'entraînerait pas de dépenses supplémentaires "importantes".

115. Selon une opinion contraire, la question des "dépenses supplémentaires" ne devrait pas être traitée dans l'alinéa a). On a souligné que celle-ci était couverte de façon suffisante par l'alinéa c). Un large appui a été exprimé en faveur de la suppression du sous-alinéa a) iii).

116. Une question plus générale a été posée au sujet de la nature de l'obligation incombant au transporteur en vertu de l'article 11.3. Pour ce qui est de savoir si cette obligation devrait être une obligation de résultat ou une obligation de moyens, on a exprimé l'opinion qu'une obligation de résultat serait préférable. Toutefois, les tenants de ce point de vue ont déclaré que le transporteur ne devrait pas assumer les conséquences de l'inexécution de son obligation de résultat s'il pouvait apporter la preuve qu'il avait déployé des efforts raisonnables pour s'acquitter de cette obligation ou que, compte tenu des circonstances, il aurait été déraisonnable de s'en acquitter. En ce qui concerne les conséquences de l'inexécution de l'obligation de résultat, il a été estimé que le projet d'instrument pourrait être plus précis, par exemple en indiquant le type de responsabilité encourue par le transporteur et les conséquences de cette inexécution sur l'exécution ultérieure du contrat.

117. À l'issue d'un débat, le Groupe de travail est convenu d'une manière générale que l'alinéa a) devrait être remanié pour tenir compte des vues et des suggestions ci-dessus et que l'alinéa a) remanié devrait traiter d'abord des circonstances dans

lesquelles le transporteur devait suivre les instructions reçues de la partie contrôlante puis les conséquences de l'exécution ou de l'inexécution de ces instructions. Le secrétariat a été prié d'établir une version révisée de cette disposition comprenant le cas échéant des variantes, en vue de la poursuite des discussions à une session ultérieure.

ii) *Alinéa 11.3 b)*

118. Il a été demandé ce que signifiait le membre de phrase "la partie contrôlante indemnise le transporteur". Comme on l'avait déjà fait à la neuvième session du Groupe de travail (voir A/CN.9/510, par. 56), on a signalé que la notion d'indemnisation laissait penser à tort que la partie contrôlante pouvait encourir une responsabilité. Il a été suggéré de remplacer la notion d'"indemnisation" par celle de "rémunération", qui cadrerait davantage avec l'exercice légitime de son droit de contrôle par la partie contrôlante. Sous réserve de cette suggestion, le Groupe de travail a jugé acceptable d'une manière générale l'alinéa b) quant au fond.

iii) *Alinéa 11.3 c)*

119. Le Groupe de travail a estimé acceptable d'une manière générale l'alinéa c) quant au fond.

e) *Article 11.4*

120. Le Groupe de travail a estimé acceptable d'une manière générale l'article 11.4 quant au fond.

f) *Article 11.5*

121. Il a été estimé que, comme l'alinéa 7.3 a) traitait de l'obligation du chargeur de fournir des informations au transporteur, cette obligation devrait transparaître dans l'article 11.5. Il a été suggéré de modifier la fin de la première phrase de cet article de manière à disposer que le transporteur a la possibilité de demander des instructions "au chargeur ou à la partie contrôlante" et pas exclusivement à la "partie contrôlante". Le sentiment général a été toutefois que l'obligation incombant au chargeur de fournir des informations dans les cas où la partie contrôlante ne pouvait pas être identifiée était déjà énoncée dans la deuxième phrase de l'article 11.5. Il était donc inutile de mentionner le chargeur dans la première phrase. En outre, le fait de donner au transporteur la possibilité de demander des instructions soit au chargeur soit à la partie contrôlante irait à l'encontre du principe selon lequel, pendant le transport, l'interlocuteur du transporteur devrait être la partie contrôlante. Conformément à ce principe, le chargeur n'interviendrait que pour remplacer la partie contrôlante si celle-ci ne pouvait pas être localisée ou n'était pas en mesure de fournir l'information demandée.

122. Selon une autre opinion, outre le transporteur, des parties exécutantes telles que des entrepôts ou des entreprises de manutention ayant la garde des marchandises pourraient avoir besoin de demander des instructions au chargeur ou à la partie contrôlante. Il a donc été suggéré de remplacer, dans la première phrase de l'article 11.5, le mot "transporteur" par les mots "le transporteur ou la partie exécutante". Cette suggestion a été appuyée d'une manière générale.

123. S'agissant de la rédaction, il a été dit que le fait d'inclure dans la même disposition une première phrase traitant d'une obligation incombant au transporteur et une deuxième phrase traitant d'une obligation incombant au chargeur pourrait prêter à confusion. On a estimé d'une manière générale que cet article devrait être rédigé de façon plus claire. Sous réserve des suggestions susmentionnées, le Groupe de travail a d'une manière générale jugé acceptable quant au fond l'article 11.5.

g) *Article 11.6*

124. On a largement appuyé le principe exprimé dans l'article 11.6 selon lequel les dispositions relatives au droit de contrôle ne devraient pas être obligatoires. Une question a été posée au sujet de l'interaction des articles 11.6 et 11.1 au cas où ce dernier serait interprété comme une liste non exhaustive définissant le droit de contrôle. Il a été répondu que, dans la version anglaise du projet d'instrument, le mot "comprises" avait été utilisé de préférence au mot "includes" dans l'article 11.1 pour qu'il soit bien clair que la liste figurant dans cet article était exhaustive.

125. Des doutes ont été exprimés en ce qui concerne la mesure dans laquelle des dérogations au projet de chapitre 11 devraient être autorisées en vertu du principe de l'autonomie des parties. Il a été déclaré qu'il ne serait peut-être pas judicieux d'autoriser par exemple le transporteur à exclure totalement le droit de la partie contrôlante de modifier les instructions initiales concernant la livraison des marchandises, même lorsqu'il savait que les instructions initiales n'étaient plus raisonnables ou devaient être modifiées pour une autre raison.

126. En ce qui concerne la troisième phrase de l'article, on a exprimé l'opinion que le membre de phrase "toute convention visée au présent paragraphe doit être indiquée dans les données du contrat" risquait de limiter de façon excessive l'effet de l'article 11.6 en n'admettant que les conventions entièrement formulées dans un connaissance. D'autres types de conventions pourraient être utilisés aux fins de l'article 11.6, par exemple des conventions incorporées par référence à un document contractuel extérieur au connaissance. Cette incorporation par référence serait également très importante si des documents électroniques étaient utilisés. Il a été suggéré de réviser l'article 11.6 de manière à éviter de donner à penser que celui-ci apportait une restriction quelconque à la liberté des parties de déroger aux dispositions du projet de chapitre 11. Sous réserve de cette suggestion, qui a été largement appuyée, le Groupe de travail a, d'une manière générale, jugé acceptable quant au fond l'article 11.6.

4. Projet de chapitre 12 (Transfert de droits)

127. Le texte du projet de chapitre 12 qu'a examiné le Groupe de travail était le suivant:

"12.1.1 Lorsqu'un document de transport négociable est émis, le porteur peut transférer les droits conférés par ce document en le transmettant à une autre personne:

- i) Dûment endossé au profit de cette autre personne ou en blanc, s'il s'agit d'un document à ordre; ou
- ii) Sans endossement, s'il s'agit d'un document au porteur ou un document endossé en blanc; ou

iii) Sans endossement, s'il s'agit d'un document établi à l'ordre d'une partie désignée qui est transféré entre le premier porteur et cette partie désignée.

12.1.2 Lorsqu'un enregistrement électronique négociable est émis, son porteur peut transférer les droits conférés par cet enregistrement électronique, que celui-ci soit établi à ordre ou à l'ordre d'une partie désignée, en le transmettant conformément aux règles de procédure visées à l'article 2.4.

12.2.1 Sous réserve des dispositions de l'article 11.5, un porteur qui n'est pas le chargeur et qui n'exerce aucun droit en vertu du contrat de transport n'assume aucune responsabilité en vertu du contrat de transport uniquement du fait qu'il devient porteur.

12.2.2 Un porteur qui n'est pas le chargeur et qui exerce un droit en vertu du contrat de transport assume les responsabilités qui lui incombent en vertu du contrat de transport dans la mesure où ces responsabilités sont incorporées ou déterminables dans le document de transport négociable ou l'enregistrement électronique négociable.

12.2.3 Tout porteur qui n'est pas le chargeur et qui:

i) En vertu de l'article 2.2 convient avec le transporteur de remplacer un document de transport négociable par un enregistrement électronique négociable ou de remplacer un enregistrement électronique négociable par un document de transport négociable; ou

ii) En vertu de l'article 12.1 transfère ses droits;

n'exerce aucun droit en vertu du contrat de transport aux fins des articles 12.2.1 et 12.2.2.

12.3 Le transfert de droits en vertu d'un contrat de transport au titre duquel aucun document de transport négociable ou aucun enregistrement électronique négociable n'est émis s'effectue conformément aux dispositions relatives au transfert de droits de la loi nationale applicable au contrat de transport. Ce transfert de droits peut s'effectuer par des moyens de communication électroniques. Un transfert du droit de contrôle ne peut s'effectuer sans que l'auteur ou le bénéficiaire dudit transfert en avise le transporteur.

12.4 Si le transfert de droits en vertu d'un contrat de transport aux termes duquel aucun document de transport négociable ou aucun enregistrement électronique négociable n'a été émis inclut le transfert de responsabilités qui sont liées au droit transféré ou qui en découlent, l'auteur et le bénéficiaire dudit transfert sont solidairement liés par ces responsabilités."

a) *Remarques générales*

128. Il a été dit devant le Groupe de travail que le chapitre 12 du projet d'instrument constituait une approche novatrice, du moins en ce qui concerne les conventions maritimes. On a noté que l'inclusion d'un chapitre consacré au transfert de droits se justifiait principalement pour deux raisons: premièrement, pour faire en sorte que les dispositions du projet d'instrument soient, de bout en bout, cohérentes sur la question de la responsabilité des parties, et deuxièmement, pour poser les

règles rendues nécessaires par l'élément "communications électroniques" du projet d'instrument. On a expliqué que le paragraphe 12.1.1 et l'article 12.2 visaient les cas dans lesquels un document de transport négociable était émis tandis que les projets d'article 12.3 et 12.4 visaient ceux dans lesquels les documents de transport n'étaient pas négociables et ceux dans lesquels aucun document de transport n'était émis. On a déclaré que la lecture du paragraphe 12.1.1 devait être complétée par celle de la définition du "porteur" figurant dans l'article 1.12, et que le paragraphe 12.1.2 concernait les enregistrements électroniques négociables. On a expliqué que le paragraphe 12.2.1 posait le principe de la non-responsabilité d'un porteur qui n'exerçait aucun droit en vertu du contrat de transport, tandis que le paragraphe 12.2.2 précisait qu'un porteur qui exerçait un droit en vertu du contrat de transport assumait également les responsabilités prévues au contrat dans la mesure où celles-ci étaient déterminables d'après le contrat. Il a été dit que le paragraphe 12.2.3 et l'article 12.3 étaient de nature administrative et ne nécessitaient pas d'explications. On a en outre déclaré que la lecture de l'article 12.4 devait être complétée par celle de l'alinéa d) de l'article 11.2 car cette disposition constituait une mise au point de l'article 12.4.

129. Il a été suggéré de supprimer purement et simplement tout le chapitre 12 ou de le placer entièrement entre crochets. En réponse à cette suggestion, il a été rappelé que le chapitre 12 avait été inséré dans le projet d'instrument en raison de problèmes qui avaient été rencontrés lors de l'élaboration de la Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique et qui étaient spécifiques aux connaissements et au concept d'"équivalence fonctionnelle" entre enregistrements électroniques et documents papier. On avait conclu à l'époque que le droit des connaissements était insuffisamment codifié dans un instrument international pour qu'un enregistrement électronique puisse être considéré comme l'équivalent fonctionnel d'un connaissance sur support papier. Il a été rappelé que l'opinion qui l'avait emporté à l'époque était que l'élaboration de règles concernant les documents de transport sur support papier faciliterait le développement et l'utilisation des enregistrements électroniques. Une mise en garde a été adressée au Groupe de travail: s'il décidait qu'il était trop difficile de codifier les règles sur les connaissements, il ne lui serait pas possible d'atteindre son objectif concernant les enregistrements électroniques. On a souligné qu'il ressortait clairement de l'échange de vues préliminaire qui avait eu lieu au sein du Groupe de travail que l'ensemble du chapitre devait être examiné plus avant.

b) Article 12.1

i) Paragraphe 12.1.1

130. Lors de l'examen du texte du paragraphe 12.1.1, le principe qui y est énoncé, à savoir que le porteur d'un document de transport négociable peut transférer les droits conférés par ce document en le transmettant, a été généralement appuyé. On a dit toutefois qu'il pourrait y avoir des exceptions à ce principe comme, par exemple, dans le cas de l'article 13.3, en vertu duquel les chargeurs ou les destinataires qui n'étaient pas porteurs pouvaient néanmoins intenter une action en cas de dommage ou de perte. On a estimé qu'il était possible de régler cette question en ajoutant au paragraphe 12.1.1 un membre de phrase qui pourrait être libellé comme suit: "à l'exception des dispositions de l'article 13.3, on entend par transfert d'un document de transport négociable le transfert de tous les droits qu'il confère".

131. On a demandé s'il n'y avait pas de contradiction entre le paragraphe 12.1.1 et l'article 71 de la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises, selon lequel un vendeur peut, dans certaines circonstances, différer la livraison des marchandises à l'acheteur, même après leur expédition. Il a été répondu que l'article 71 de la Convention sur les ventes constituait une exception à la règle principale, consacrée dans le projet d'instrument, à savoir que seule la partie ayant le droit de contrôle peut arrêter le transport des marchandises. On a indiqué que la lecture de l'article 71 de la Convention sur les ventes de marchandises comme exception à la règle principale faisait disparaître la contradiction apparente entre cette convention et le projet d'instrument.

132. Pendant le débat au sein du Groupe de travail, la question soulevée quant aux types de document de transport négociable visés par le paragraphe 12.1.1 a reçu un certain appui. On a indiqué que dans certains régimes de droit nationaux, les connaissements à personne dénommée figuraient parmi les documents négociables, mais que ces documents nominatifs ne faisaient pas partie de la liste des documents de transport négociables mentionnés au paragraphe 12.1.1, et qu'ils n'en faisaient pas non plus partie en vertu de la définition du terme "document de transport négociable" donnée à l'article 1.14. Il a été proposé d'inclure le connaissement à personne dénommée dans le paragraphe 12.1.1, soit directement, soit par inclusion dans l'article 1.14. Il a été noté dans le cours du débat que dans la plupart des régimes de droit nationaux, un connaissement nominatif était non négociable, et qu'il était transféré par cession et non par endossement. En réponse à cette observation, on a expliqué que le paragraphe 12.1.1 était rédigé de manière à contourner les problèmes que posait l'aspect nominatif des documents électroniques. On a indiqué aussi que le texte retenu visait à limiter ces problèmes et à favoriser l'harmonisation en utilisant des termes tels que "à l'ordre de" et "au porteur" pour désigner des documents négociables, et on a fait valoir que la réintroduction du document nominatif comme document négociable pourrait avoir un effet négatif sur la capacité du système électronique à différencier des documents.

133. On s'est largement prononcé au sein du Groupe de travail en faveur du maintien du texte du paragraphe 12.1.1 tel qu'il était rédigé, afin de promouvoir l'harmonisation et de prendre en compte les enregistrements électroniques négociables. La préoccupation exprimée en ce qui concerne les documents négociables nominatifs dans certains droits nationaux a été notée.

ii) Paragraphe 12.1.2

134. Le Groupe de travail a pris note du fait que le paragraphe 12.1.2 serait examiné à une date ultérieure en même temps que les autres dispositions du projet d'instrument relatives aux enregistrements électroniques.

c) Article 12.2

i) Article 12.2.1

135. Il a été proposé de clarifier le paragraphe 12.2.1 en fournissant des exemples des types de responsabilité qui pourraient être assumés par un porteur qui n'était pas le chargeur et qui n'exerçait aucun droit en vertu du contrat de transport. On a expliqué que cette disposition visait à donner aux porteurs intermédiaires, tels que les banques, l'assurance que, tant qu'ils n'exerceraient aucun droit en vertu du

contrat de transport, ils n'assumeraient aucune responsabilité en vertu dudit contrat. On a demandé si cette règle était appropriée pour le projet d'instrument, car l'article risquait d'être interprété comme indiquant que, dès lors qu'un porteur deviendrait actif ou exercerait un droit, il assumerait automatiquement des responsabilités ou des obligations en vertu du contrat de transport. On a répondu que les paragraphes 12.2.1 et 12.2.2 devaient être lus en parallèle, car la seconde disposition précisait les responsabilités qu'un porteur assumerait s'il exerçait un droit quelconque en vertu du contrat de transport.

136. L'opinion selon laquelle le principe énoncé au paragraphe 12.2.1 était superflu a bénéficié d'un certain soutien. Après un débat, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'élaborer un projet révisé en tenant compte des opinions qui avaient été exprimées et des suggestions qui avaient été faites.

ii) *Paragraphe 12.2.2*

137. Les préoccupations exprimées au sujet du paragraphe 12.2.1 ont été renouvelées à l'égard du paragraphe 12.2.2, et on a demandé que le texte de l'article précise quelles responsabilités le porteur qui exerçait un droit quelconque en vertu du contrat de transport assumerait en vertu dudit contrat. On a estimé qu'il serait difficile de détailler quelles obligations prévues au contrat de transport seraient assumées par le porteur et que, en tout état de cause, le texte de la disposition était suffisamment clair car il indiquait que les responsabilités qui incombaient au porteur étaient celles qui "sont incorporées ou déterminables dans le document de transport négociable". D'autres réserves ont été émises quant à la portée de l'article, et il a été indiqué que les transporteurs auraient la possibilité d'accroître sensiblement la responsabilité des porteurs en vertu de cette disposition en incluant dans le contrat de transport des clauses types qui étendraient les responsabilités du chargeur.

138. Pour répondre à ces observations, on a expliqué que le paragraphe 12.2.2 n'avait pas pour objet de détailler les obligations qui incomberaient au porteur mais d'indiquer que, si des obligations incombaient à un porteur, celui-ci les assumerait dès lors qu'il exercerait un droit quelconque en vertu du contrat. Il a en outre été indiqué que l'existence de ces responsabilités devait être décidée par les parties qui négociaient le contrat, et que les responsabilités étaient limitées à celles qui étaient incorporées ou déterminables dans le contrat. On a fait observer qu'il serait impossible de préciser davantage les éventuelles responsabilités du porteur dans un instrument international, et que la détermination des éventuelles responsabilités découlant du contrat devrait relever de la législation nationale, ce à quoi on a répliqué que cette question devrait être traitée par le projet d'instrument et non relever de la loi applicable.

139. On s'est en outre inquiété de ce que certaines responsabilités particulières, susceptibles d'être jugées abusives, puissent être incorporées dans le contrat et, par voie de conséquence, assumées par le porteur. À titre d'exemple, on a cité la possibilité d'incorporer dans le contrat de transport une clause prévoyant des surestaries, dont le paiement pourrait incomber au réceptionnaire de la cargaison en tant que porteur.

140. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de réviser le texte du paragraphe 12.2.2 en tenant compte des opinions qui avaient été exprimées.

iii) Paragraphe 12.2.3

141. Le Groupe de travail a estimé que le paragraphe 12.2.3 était acceptable d'une manière générale quant au fond.

d) Article 12.3

142. On a exprimé la crainte qu'un conflit pourrait survenir entre l'article 12.3 et le droit national dans les pays où un avis de transfert de droits devait être donné par l'auteur du transfert mais ne pouvait pas l'être par l'auteur ou le bénéficiaire comme il est indiqué dans la dernière phrase de cette disposition. Il a été estimé que ce risque de conflit pourrait être évité en insérant, après les mots "en avise le transporteur", à la fin de la dernière phrase de la disposition, le membre de phrase suivant: "conformément aux dispositions relatives au transfert de droits de la loi nationale applicable au contrat de transport". Comme autre solution permettant d'éviter ce risque, il a été suggéré de remplacer, à la fin de la dernière phrase de l'article 12.3, le membre de phrase "sans que l'auteur ou le bénéficiaire dudit transfert en avise le transporteur" par "sans que le transporteur en soit avisé".

143. Bien que l'on se soit déclaré favorable au principe qui sous-tend la première phrase de l'article 12.3, on s'est déclaré préoccupé par le fait qu'il était exigé que le transfert de droits en vertu d'un contrat de transport au titre duquel aucun document de transport négociable n'était émis soit effectué "conformément aux dispositions relatives au transfert de droits de la loi nationale applicable aux contrats de transport". En particulier, on a noté que cette disposition soulevait des questions de conflit de lois très complexes dans certains pays, étant donné qu'elle entraînait en conflit avec la solution adoptée en ce qui concerne la question de la cession dans la Convention de Rome sur la loi applicable aux obligations contractuelles. Il a été dit qu'une solution plus simple pourrait être trouvée, mais des doutes ont été exprimés en ce qui concerne la question de savoir s'il serait possible de régler la question en optant pour une loi applicable unique. Afin d'éviter un conflit avec toute convention régionale, il a également été suggéré de faire simplement mention de la "loi applicable" dans la première phrase au lieu d'indiquer comment appliquer cette loi.

144. Selon une opinion, le secrétariat pourrait encourager l'harmonisation des approches internationales de la question du transfert de droits en examinant comment la Convention des Nations Unies sur la cession de créances dans le commerce international traitait cette question. Toutefois, il a été rappelé au Groupe de travail que le projet d'instrument devait porter sur le transport de marchandises et non sur le transfert de droits.

145. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir, en tenant dûment compte des suggestions qui avaient été faites au cours de la discussion, une version révisée de l'article 12.3 et de placer celle-ci entre crochets.

e) Article 12.4

146. Il a été dit que le texte de l'article 12.4 était inutilement compliqué et difficile à comprendre. On a critiqué le fait que cette disposition dérogeait au droit des cessions et qu'elle n'était pas conforme apparemment avec la solution adoptée dans l'article 12.3, selon lequel le transfert de droits devait s'effectuer conformément à la loi applicable. En outre, la règle de fond énoncée dans cet article semblait très favorable au transporteur et pourrait être considérée comme préjudiciable à

l'équilibre des droits dans le projet d'instrument dans son ensemble. Il a été dit qu'il serait peut-être préférable que les questions traitées dans cette disposition soient réglées par les parties d'un commun accord et non par une règle portant expressément sur la responsabilité conjointe et solidaire.

147. En réponse à ces critiques spécifiques concernant l'article 12.4, on a fait valoir que l'article 12.4 avait le mérite d'énoncer le principe général qu'un débiteur ne pouvait se soustraire à sa responsabilité en transférant ses droits à une autre partie. Il a également été dit qu'une disposition faisant en sorte qu'un débiteur demeurerait responsable jusqu'à ce que le transporteur ait accepté le transfert de droits était une bonne solution, mais on s'est demandé pourquoi le transporteur, s'il avait accepté le transfert, aurait besoin que le porteur soit conjointement et solidairement responsable. En outre, en réponse à l'affirmation selon laquelle les articles 12.3 et 12.4 pourraient s'appliquer lorsque aucun document n'a été émis, il a été expliqué que le transfert de droits pourrait intervenir à la suite d'un échange de données électroniques.

148. À la lumière des discussions concernant le projet de chapitre 12 et en particulier l'article 12.4, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir, en tenant dûment compte des vues exprimées, une version révisée de l'article 12.4 et de la placer entre crochets.

5. Projet de chapitre 13 (Droits d'action)

149. Le texte du projet de chapitre 13 examiné par le Groupe de travail était le suivant:

“13.1 Sous réserve des dispositions des articles 13.2 et 13.3, les droits découlant du contrat de transport ne peuvent être opposés au transporteur ou à une partie exécutante que par:

- i) Le chargeur;
- ii) Le destinataire;
- iii) Tout tiers auquel le chargeur ou le destinataire qui a subi la perte ou le dommage résultant d'une violation du contrat de transport a cédé ses droits;
- iv) Tout tiers qui a acquis des droits au titre du contrat de transport par subrogation en vertu de la loi nationale applicable, tel un assureur.

En cas de transmission de droits d'action par cession ou subrogation comme indiqué ci-dessus, le transporteur et la partie exécutante peuvent opposer à ce tiers toutes les exonérations et limites de responsabilité qu'ils peuvent faire valoir en vertu du contrat de transport et du présent instrument.

13.2 Lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis, le porteur peut opposer des droits en vertu du contrat de transport au transporteur ou à une partie exécutante, sans avoir à prouver qu'il a lui-même subi la perte ou le dommage. Si ce porteur n'a pas subi la perte ou le dommage lui-même, il est réputé agir au nom de la partie qui a subi cette perte ou ce dommage.

13.3 Lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis et que le demandeur est l'une des personnes visées à l'article 13.1 sans être le porteur, ce demandeur doit, outre prouver qu'il a subi une perte ou un dommage résultant d'une violation du contrat de transport, prouver que le porteur n'a pas subi cette perte ou ce dommage."

a) *Article 13.1*

150. À titre d'introduction, il a été rappelé que l'article 13.1 devait s'appliquer à tout contrat de transport, qu'un document ou un enregistrement électronique ait été émis ou non et, s'il en avait été émis, indépendamment de sa nature. Cette disposition établissait une règle générale permettant de déterminer quelle partie bénéficiait d'un droit d'action en vertu du projet d'instrument. Il a été dit que le texte actuel était peut-être insuffisant étant donné que deux parties qui y étaient mentionnées pourraient subir un préjudice, par exemple en cas d'endommagement ou de retard des marchandises, lorsqu'un assureur remboursait la partie assurée du préjudice et que le destinataire devait prendre à sa charge la partie non assurée, telle que le préjudice dû au retard. Il a donc été suggéré d'indiquer clairement dans une version révisée de l'article 13.1 que les deux parties avaient le droit de demander réparation de leur part respective du préjudice. S'agissant de la rédaction, il a également été dit que cette disposition serait plus claire si l'on supprimait les mots "Sous réserve des dispositions des articles 13.2 et 13.3".

151. Un certain appui a été exprimé en faveur du principe énoncé dans l'article 13.1 selon lequel un chargeur contractant ou un destinataire ne pouvaient faire valoir que leurs propres droits contractuels et que s'ils avaient des raisons suffisantes d'agir. Cela signifiait qu'en cas de perte ou d'endommagement des marchandises, le demandeur devait avoir subi la perte ou le dommage lui-même. Si une autre personne, par exemple le propriétaire de marchandises ou un assureur, était la partie intéressée, cette autre personne devait soit acquérir le droit d'action du chargeur contractant ou du destinataire, soit, si possible, adresser au transporteur une réclamation en dehors du contrat de transport.

152. Des préoccupations et des questions fondamentales ont été formulées au sujet de l'article 13.1. Il a été souligné que, dans la plupart des systèmes juridiques, cette disposition pouvait être considérée comme superflue étant donné qu'elle établissait un droit d'action que la législation existante reconnaissait normalement à toute personne ayant un intérêt suffisant pour agir. En même temps, elle pourrait être considérée comme trop restrictive vis-à-vis des personnes dont le droit d'action était reconnu. Il a été souligné que le fait de reconnaître un droit d'action à un nombre limité de personnes mentionnées dans une liste fermée était une technique dangereuse qui risquait d'exclure par inadvertance certaines personnes auxquelles un droit légitime d'action devait être reconnu. Il a été dit qu'il faudrait peut-être considérer que, parmi les personnes pouvant avoir été omises à tort de la liste figurant dans l'article 13.1, figuraient la partie contrôlante, dans les cas où le transporteur avait refusé de suivre ses instructions, et la personne visée dans l'article 7.7. Au cours de cette discussion, on a préconisé d'examiner avec prudence l'opportunité de limiter d'une façon quelconque l'exercice des droits d'action, car une telle limitation pourrait être contraire aux droits fondamentaux, voire aux droits de l'homme devant être reconnus à toute personne ayant un intérêt suffisant pour agir.

153. Selon une opinion, on pourrait également considérer que cette disposition limitait indûment la nature de l'action pouvant être exercée. À cet égard, on a demandé pourquoi l'article 13.1 ne traitait que des actions en dommages/intérêts et non des actions en exécution.

154. Cette disposition a également été critiquée parce qu'elle traitait en termes généraux des actions contre le transporteur ou toute partie exécutante. On a estimé que le fait de traiter des actions contre le transporteur était trop restrictif et aboutissait à une disposition insuffisamment équilibrée. Selon ce point de vue, une disposition concernant les droits d'action devrait également envisager les actions contre le chargeur ou le destinataire, par exemple les actions en paiement du fret. En ce qui concerne les actions contre la partie exécutante, il a été dit que le champ d'application de cette disposition était trop vaste. Afin d'éviter les conflits avec les régimes obligatoires applicables aux transporteurs terrestres, il a été suggéré d'en limiter l'application aux actions contre les transporteurs maritimes.

155. On a critiqué la structure d'ensemble de la disposition parce qu'elle traduisait une démarche fondée sur la reconnaissance d'une voie d'action et non sur la reconnaissance d'un droit, qui serait la démarche privilégiée dans de nombreux systèmes juridiques. On a fait observer que la reconnaissance d'un droit d'action à un nombre limité de personnes offrait l'avantage de la prévisibilité. Toutefois, on a largement fait part d'une préférence pour une disposition générale reconnaissant à toute personne ayant subi une perte ou un dommage du fait de la rupture du contrat de transport le droit de demander réparation.

156. Un certain appui a été exprimé en faveur du maintien de la dernière phrase de l'article 13.1, car on a dit qu'elle énonçait une règle utile applicable à la fois aux actions en rupture de contrat et aux actions en responsabilité délictuelle. On a estimé d'une manière générale que cette phrase exprimait de façon appropriée le principe général selon lequel le bénéficiaire d'un transfert de droits ne pouvait pas acquérir plus de droits que l'auteur du transfert n'en possédait. Toutefois, on a exprimé l'opinion que la question de la cession ou de la subrogation devait être régie par la loi applicable. Selon une opinion contraire, cette question ne devrait pas relever du droit international privé, mais le projet d'instrument devrait comprendre une règle uniforme régissant les cas où des actions étaient intentées par des tiers. En pareil cas, on a estimé que, lorsqu'une action en responsabilité extracontractuelle était intentée contre lui par un tiers, le transporteur devrait bénéficier de la protection offerte par le projet d'instrument et en particulier des limites de responsabilité. Le Groupe de travail a pris note de cette suggestion.

157. Bien que l'idée de supprimer l'article 13.1 ait été largement appuyée, le Groupe de travail a décidé de ne pas prendre de décision concernant cette disposition avant d'avoir achevé la lecture des projets d'articles et examiné de façon plus approfondie la question du champ d'application du projet d'instrument. Le secrétariat a été invité à établir une variante de cet article consistant en une déclaration générale reconnaissant le droit de toute personne ayant un intérêt légitime dans le contrat de transport à exercer un droit d'action si elle avait subi une perte ou un dommage.

158. À l'occasion de l'examen de l'article 13.1, on a exprimé l'opinion que le projet d'instrument devrait comprendre des dispositions concernant la loi applicable et le règlement des litiges par le recours à l'arbitrage. Bien qu'il ait été dit que cela

n'était pas nécessaire et que ces questions devraient être laissées entièrement à la discrétion des parties, l'opinion qui a largement prévalu a été que de telles dispositions devraient figurer dans le projet d'instrument. On s'est déclaré très favorable à l'idée de prendre les articles 21 et 22 des Règles de Hambourg comme modèles pour ces dispositions, bien qu'elles aient été critiquées par certaines délégations. Comme autres modèles possibles, on a suggéré les articles 31 et 33 de la CMR, le Règlement 44-2001 de l'Union européenne et la Convention de Montréal. Il a été souligné qu'il faudrait prendre une décision sur le point de savoir si la compétence devrait être exclusive, comme le prévoit le Règlement 44-2001 de l'Union européenne, ou non, comme le prévoit la CMR. Il faudrait également se prononcer sur le point de savoir si une clause de compétence ne serait obligatoire qu'à l'égard des parties au contrat de transport ou si elle le serait également à l'égard des tiers. Selon une autre suggestion, le projet d'instrument devrait encourager les parties à recourir à la conciliation avant de faire appel à des mécanismes plus conflictuels pour régler leurs litiges.

159. À l'issue d'un débat, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir, sur les questions de la compétence et de l'arbitrage, des projets de dispositions comprenant le cas échéant des variantes pour tenir compte des diverses opinions et suggestions présentées au cours de la discussion ci-dessus.

b) Article 13.2

160. Il a été déclaré qu'en vertu du droit applicable dans certains pays, le porteur d'un connaissement ne se verrait reconnaître un droit d'action que s'il pouvait produire le connaissement et prouver qu'une perte ou un dommage s'était produit. Dans cette optique, la combinaison des articles 13.2 et 13.3 aboutirait à un résultat discutable, à savoir que le porteur d'un connaissement pourrait exercer un droit d'action sans avoir à prouver qu'il avait subi une perte ou un dommage. Toutefois, on a estimé d'une manière générale que la première phrase de l'article 13.2 était conforme au droit existant dans la plupart des pays et était utile en particulier parce qu'elle précisait que le porteur ne bénéficiait pas d'un droit d'action exclusif. De ce point de vue, il a cependant été estimé que le même principe devrait s'appliquer dans le cas de l'article 13.1, lorsque aucun instrument négociable n'avait été émis.

161. On s'est interrogé sur le sens des mots "au nom" dans la deuxième phrase de l'article 13.2. Bien que l'on ait estimé que cette phrase était nécessaire pour écarter la possibilité qu'un transporteur ait à payer deux fois, il a été admis d'une manière générale qu'il faudrait donner des précisions supplémentaires dans cette disposition sur la relation de subrogation devant être établie entre le porteur d'un connaissement et la partie ayant subi une perte ou un dommage.

c) Article 13.3

162. Il a été rappelé que la personne exerçant un droit d'action au titre du contrat de transport ne devrait pas être tributaire de la coopération du porteur d'un document négociable lorsque c'était elle et non le porteur qui avait subi le dommage. On s'est déclaré sceptique quant au fonctionnement de cette disposition, en vertu de laquelle le demandeur devait prouver que le porteur n'avait pas subi le dommage. Le Groupe de travail est convenu que cette question devrait peut-être être examinée de façon plus approfondie ultérieurement.

6. Projet de chapitre 14 (Délai pour agir)

163. Le texte du projet de chapitre 14 qu'a examiné le Groupe de travail était le suivant:

“14.1 Le transporteur est déchargé de toute responsabilité à l'égard des marchandises si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'un an. Le chargeur est déchargé de toute responsabilité au titre du chapitre 7 du présent instrument si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'un an.

14.2 Le délai visé à l'article 14.1 court à partir du jour où le transporteur a achevé la livraison des marchandises concernées en vertu de l'article 4.1.3 ou 4.1.4 ou, lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être. Le jour indiqué comme point de départ du délai n'est pas compris dans le délai.

14.3 La personne à qui une réclamation est adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée à l'auteur de la réclamation. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

14.4 Une action récursoire d'une personne tenue responsable en vertu du présent instrument peut être exercée même après l'expiration du délai visé à l'article 14.1 si elle l'est:

- a) Dans le délai déterminé par la loi de l'État où la procédure est engagée; ou
- b) Dans les 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a soit:
 - i) Réglé la réclamation; soit
 - ii) Elle-même reçu signification de l'assignation.

[14.5 Lorsque le propriétaire inscrit d'un navire réfute la présomption selon laquelle il est le transporteur en vertu de l'article 8.4.2, une action contre l'affrètement coque nue peut être exercée même après l'expiration du délai visé à l'article 14.1 si elle l'est:

- a) Dans le délai déterminé par la loi de l'État où la procédure est engagée; ou
- b) Dans les 90 jours à compter de la date à laquelle le propriétaire inscrit:
 - i) Prouve que le navire faisait l'objet d'un affrètement coque nue au moment du transport; et
 - ii) Identifie de façon appropriée l'affrètement coque nue.]”

a) Remarques générales

164. Il a été rappelé que le Groupe de travail avait examiné sur un plan général le projet de chapitre 14 à sa neuvième session (A/CN.9/510, par. 60). On a noté que, suivant en cela les Règles de La Haye et de La Haye-Visby, l'article 14.1 fixait à un

an la limite normale pour l'introduction d'une procédure contre le transporteur ou le chargeur et que la question de l'adoption d'un délai différent, tel qu'un délai de deux ans comme celui spécifié dans les Règles de Hambourg, pouvait encore être réexaminée et tranchée par le Groupe de travail. On a noté que l'article 14.2 visait à préciser la base sur laquelle le délai pour agir commençait à courir, afin d'éviter les problèmes qui s'étaient posés dans la pratique dans le cas d'autres conventions. On a dit que l'article 14.3 énonçait une disposition importante qui suivait les Règles de la Haye-Visby et de Hambourg et visait à préciser que le délai pour agir pouvait être valablement prorogé. Il a été expliqué que l'article 14.4 reposait également sur les Règles de La Haye-Visby et de Hambourg, et que l'article 14.5 était placé entre crochets parce qu'il supposait l'adoption de la règle énoncée dans le paragraphe 8.4.2, lui-même placé entre crochets, pour permettre l'action d'un demandeur qui se trouverait dans l'incapacité d'identifier le transporteur avant l'expiration du délai pour agir normal.

b) *Article 14.1*

165. Le principe de la fixation d'un délai pour agir, comme le faisait l'article 14.1, a bénéficié du soutien général. On s'est demandé pourquoi l'article dégageait le transporteur de toute responsabilité à l'égard des marchandises une fois le délai pour agir expiré, mais ne faisait pas de même pour les parties exécutantes. L'inclusion des parties exécutantes dans cette disposition a été appuyée.

166. Il a été reconnu que l'inclusion dans la deuxième phrase de l'article 14.1 d'une disposition concernant le délai pour agir contre le chargeur représentait une approche nouvelle. Des doutes ont été exprimés au sujet de cette innovation, mais cette disposition qui, a-t-on dit, suivait une approche équilibrée en limitant le délai pour agir à la fois contre les transporteurs et contre les chargeurs, a aussi été appuyée. On a demandé pourquoi, dans le cas des chargeurs, l'article parlait de les dégager de toute responsabilité uniquement au titre du chapitre 7 du projet d'instrument et non pas aussi au titre d'autres chapitres, comme le chapitre 9. On a déclaré que toutes les personnes susceptibles de devoir assumer une responsabilité en vertu du contrat de transport devraient être incluses dans cette disposition et bénéficier du même délai de prescription. Il a aussi été suggéré de ne mentionner expressément dans l'article 14.1 ni les transporteurs ni les chargeurs, mais d'indiquer simplement que toute action intentée sur le fondement du projet d'instrument serait prescrite à l'expiration d'un délai devant être arrêté par le Groupe de travail. On a aussi demandé à propos de la deuxième phrase de l'article pourquoi elle mentionnait uniquement les chargeurs, et non les autres personnes qui étaient soumises aux mêmes responsabilités qu'eux en vertu du chapitre 7. On s'est également demandé si une erreur ne s'était pas glissée dans l'article 7.7 qui, s'agissant des droits et exonérations du chargeur, parlait du chapitre 13 au lieu du chapitre 14.

167. Une importante question de terminologie a été soulevée au sujet de l'article 14.1. On a noté qu'il était dit dans le commentaire sur cette disposition (A/CN.9/WG.III/WP.21, par. 208) que l'expiration du délai pour agir emportait l'extinction des droits du demandeur potentiel, ce qui donnait à penser que le délai visé à l'article 14.1 était un délai de forclusion et non pas de prescription. On a noté que cette distinction était très importante, en particulier pour les systèmes romano-germaniques, dans lesquels la loi fixant un délai à l'expiration duquel s'éteindrait

un droit ne permettait généralement pas la suspension du délai. Quant au point de savoir si c'était la *lex fori* ou la *lex contractus* qui régirait la question du délai de prescription, on a fait observer que certains instruments internationaux existants tels que la Convention de Rome sur la loi applicable aux obligations contractuelles entraîneraient l'application de la *lex contractus* car les questions relatives au délai dans lequel une action devrait être intentée en cas de litige né du contrat de transport seraient régies par la loi applicable au contrat. Dans certains systèmes juridiques, néanmoins, la question serait considérée comme une question de procédure civile devant être régie par la *lex fori*. On a dit qu'il fallait soigneusement éviter toute ambiguïté concernant les délais de forclusion par opposition aux délais de prescription, afin d'assurer la prévisibilité des dispositions concernant le délai pour agir.

168. Au cours du débat, de nombreux représentants se sont prononcés pour le maintien du délai d'un an prévu dans l'article comme dans les Règles de La Haye et de La Haye-Visby. On a en outre fait valoir qu'une année supplémentaire n'apporterait pas aux parties d'avantages considérables mais présenterait en revanche de gros inconvénients en accroissant l'insécurité juridique tant sur des points d'ordre pratique, comme la préservation des éléments de preuve, qu'au niveau du maintien d'une responsabilité potentielle. D'un autre côté, on a fait valoir – et cette position a été appuyée – qu'un délai d'un an n'était pas suffisant pour trouver la partie contre laquelle il convenait de se retourner, étant donné la complexité des affaires modernes et le nombre de parties impliquées, et qu'un délai de deux ans, comme le prévoyaient les Règles de Hambourg, serait plus approprié. Une autre suggestion a été de porter, dans les cas de faute intentionnelle, la période d'un an à trois ans. On a noté que la durée du délai de prescription devrait être équitable et devrait compenser d'autres modifications dans la répartition des risques entre les parties qui pourraient découler du projet d'instrument dans son ensemble. Il a été rappelé que les règles concernant le délai pour agir avaient causé des difficultés d'interprétation dans d'autres conventions sur les transports, et le Groupe de travail a été instamment prié d'arrêter une règle simple et efficace.

169. Il a été suggéré de placer les mots "d'un an" entre crochets ou de mettre simplement des crochets sans spécifier le délai. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de placer les mots "d'un an" entre crochets et d'établir une version révisée de l'article 14.1 qui tienne dûment compte des opinions qui avaient été exprimées.

c) *Article 14.2*

170. Même s'il a été largement reconnu qu'il était nécessaire que la date à laquelle le délai pour agir commence à courir soit très clairement et facilement déterminable, des doutes ont été exprimés sur le choix opéré dans l'article 14.2, à savoir la date de livraison des marchandises conformément au contrat de transport telle qu'elle ressort des paragraphes 4.1.3 ou 4.1.4. On a dit que la date de livraison prévue au contrat de transport pourrait être bien antérieure à la date de la livraison effective et pourrait donc pénaliser le destinataire. Il a en outre été suggéré que le délai commence à courir à la date de livraison effective. Il a été rappelé au Groupe de travail que la livraison n'était pas définie dans le projet d'instrument car l'on avait jugé impossible d'établir une définition qui satisfasse la plupart des pays, et que la question devait donc être réglée par les droits nationaux. On a fait observer qu'on

avait choisi la date de livraison prévue au contrat de transport afin d'éviter les incertitudes sur le point de savoir s'il fallait entendre par "livraison" la livraison effective ou la date à laquelle le transporteur présentait les marchandises aux fins de livraison, ou quelque autre moment en rapport avec la livraison. On a aussi fait observer que la livraison effective pouvait être unilatéralement retardée par le destinataire, et qu'elle pouvait aussi fortement dépendre des autorités et des règlements de douane locaux, ce qui causait de grandes incertitudes concernant la date de livraison et le point de départ du délai pour agir. On a dit qu'afin d'éviter les incertitudes, il était nécessaire de choisir comme point de départ du délai une date qui pouvait facilement être fixée par toutes les parties.

171. Des réserves ont également été émises au sujet du choix comme point de départ du délai pour agir, en cas de non-livraison des marchandises, du dernier jour où celles-ci auraient dû être livrées. On a fait observer qu'en l'absence de convention entre les parties, la livraison devait, aux termes du paragraphe 6.4.1 relatif au retard, être effectuée dans le délai qu'il serait raisonnable d'attendre d'un transporteur diligent, ce qui ne permettait pas non plus de fixer facilement une date.

172. On a aussi dit que l'article 14.2 laissait à un demandeur la possibilité d'attendre pour engager une action que le délai pour agir soit pratiquement expiré, de façon à se prémunir contre toute demande reconventionnelle puisque celle-ci serait nécessairement tardive. On a suggéré, pour résoudre ce problème, que les dispositions du sous-alinéa 14.4 b) ii) du projet d'instrument s'appliquent également aux demandes reconventionnelles (voir par. 177 ci-après).

173. On a aussi suggéré de prévoir une date de référence différente selon qu'il s'agit d'une action contre le chargeur ou d'une action contre le transporteur.

174. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de conserver le texte de l'article 14.2 et d'élaborer éventuellement des variantes reflétant les opinions exprimées.

d) *Article 14.3*

175. Le Groupe de travail a jugé dans l'ensemble l'article 14.3 acceptable sur le fond.

e) *Article 14.4*

176. Des préoccupations ont été exprimées au sujet du sous-alinéa 14.4 b) ii), aux termes duquel une action récursoire pourrait, dans certaines circonstances, être exercée par une personne tenue responsable en vertu du projet d'instrument, même après l'expiration du délai pour agir prévu à l'article 14.1. On a noté que, dans certains pays de tradition romano-germanique, il n'était pas possible d'engager une action récursoire tant qu'il n'avait pas été définitivement statué sur l'affaire, et il a été suggéré d'ajuster le délai de 90 jours visé au sous-alinéa 14.4 b) ii) de sorte qu'il commence à courir à la date de prise d'effet du jugement. Cette position a été appuyée, et un libellé prévoyant que le délai de 90 jours commencerait à courir à la date à laquelle le jugement statuant sur l'action récursoire deviendrait définitif et insusceptible de recours a été proposé.

177. Une façon de régler le problème que posait l'article 14.1 du fait qu'il donnait à un demandeur la possibilité d'empêcher les demandes reconventionnelles en attendant le dernier moment pour intenter une action (voir par. 172 ci-dessus)

pourrait, a-t-on dit, être d'autoriser les demandes reconventionnelles après l'expiration du délai pour agir, à condition qu'elles soient formées dans les 90 jours de la signification de l'assignation dans l'action principale, conformément au sous-alinéa 14.4 b) ii) tel qu'il est actuellement libellé. On a aussi suggéré de traiter des demandes reconventionnelles dans un article distinct tout en retenant une solution analogue à celle du sous-alinéa 14.4. b) ii).

178. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une version révisée de l'article 14.4 qui tienne dûment compte des opinions qui avaient été exprimées.

f) Article 14.5

179. Il a été rappelé que l'article 14.5 était placé entre crochets en raison de son lien avec le paragraphe 8.4.2, qui était lui aussi entre crochets, et que s'il était décidé de supprimer ce dernier article, tout l'article 14.5 serait également supprimé. Il a été rappelé que cette disposition visait à protéger le demandeur qui pouvait être pris de court pour engager son action, non pas de sa propre faute mais parce que le propriétaire inscrit avait attendu trop longtemps pour produire l'affréteur coque nue conformément au paragraphe 8.4.2.

180. Tout en ayant conscience que le sort de cette disposition dépendait de celui du paragraphe 8.4.2, le Groupe de travail a appuyé le principe sur lequel reposait l'article 14.5 ainsi que le délai de 90 jours. On s'est toutefois demandé si cette disposition serait vraiment utile aux ayants droit aux marchandises qui avaient des difficultés à identifier le transporteur, car si le propriétaire inscrit du navire parvenait à réfuter la présomption, l'ayant droit devrait tenter une nouvelle action contre l'affréteur coque nue.

181. Il a été suggéré de fusionner les sous-alinéas i) et ii) de l'alinéa 14.5 b), la condition posée au sous-alinéa ii) pouvant être considérée comme suffisamment rigoureuse pour englober celle posée au sous-alinéa i). Il a été reconnu qu'outre le fait qu'elle contiendrait probablement des informations confidentielles, la charte-partie coque nue serait sans doute tellement volumineuse qu'il serait difficile de la produire dans une procédure, mais même en dehors de cet argument d'ordre pratique, on a estimé que la preuve à rapporter par le propriétaire inscrit du navire pouvait être exprimée dans une seule et même condition.

182. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une version révisée de l'article 14.4 qui tienne dûment compte des opinions qui avaient été exprimées. Ayant demandé au secrétariat de maintenir le paragraphe 8.4.2 entre crochets, il lui a également demandé de maintenir entre crochets l'article 14.5 étant donné que son sort était lié à celui du paragraphe 8.4.2.

7. Projet de chapitre 15 (Avaries communes)

183. Le texte du projet de chapitre 15 qu'a examiné le Groupe de travail était le suivant:

“15.1 Aucune disposition du présent instrument ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.

15.2 À l'exception de la disposition relative au délai pour agir, les dispositions du présent instrument qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage."

a) *Remarques générales*

184. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait examiné de façon générale le projet de chapitre 15 consacré aux avaries communes à sa neuvième session à l'occasion de l'examen de l'article 5.5 (voir A/CN.9/510, par. 137 à 143). Il a aussi été rappelé que le projet de chapitre 15 suivait de près l'article 24 des Règles de Hambourg et qu'il visait à rendre opératoires dans le contrat de transport les Règles d'York et d'Anvers (1994) sur les avaries communes. On a souligné que le libellé du projet de chapitre 15 visait à refléter le principe selon lequel il fallait commencer par procéder au règlement d'avarie commune et établir la dispache, et qu'en vertu de l'article 15.2, les questions de responsabilité seraient ensuite réglées sur la même base que la responsabilité en cas d'action intentée par le propriétaire de la cargaison pour des pertes ou dommages subis par les marchandises. On a fait valoir qu'il était raisonnable d'appliquer les mêmes règles de responsabilité dans les deux types d'action étant donné qu'ils représentaient les deux faces de la même série de faits. On a en outre déclaré que l'institution des avaries communes avait une longue histoire dans le droit maritime, et qu'elle était intégrée dans les législations nationales de la plupart des pays maritimes.

185. L'idée selon laquelle il fallait continuer d'appliquer aux avaries communes un régime indépendant du projet d'instrument a été largement soutenue. Le point de savoir s'il était nécessaire pour atteindre cet objectif d'inclure des dispositions telles que celles du projet de chapitre 15 a donné lieu à un débat, mais le chapitre 15 tel qu'il est actuellement rédigé a bénéficié de l'appui général. On a toutefois fait observer que l'article 24 des Règles de Hambourg avait été inclus en raison des règles de responsabilité spécifiques à cet instrument, et que les Règles de La Haye et de La Haye-Visby ne comportaient pas de disposition spécifiquement consacrée aux avaries communes, même si l'article V disposait: "Aucune disposition de ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes". Il a été rappelé que cette disposition des Règles de La Haye et de La Haye-Visby permettait l'application des Règles d'York et d'Anvers sur les avaries communes, mais on a souligné que la question n'était pas claire et générait une abondante jurisprudence. On a déclaré que, puisque les règles de responsabilité énoncées dans le projet d'instrument suivaient de plus près les Règles de La Haye et de La Haye-Visby, le projet de chapitre 15 sur les avaries communes était superflu et qu'on pourrait le supprimer sans avoir à craindre que cela n'entrave le fonctionnement du régime des avaries communes. On a répondu que l'insertion d'un chapitre tel que le projet de chapitre 15 serait très utile pour clarifier le rapport entre le projet d'instrument et le régime des avaries communes, de sorte qu'il pourrait considérablement réduire la jurisprudence potentielle sur ce point.

b) *Article 15.1*

186. L'idée selon laquelle les Règles d'York et d'Anvers sur les avaries communes devaient continuer d'être incorporées au contrat de transport a bénéficié d'un large appui, et le Groupe de travail a jugé dans l'ensemble l'article 15.1 acceptable sur le fond.

c) *Article 15.2*

187. Bien qu'il ait été généralement reconnu que l'article 15.1 servait à clarifier le régime des avaries communes et à en assurer l'incorporation, on a soulevé la question de savoir si l'article 15.2 était nécessaire dans le projet d'instrument. On a fait valoir que les règles de responsabilité découlant du contrat de transport s'appliqueraient, que l'article 15.2 soit ou non retenu, et qu'une indication dans ce sens dans cet article ne faisait qu'embrouiller les choses.

188. On s'est aussi prononcé en faveur du maintien de l'article 15.2, mais des modifications de son libellé ont été proposées. On a dit que le premier membre de phrase concernant le délai pour agir visait à indiquer que les dispositions relatives à ce délai ne s'appliquaient pas au litiges touchant la contribution aux avaries communes, mais qu'on devrait pouvoir trouver un libellé qui fasse mieux ressortir cette idée. À cet égard, il a aussi été suggéré que le Groupe de travail envisage de consacrer une disposition distincte au délai pour agir en cas de litige concernant la contribution aux avaries communes et de dire, par exemple, que le délai pour agir commençait dans ce cas à courir à compter de l'émission de la dispache. Cette approche a bénéficié d'un certain appui.

189. On a en outre émis des doutes sur le point de savoir s'il était opportun que les dispositions du projet d'instrument régissant la responsabilité pour les pertes dues à un retard et les surestaries servent à déterminer la légitimité d'un refus de contribuer aux avaries communes.

190. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une version révisée de l'article 15.2 qui tienne dûment compte des opinions qui avaient été exprimées.

8. Projet de chapitre 16 (Autres conventions)

191. Le texte du projet de chapitre 16 qu'a examiné le Groupe de travail était le suivant:

“16.1 Le présent instrument n'a pas d'incidence sur les droits ou obligations du transporteur ou de la partie exécutante résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne régissant la limitation de la responsabilité liée à l'exploitation de navires [de mer].

16.2 Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions du présent instrument à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison subi par des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer des passagers et de leurs bagages.

16.3 Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions du présent instrument à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage:

a) En application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires; ou

b) En vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.”

a) *Remarques générales*

192. Il a été rappelé au Groupe de travail que le projet de chapitre 16 consacré aux autres conventions était fondé sur l'article 25 des Règles de Hambourg dont l'économie avait cependant été modifiée dans le projet d'instrument. De plus, le projet d'instrument ne comportait pas d'article correspondant à l'article 25.2 des Règles de Hambourg concernant les dispositions d'autres conventions se rapportant à la compétence et à l'arbitrage, puisqu'il ne comportait pas encore de chapitres consacrés à ces questions. Il a été suggéré que le Groupe de travail envisage d'inclure une disposition analogue dans le projet d'instrument s'il décidait d'y inclure des dispositions se rapportant à la compétence et à l'arbitrage. On a aussi déclaré que si une telle disposition devait figurer dans le projet d'instrument, le Groupe de travail souhaiterait sans doute mentionner expressément la Convention de Bruxelles concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (1968) et tout règlement pris ultérieurement, ainsi que la Convention de New York pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères (1958).

193. On a aussi expliqué que l'article 25.5 des Règles de Hambourg n'avait pas été inclus dans le projet d'instrument à cause de la question du champ d'application. On a noté que le Groupe de travail pourrait souhaiter revenir sur la possibilité d'ajouter une disposition analogue à l'article 25.2 des Règles de Hambourg une fois qu'il aurait pris une décision sur le champ d'application du projet d'instrument.

194. Le chapitre 16 a été jugé utile et a bénéficié de l'appui général.

195. On a noté que le chapitre 16 visait à préciser le rapport entre le projet d'instrument et d'autres conventions internationales, mais que la liste des autres conventions internationales sur l'application desquelles le projet d'instrument pourrait avoir une incidence était beaucoup plus longue que celle figurant au chapitre 16 et qu'on pourrait y inclure, par exemple, la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses. On a émis l'avis qu'au lieu d'établir une liste d'instruments et de risquer d'omettre une convention, il serait préférable d'indiquer dans une clause générale que le projet d'instrument serait sans préjudice des autres conventions internationales concernant la limitation de responsabilité. Cette approche a reçu un certain appui, mais on a néanmoins émis une mise en garde: une clause trop générale, indiquant, par exemple, que toutes les autres conventions prévoyant une limitation de responsabilité devaient l'emporter, risquerait de ne pas vraiment refléter l'intention du Groupe de travail. Il a également été suggéré que le Groupe de travail examine attentivement la liste des autres

conventions en gardant à l'esprit que le projet d'instrument, à la différence des Règles de Hambourg, dont s'inspire le chapitre 16, traitait non seulement de la responsabilité du transporteur, mais aussi de celle du chargeur, à titre obligatoire.

b) Article 16.1

196. On a déclaré qu'il serait utile pour certains États cherchant à éviter des conflits avec d'autres conventions concernant les transports de modifier l'article 16.1 en précisant que le projet d'instrument l'emporterait sur les autres conventions concernant les transports sauf à l'égard des États qui n'étaient pas parties à l'instrument. Cette précision serait particulièrement utile, a-t-on dit, si le Groupe de travail décidait d'inclure le transport de porte à porte dans le champ d'application du projet d'instrument, mais elle serait également bienvenue s'il devait décider de restreindre le champ d'application au transport de port à port.

197. On a suggéré de supprimer les mots "de mer" qui figuraient entre crochets dans l'article 16.1 car, compte tenu de la Convention de Budapest de 2000 relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, ils risquaient de semer la confusion concernant la convention applicable.

c) Article 16.2

198. L'article 16.2 a été appuyé. Il a toutefois été suggéré de supprimer les mots "par mer" figurant entre le mot "transport" et les mots "des passagers" car un certain nombre de conventions régissaient le transport de passagers et de leurs bagages autrement que par mer, par exemple par route, par chemin de fer et par voie aérienne, et il serait utile de préciser que le projet d'instrument était sans préjudice de ces conventions.

199. Le Groupe de travail a jugé l'article 16.2 dans l'ensemble acceptable sur le fond, et a décidé, comme cela avait été fait dans l'article 16.1, de placer entre crochets les mots "par mer".

d) Article 16.3

200. On a expliqué que la liste de conventions figurant dans l'article 16.3 n'était pas encore complète car les instruments énumérés avaient été complétés par des protocoles, dont le Protocole de 1998 portant modification de la Convention de Vienne de 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires. Il faudrait examiner attentivement la liste et veiller à la mettre à jour.

201. On a déclaré que d'autres conventions traitant de la responsabilité pourraient être ajoutées à celles énumérées dans l'article 16.3, par exemple les conventions concernant la pollution et les accidents. On a toutefois fait observer qu'il n'était peut-être pas opportun d'allonger ainsi la liste de conventions et qu'il fallait veiller à n'inclure dans la liste que les conventions avec lesquelles le projet d'instrument pourrait entrer en conflit. Il a été suggéré de revoir la liste de conventions figurant dans l'article 16.3 et à l'article 25.3 des Règles de Hambourg compte tenu des dispositions de la Convention de 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires.

202. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'actualiser la liste de conventions et d'instruments figurant dans l'article 16.3 et d'établir une version révisée de l'article 16.3 qui tienne dûment compte des opinions qui avaient été exprimées.

9. Projet de chapitre 17 (Limites de la liberté contractuelle)

203. Le texte du projet de chapitre 17 qu'a examiné le Groupe de travail était le suivant:

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

b) [Nonobstant les dispositions de l'alinéa a), le transporteur ou une partie exécutante peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues dans le présent instrument.]

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

17.2 Nonobstant les dispositions des chapitres 5 et 6 du présent instrument, le transporteur et une partie exécutante peuvent, dans le contrat de transport, exclure ou limiter leur responsabilité pour perte ou endommagement des marchandises lorsque:

a) Les marchandises sont des animaux vivants; ou

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

a) *Intitulé*

204. Sur un point de rédaction, il a été proposé de modifier l'intitulé du projet de chapitre afin qu'il rende compte plus exactement de la teneur des dispositions, qui ne traitaient pas des “limites de la liberté contractuelle” en général mais des clauses de limitation ou d'alourdissement de la responsabilité des diverses parties au contrat de transport.

b) *Article 17.1*

i) *Alinéa 17.1 a)*

205. Le débat s'est concentré sur les termes “ou alourdir” placés entre crochets à l'article 17.1. Pour garantir un traitement équilibré et équitable du chargeur et du transporteur en vertu du projet d'instrument, on a émis l'avis que la solution traditionnelle qui permet au transporteur d'alourdir sa responsabilité devrait être étendue au chargeur. Selon une opinion largement partagée, toutefois, s'il convenait de reconnaître la possibilité pour le transporteur d'assumer une responsabilité plus lourde, comme le faisaient les Règles de La Haye, le chargeur devait être protégé contre des clauses susceptibles d'alourdir sa responsabilité, en particulier dans les

contrats renfermant des clauses types. De l'avis général, il faudrait, pour déterminer l'équilibre à assurer entre les droits et obligations du chargeur et du transporteur, garder à l'esprit que, à l'exception notable de certains très gros chargeurs, le chargeur aurait en principe un pouvoir de négociation moindre et devait donc être protégé. Selon un autre avis, l'article 17.1 ne devrait aucunement traiter du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire. En réponse à une question relative à la possibilité pour le transporteur d'alourdir sa responsabilité en vertu de la CMR, on a expliqué qu'un tel alourdissement n'était pas nécessaire étant donné que cette convention prévoyait un plafond de responsabilité plus élevé.

206. S'agissant de la responsabilité assumée par la partie contrôlante, on a émis l'avis qu'il faudrait débattre plus avant des clauses limitant ou alourdissant cette responsabilité. On a suggéré qu'il faudrait peut-être envisager aussi la responsabilité des agents ou préposés des parties contractantes.

207. On a proposé que le projet de chapitre 17 prévoit un traitement spécial pour les contrats négociés avec mise en concurrence entre chargeurs et transporteurs. On a indiqué que les parties à ce type de contrats (appelées "parties évoluées") devraient être libres de négocier les conditions de leur choix. Si ces parties devaient être autorisées à négocier des clauses réduisant ou alourdissant leur responsabilité, ces clauses ne devraient pas avoir d'incidence sur les tiers.

208. S'agissant de la proposition relative à l'exclusion de certains "contrats négociés avec mise en concurrence entre parties évoluées", on a jugé que plusieurs aspects étaient préoccupants, du fait notamment de ce qu'on a appelé la "quasi-impossibilité" d'établir une définition claire. Alors que dans les Règles de La Haye et de La Haye-Visby, il était relativement aisé de distinguer les cas visés par les conventions de ceux qui en étaient exclus, puisque l'élément distinctif était le connaissance traditionnel, cet élément disparaissait dans le projet d'instrument, qui devait s'appliquer aux "contrats de transport de marchandises [par mer]". En conséquence, il faudrait établir des définitions claires dans le projet d'instrument afin de délimiter la portée exacte de toute exclusion. On a fait valoir qu'un contrat "au volume", également appelé "contrat de transport maritime", présentait peu de spécificités par rapport à un simple contrat de transport. Des expressions telles que "contrat d'affrètement", "contrat au volume" et "contrat au tonnage" étaient également usitées suivant le système juridique et semblaient être considérées comme synonymes. Les caractéristiques de ces contrats étaient les suivantes: le transporteur s'engageait à s'acquitter de l'obligation "générique" (à savoir une obligation de caractère général qui devait être précisée ultérieurement) de transporter une quantité définie de marchandises; aucun navire n'était expressément désigné dans le contrat; la cargaison était importante et devait être transportée par plusieurs navires dans un délai donné; le fret était calculé sur la base d'une unité convenue ou représentait une somme forfaitaire; et le risque de retard était assumé par le transporteur. Le contrat au volume présentait donc de nombreuses caractéristiques de la charte-partie au voyage. Cependant, les expéditions individuelles en vertu de ce type de contrat seraient obligatoirement régies par les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby. Cette observation visait à répondre aux tenants de l'exclusion de ces contrats du champ d'application du projet d'instrument, qui soutenaient qu'aucun petit chargeur n'était jamais contraint, dans la pratique actuelle, d'avoir recours à ce que l'on appelait un "contrat de service" (qui serait alors un contrat d'adhésion) et que le projet d'instrument ne changerait pas cette

pratique si les contrats de service étaient exclus de son champ d'application. La différence fondamentale était qu'à l'heure actuelle, de tels contrats ne pouvaient être imposés aux petits chargeurs en raison de l'application obligatoire des Règles de La Haye aux expéditions individuelles. Si le champ d'application du projet d'instrument devait être restreint dans le sens proposé, cette protection disparaîtrait et les parties se retrouveraient dans la même situation qu'au XIX^e siècle.

209. Un deuxième aspect qui a été jugé préoccupant est que le fait d'exclure du champ d'application du projet d'instrument certaines expéditions effectuées au titre d'un contrat au volume constituerait une révolution juridique et réduirait la portée du projet d'instrument à un point tel que celui-ci ne s'appliquerait pratiquement pas dans certains secteurs. Il a été déclaré que l'exclusion proposée serait un premier pas vers l'abolition effective du régime des Règles de La Haye, qui avait été mis en place pour protéger les chargeurs. Dans ce contexte, il a été rappelé par exemple qu'entre 80 et 85 % des transports conteneurisés aux États-Unis étaient effectués au titre de contrats au volume.

210. Un troisième motif de préoccupation concernait l'application de la législation nationale. Il a été déclaré que l'exclusion des contrats de services du champ d'application du projet d'instrument pourrait conférer aux transporteurs maritimes un avantage concurrentiel sur les transporteurs non exploitants de navires lorsque la législation nationale autorisait par exemple un transporteur maritime public déterminé à conclure un contrat de services ou un contrat de transport maritime mais ne le permettait pas à un transporteur non exploitant de navires (un transitaire agissant en tant que partie). Ainsi, le projet d'instrument modifierait considérablement la situation juridique en matière de concurrence sur certains marchés intérieurs importants. Il a été dit que cela ne devrait pas être l'objectif d'une convention internationale et que cet effet secondaire de l'exclusion proposée serait très préjudiciable aux transitaires.

211. La proposition a été jugée préoccupante pour une quatrième raison, à savoir le fait qu'elle donnerait la possibilité de choisir de ne pas appliquer le projet d'instrument. Selon cette proposition, le projet d'instrument ne s'appliquerait qu'à titre supplétif, c'est-à-dire si les parties évoluées n'en décidaient pas autrement. Cela revenait à créer une possibilité d'option négative. Il a été déclaré que toute clause d'option négative ou positive constituerait un changement fondamental par rapport aux principes sur lesquels la plupart des conventions internationales relatives au transport de marchandises par mer étaient fondées.

212. En réponse à ces préoccupations, il a été dit qu'un projet de disposition excluant les contrats négociés avec mise en concurrence entre des parties évaluées serait présenté au secrétariat avant la prochaine session du Groupe de travail. Il serait tenu compte des préoccupations susmentionnées lors de l'élaboration de cette disposition. Il a été souligné que la proposition à l'examen, bien qu'elle soit novatrice, n'était pas aussi révolutionnaire qu'on pouvait le craindre car elle était fondée sur une analogie entre les contrats de services et les chartes-parties et ne ferait qu'étendre l'exclusion actuelle des chartes-parties du champ d'application des Règles de La Haye et de La Haye-Visby. La proposition visant à exclure les contrats négociés avec mise en concurrence a suscité un intérêt.

213. Après débat, le Groupe de travail a décidé de maintenir l'alinéa a) dans le projet d'instrument, y compris les mots "ou d'alourdir" placés entre crochets, en vue

d'en poursuivre l'examen à une session ultérieure, le cas échéant sur la base d'une ou plusieurs nouvelles propositions.

ii) *Alinéa 17.1 b)*

214. Le Groupe de travail a estimé d'une manière générale que l'alinéa b) était acceptable quant au fond. Il a décidé de supprimer les crochets entourant cette disposition.

iii) *Alinéa 17.1 c)*

215. Le Groupe de travail a estimé de manière générale que l'alinéa c) était acceptable quant au fond.

c) *Article 17.2*

i) *Alinéa 17.2 a)*

216. Il a été rappelé qu'à la neuvième session du Groupe de travail, l'alinéa a), qui autorisait le transporteur et la partie exécutante à exclure ou à limiter leur responsabilité pour perte ou endommagement des marchandises lorsque celles-ci étaient des animaux vivants, avait été largement appuyé. Il a également été rappelé que cette disposition constituait une exception traditionnelle, les animaux vivants étant exclus de la définition du terme "marchandises" tant dans les Règles de La Haye que dans les Règles de La Haye-Visby. On a fait observer que le commerce d'animaux vivants ne constituait qu'une activité très restreinte. Toutefois, on s'est dit préoccupé par le fait que le transporteur puisse exclure ou limiter sa responsabilité en cas de perte ou de dommage subi par des animaux vivants. On a estimé qu'il vaudrait mieux exclure purement et simplement le transport d'animaux vivants du champ d'application du projet d'instrument plutôt que d'autoriser l'exclusion de la responsabilité (voir A/CN.9/510, par. 64). On s'est déclaré favorable à ce que le texte de l'alinéa a) soit adopté sans modification. Le point de vue suivant a également bénéficié d'un soutien important: bien qu'il faille maintenir l'exception traditionnelle concernant les animaux vivants, le projet d'instrument ne devrait admettre aucune clause qui aurait pour effet d'"exclure ou limiter" la responsabilité du transporteur et de toute partie exécutante lorsque des animaux vivants sont transportés. Le transporteur ou la partie exécutante ne devraient pas être autorisés à s'exonérer de toute responsabilité, par exemple lorsqu'ils ont commis une faute intentionnelle grave dans le traitement d'animaux vivants ou lorsqu'ils n'ont pas suivi les instructions données par le chargeur. Selon un autre point de vue encore, le projet d'instrument devrait indiquer les circonstances dans lesquelles la responsabilité du transporteur ou de la partie exécutante pouvait être exclue dans le cas du transport d'animaux vivants. Il a été suggéré qu'il pourrait être utile à cet égard de faire référence au "vice inhérent aux marchandises", par exemple pour établir que lorsqu'il transporte des animaux vivants en mauvaise santé, le transporteur pourrait être autorisé à exclure sa responsabilité. Le sentiment général a toutefois été que le vice inhérent aux marchandises, qui était déjà couvert par l'alinéa b), serait difficile à caractériser dans le cas d'animaux vivants.

217. Après un débat, le Groupe de travail a décidé de conserver dans le projet d'instrument l'idée exprimée dans l'alinéa a) en vue de la poursuite des discussions à une session ultérieure. Le secrétariat a été prié d'établir une variante visant à

limiter la possibilité qu'auraient le transporteur et la partie exécutante transportant des animaux vivants de s'exonérer de leur responsabilité en cas de faute grave.

ii) *Alinéa 17.2 b)*

218. Le Groupe de travail a estimé d'une manière générale que l'alinéa b) était acceptable quant au fond.

B. Champ d'application du projet d'instrument

1. Remarques générales

219. Le Groupe de travail a décidé de commencer, pour l'examen de la question du champ d'application du projet d'instrument, par entendre des interventions des délégations qui lui avaient présenté des propositions par écrit et de passer ensuite à l'examen des positions des autres délégations concernant ces propositions, étant entendu que celles-ci ne s'excluaient pas nécessairement et qu'il pourrait décider, pour la poursuite de ses travaux concernant le champ d'application, de combiner des éléments des diverses propositions à l'examen ou de faire de nouvelles propositions. Il a en outre été décidé qu'après avoir entendu des déclarations générales sur le champ d'application du projet d'instrument, le Groupe de travail reviendrait aux dispositions du chapitre 3 consacré au champ d'application et du chapitre 4 consacré à la durée de la responsabilité.

220. Présentant la proposition de l'Italie (A/CN.9/WG.III/WP.25), la délégation italienne a déclaré que même si le meilleur système applicable à un contrat de transport de porte à porte réalisé en partie par mer et en partie par d'autres modes de transport serait manifestement un système uniforme, c'était un système de réseau qui avait été adopté dans tous les instruments relatifs au transport multimodal car il était impossible de déroger, par voie contractuelle, aux règles impératives applicables aux différents modes de transport, qu'il s'agisse de règles uniformes ou de règles nationales. Les dispositions du projet d'instrument s'appliquaient à la responsabilité non contractuelle des préposés ou agents du transporteur contractant, comme celles de la Convention de 1980 sur le transport multimodal international de marchandises, mais dans le projet d'instrument, on avait étendu le système de réseau à la responsabilité du transporteur et au délai pour agir en vue d'éviter un conflit de conventions au lieu d'insérer une disposition spécifiquement consacrée au conflit de conventions. Adopter un système de réseau limité ne permettrait pas d'éviter un conflit potentiel avec d'autres conventions car la solution adoptée à l'article 5.1 du projet d'instrument, en ce qui concerne l'attribution de la charge de la preuve, différait de celle qui avait été retenue dans d'autres conventions sur les transports, et car des questions autres que celles de la responsabilité, de la limitation de responsabilité et du délai pour agir étaient traitées dans d'autres conventions sur les transports. Si un contrat de transport conclu entre un transporteur de porte à porte et un transporteur exécutant entrait dans le champ d'application d'une autre convention internationale, cette convention et le projet d'instrument s'appliqueraient simultanément. Le transporteur contractant qui s'engageait à effectuer un transport autrement que par mer pourrait ne pas savoir que le contrat par lequel il se liait était régi par le projet d'instrument et non pas par la convention internationale ou la législation nationale applicable au type de transport qu'il

s'engageait à effectuer. On aboutirait alors à la situation suivante: une action récursoire du transporteur de porte à porte contre le transporteur exécutant serait régie par la convention internationale ou la loi nationale applicable au contrat passé par ces deux parties, tandis qu'une action intentée directement par le chargeur ou par le destinataire contre le transporteur exécutant serait régie par le projet d'instrument. Des règles différentes s'appliqueraient donc à la responsabilité du transporteur exécutant selon que l'action intentée contre lui l'était par le transporteur de porte à porte, d'une part, ou par le chargeur ou le destinataire, d'autre part. La proposition italienne visait à remédier à cette anomalie en prévoyant que le projet d'instrument ne s'appliquerait au transporteur exécutant que si celui-ci était un transporteur maritime. À cette fin, la délégation italienne soumettait trois principes de base à l'examen du Groupe de travail: premièrement, toute personne qui en vertu du contrat de transport disposait d'un droit d'action contre le transporteur disposerait également d'un droit d'action contre tout transporteur exécutant ou partie exécutante; deuxièmement, si le transporteur exécutant contre lequel l'action était intentée était un transporteur maritime, les dispositions du projet d'instrument s'appliqueraient au contrat auquel il était partie; enfin, si le transporteur exécutant contre lequel l'action était intentée n'était pas un transporteur maritime, c'était la convention ou la loi nationale applicable au contrat auquel le transporteur exécutant était partie, ainsi que les clauses et conditions de ce contrat, qui s'appliqueraient.

221. La délégation canadienne a expliqué à propos de la proposition de son pays (A/CN.9/WG.III/WP.23; voir aussi A/CN.9/525, par. 25) que même si elle préférerait la première possibilité exposée au paragraphe 8 de cette proposition concernant un champ d'application coïncidant avec le transport de port à port, il lui semblait peu probable que le Groupe de travail parvienne à un consensus sur un tel champ d'application. La deuxième possibilité, exposée au paragraphe 9 de la proposition, qui prévoyait de modifier le projet d'instrument en insérant au paragraphe 4.2.1 une référence à la loi nationale pour ce qui est de la partie du transport effectuée par voie terrestre, n'était pas la meilleure possibilité car l'insertion d'une telle référence dans le projet d'instrument ne contribuerait pas à l'uniformisation du droit dans ce domaine. La meilleure possibilité était la troisième, énoncée aux paragraphes 10 et 11 de la proposition, car si le projet d'instrument devait régir le transport de porte à porte, il fallait reconnaître que certains États n'étaient encore prêts à adopter un tel régime. L'approche suivie dans la troisième possibilité renforcerait néanmoins l'uniformité de l'instrument, puisqu'il suffirait à un État contractant qui avait émis une réserve concernant ce chapitre du projet d'instrument de lever celle-ci pour adopter un régime de porte à porte.

222. Le Groupe de travail a ensuite entendu une intervention de la délégation suédoise qui présentait sa proposition (A/CN.9/WG.III/WP.26). Bien que la structure du projet d'instrument ne soit pas encore arrêtée, la proposition suédoise visait à faire en sorte que, si c'était le régime de porte à porte qui était retenu, le projet d'instrument traite de certaines questions, dont le conflit potentiel avec d'autres conventions sur les transports dont les dispositions étaient contraignantes et le conflit potentiel entre le projet d'instrument et des dispositions impératives des législations nationales concernant le transport terrestre. Le projet d'instrument devrait en outre traiter, de la façon suggérée dans la proposition suédoise, d'autres questions qui pourraient donner lieu à un conflit avec d'autres conventions sur les

transports, telles que celle du calcul de la réparation et celle des dommages non localisés (voir ci-après, les paragraphes 258 et 264 à 267, respectivement).

223. La CNUCED a présenté au Groupe de travail les conclusions qu'elle avait tirées des réponses à son questionnaire sur la réglementation du transport multimodal (A/CN.9/WG.III/WP.30; le texte complet a été publié par la CNUCED sous le titre "Transport multimodal: faisabilité d'un instrument juridique international" et sous la cote UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1). Le questionnaire avait été adressé à 191 États et organisations professionnelles, tant gouvernementales que non gouvernementales, et 109 réponses avaient été reçues, dont 60 émanaient de gouvernements de pays développés ou en développement et 49 de représentants d'organisations professionnelles et autres. S'agissant de la question de savoir comment était perçu le statu quo, plus de 80 % des réponses indiquaient que le cadre juridique actuel n'était pas satisfaisant et 70 % que le rapport coût-efficacité était mauvais. Un instrument destiné à réglementer le transport multimodal suscitait de l'intérêt, mais on avait dans certaines réponses déclaré douter qu'un tel instrument soit réaliste. S'agissant de l'appréciation portée sur les différentes approches, les deux tiers environ des réponses marquaient une préférence pour un nouvel instrument international destiné à régir le transport multimodal ou pour une révision de la Convention de 1980 sur le transport multimodal international de marchandises. Certains répondants étaient favorables à un nouvel instrument fondé sur les règles CNUCED/CCI, tandis que d'autres, qui étaient minoritaires représentaient principalement le transport maritime, étaient favorables à l'extension d'un régime international de transport maritime à tous les contrats de transport multimodal incluant un parcours maritime, et d'autres encore et estimaient que le nouvel instrument devait suivre une approche totalement nouvelle. Exception faite de la branche des transports maritimes, le régime adopté dans le projet d'instrument ne semblait recueillir qu'un soutien limité. S'agissant de la question du contenu et des caractéristiques d'un système multimodal, les tenants d'un régime de responsabilité pour faute et ceux d'un régime de responsabilité sans faute semblaient être à peu près à égalité. Dans environ 75 % des réponses, on estimait que s'il devait y avoir un nouvel instrument international, celui-ci devrait suivre la même approche que celle adoptée dans les régimes de responsabilité existants découlant des législations ou des instruments sur le transport multimodal et prévoir la responsabilité du transporteur contractant du début à la fin du transport. Si les gouvernements et les prestataires de services jugeaient une modification du cadre juridique nécessaire, les opinions quant à la meilleure façon de procéder étaient partagées, certains étant pour l'élaboration d'un instrument international contraignant et d'autres pour l'élaboration d'un régime non obligatoire. Les réponses montraient que l'élaboration d'un nouvel instrument suscitait de l'intérêt et que la volonté de débattre des questions controversées ne faisait pas défaut. Ces questions pourraient, a-t-on dit, être débattues dans le cadre d'une rencontre informelle organisée pour déterminer la meilleure façon de poursuivre les travaux.

224. Le Groupe de travail a ensuite entendu un résumé de la position des Pays-Bas sur la question du champ d'application exposée dans une note sur l'aspect multimodal du projet d'instrument (qui sera publiée sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.28/Add.1). La position des Pays-Bas dans le débat sur le champ d'application du projet d'instrument s'inscrivait dans une optique à long terme. Le débat qui avait actuellement lieu au sein du Groupe de travail n'envisageait pratiquement que deux solutions: soit un système de responsabilité de réseau soit un

système de responsabilité uniforme. Or les inconvénients du système de réseau étaient connus et un système uniforme, tel que celui de la Convention de 1980 sur le transport multimodal, s'écartait trop des pratiques des parties commerciales pour être largement accepté. L'application dans le monde entier d'un système de responsabilité uniforme à tous les modes de transport était, a-t-on dit, un objectif irréaliste. On pouvait en revanche, sur le long terme, envisager de façon réaliste une convention multimodale pour le transport maritime intercontinental (non limitée au transport maritime ou "maritime plus"); une convention multimodale pour le transport aérien intercontinental ("transport aérien plus"); et des conventions multimodales régionales incluant tous les modes de transport. Le terme "transport maritime intercontinental" était, a-t-on expliqué, utilisé simplement pour faire la distinction avec le "transport maritime régional", mais n'était pas à prendre comme un terme technique sous-entendant que le champ d'application du projet d'instrument serait autre que le transport maritime international. Le projet d'instrument à l'examen s'insérait dans cette perspective à long terme en raison de son approche "maritime plus". Pour parvenir à des conventions multimodales régionales, la tendance actuelle était d'étendre le champ d'application de conventions unimodales au transport effectué par d'autres modes de transport qui précédaient ou suivaient le mode de transport visé par la convention, sur le modèle, par exemple, de la Convention de 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (la Convention de Montréal) pour le transport aérien et des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises, Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, telle que modifiée par le Protocole de 1999 (CIM-COTIF) pour le transport ferroviaire en Europe. Si une telle extension aux autres modes de transport précédents et suivants pouvait être généralisée au plan international pour chaque mode de transport et pour chaque convention unimodale, une telle approche serait tout à fait adaptée à la pratique commerciale. Il y aurait de la sorte convergence des divers modes de transport, ce qui pourrait finalement aboutir à une convention multimodale régionale. Une telle approche nécessiterait l'insertion dans toutes les conventions unimodales ainsi étendues de dispositions identiques sur le conflit de conventions. Une approche "unimodale plus" générale pourrait en outre avoir le mérite d'offrir un moyen de sortir de l'impasse dans laquelle on se trouvait actuellement face à l'alternative système de réseau ou système uniforme. Il convenait de souligner que la proposition des Pays-Bas visait à alimenter le débat sur le champ d'application et non pas à exclure les propositions présentées par le Canada, la Suède et l'Italie.

225. Le CMI a rappelé au Groupe de travail que le projet d'instrument adoptait une approche contractuelle qui visait à adapter le transport maritime aux réalités modernes en adoptant un régime de porte à porte. Lorsqu'il avait été question d'élaborer le projet d'instrument, l'idée était initialement d'harmoniser les régimes de transport maritime de marchandises, mais il était apparu qu'il serait nécessaire d'aller au-delà de l'approche de port à port et de prendre en compte les réalités du transport moderne de marchandises. Le système de réseau limité retenu dans l'article 4.2.1 était jouable, mais l'on pouvait, s'agissant du champ d'application du projet d'instrument, faire preuve de plus de souplesse et explorer d'autres approches en vue d'aboutir à un régime simple et réaliste. Lorsque l'article 4.2.1 avait été formulé, il avait été décidé de ne pas s'en remettre aux législations nationales afin de parvenir à la plus grande uniformité possible, et l'importante et épineuse

question des parties exécutantes avait aussi été longuement examinée. Le Groupe de travail devrait rechercher le meilleur moyen de répartir équitablement les risques entre les parties dans le contexte global d'un régime de porte à porte.

226. Dans son intervention, la délégation des États-Unis a indiqué que son pays n'avait pas encore de position définitive sur la question du champ d'application du projet d'instrument. Cela tenait au fait que certaines des questions clefs examinées par le Groupe de travail étaient imbriquées, notamment celles du champ d'application et du traitement des parties exécutantes, du choix du for et de la compétence, de la limitation de responsabilité et de la liberté contractuelle, et au fait que la position à adopter à l'égard de chacune de ces questions dépendait de la façon dont les autres seraient réglées. Il était certes probablement impossible de parvenir à un système pleinement uniforme, mais le Groupe de travail devait se donner pour objectif d'atteindre le degré d'uniformité maximal compte tenu des considérations politiques en jeu. En ce qui concerne les parties contractantes, le paragraphe 4.2.1 pourrait être adopté, de façon que les limites de responsabilité de l'instrument s'appliquent de manière uniforme, sous réserve seulement de l'exception du réseau limité lorsque la CMR ou une autre convention internationale obligatoire s'appliquait. Par ailleurs, le traitement des parties exécutantes était un aspect important de la question du champ d'application, et une distinction pourrait être établie entre les parties exécutantes maritimes et les parties exécutantes terrestres. Les États-Unis étaient favorables à l'application obligatoire du projet d'instrument aux parties exécutantes maritimes. S'agissant des parties exécutantes terrestres, différentes questions se posaient. L'instrument ne pourrait ni créer, ni interdire de poursuites à leur encontre. Elles seraient au lieu de cela soumises au régime juridique applicable par ailleurs en l'absence de l'instrument, et pourraient se prévaloir de toute clause Himalaya applicable dans la mesure autorisée par la loi nationale. Les États-Unis ont déclaré que si leur suggestion était retenue, il ne serait pas nécessaire d'ajouter la "loi nationale" à l'exclusion relative aux conventions internationales obligatoires figurant à l'article 4.2.1 pour protéger les intérêts de parties exécutantes terrestres ou de propriétaires de marchandises. Les parties exécutantes terrestres seraient exclues du champ d'application de l'instrument. Par exemple, les États-Unis ont noté que lorsqu'il n'existait aucune convention internationale obligatoire applicable aux activités du transporteur terrestre (comme aux États-Unis ou au Canada), un propriétaire de marchandises pouvait agir contre le transporteur contractant aux termes de l'instrument ou contre la partie exécutante terrestre en vertu de la loi applicable par ailleurs, par exemple la loi américaine relative à la responsabilité délictuelle ou la législation canadienne.

227. Il a été souligné certaines différences entre les propositions des États-Unis et de l'Italie. Premièrement, selon la proposition italienne, la responsabilité du transporteur contractant envers le chargeur serait déterminée de façon pleinement uniforme (sur la base des limites de responsabilité établies par l'instrument) et non en vertu du système de réseau limité prévu à l'article 4.2.1. Deuxièmement, selon cette même proposition, l'instrument créerait une cause d'action du propriétaire des marchandises contre la partie exécutante fondée sur le contrat liant la partie exécutante au transporteur. Ainsi, selon la proposition italienne, les chargeurs se substitueraient de fait au transporteur contractant vis-à-vis de la partie exécutante. Selon la proposition des États-Unis, en revanche, les chargeurs pourraient agir contre la partie exécutante en vertu de toute loi applicable en l'absence de

l'instrument, par exemple en vertu de la loi interne relative à la responsabilité délictuelle.

228. Le Groupe de travail a entendu la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) (voir aussi A/CN.9/WG.III/WP.28, p. 3 à 6), qui a réaffirmé que le projet d'instrument avait été à l'origine conçu comme un projet de convention maritime, ce qui ressortait manifestement de ses dispositions, et que, par conséquent, son champ d'application devrait être limité au transport de port à port. On a également indiqué que le fait de limiter le champ d'application au transport de port à port offrait l'occasion d'unifier le droit régissant le transport de marchandises par mer, et que l'instrument visait déjà à traiter des questions jusque là absentes des conventions maritimes, ainsi que des problèmes quotidiens urgents, tels que la livraison de marchandises sans qu'un connaissement soit présenté, le transport en pontée de conteneurs et l'utilisation de documents électroniques. On a aussi fait valoir que le fait d'étendre le champ d'application du transport de sous-palan à sous-palan au véritable transport de port à port permettrait de remédier à certaines lacunes traditionnelles du système de réseau en matière de responsabilité et d'inclure dans le régime les entreprises de manutention et les exploitants de terminaux. Il a été dit que l'approche de porte à porte préconisée au sein du Groupe de travail correspondait en réalité au transport multimodal et que le Groupe devrait s'efforcer d'employer des termes précis pour décrire les diverses options qu'il examinait. On a également déclaré qu'il fallait tirer des enseignements des Règles CNUCED/CCI et de la Convention sur le transport multimodal, ainsi que d'une initiative antérieure du CMI, à savoir le projet de Convention sur le transport international combiné de marchandises (Convention TCM). On a fait observer que l'expression "non limitée au transport maritime" n'était qu'un euphémisme signifiant en réalité une extension du droit maritime au transport terrestre et qu'il faudrait au moins s'en tenir à une véritable approche multimodale. On a en outre proposé qu'une telle approche multimodale prenne en compte le transport "générique" ou "non précisé", dans lequel l'expéditeur pouvait donner une instruction au transporteur sans indiquer le mode de transport à utiliser. On a aussi insisté sur la nécessité de définir clairement ce que l'on entendait par responsabilité "de plein droit" et responsabilité "fondée sur la faute", et sur le fait que le Groupe de travail devrait faire preuve de prudence s'il introduisait des règles de droit international privé dans le projet d'instrument, car celles-ci avaient tendance à poser de graves problèmes. On a également dit que le champ d'application et la situation des parties exécutantes étaient étroitement liés.

229. Le Groupe de travail a aussi entendu l'Association of American Railroads (voir aussi A/CN.9/WG.III/WP.28, p. 35 à 38), qui a indiqué qu'il existait au Canada et aux États-Unis des systèmes bien établis régissant la responsabilité des transporteurs ferroviaires pour les transports de marchandises couplés à un transport maritime et que l'élément fondamental de ces systèmes était le droit de chaque transporteur maritime de choisir le niveau de protection qu'il jugeait souhaitable pour ses marchandises. Il a été déclaré qu'à cet égard, le transporteur ferroviaire n'avait de relations contractuelles qu'avec le transporteur maritime lorsqu'il transportait des conteneurs avant ou après un transport par mer, mais que le projet d'instrument limiterait la capacité des transporteurs ferroviaires d'exercer ce droit contractuel et porterait considérablement préjudice au régime actuel de responsabilité des transporteurs ferroviaires aux États-Unis et au Canada. On a fait observer que le projet d'instrument était un texte axé sur le transport maritime qui

ne traitait pas de façon approfondie ni ne résolvait les problèmes importants qui se posaient dans le transport ferroviaire et qu'il ne devrait pas s'appliquer à l'étape ferroviaire d'un transport si le principe du porte à porte était adopté. On a déclaré qu'un débat énergique sur l'ensemble des arguments pour ou contre une extension éventuelle du projet d'instrument, sur une base porte à porte, au transport ferroviaire était souhaitable, mais on a estimé qu'un tel débat déboucherait sur un instrument qui ne s'appliquerait pas au transport ferroviaire. On a également dit que le transport ferroviaire, qu'il soit régi par des conventions internationales ou par le droit interne national, devrait être exclu.

230. Le Groupe de travail a également entendu l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), qui s'est de nouveau déclarée favorable, comme elle l'avait fait à la dixième session du Groupe de travail (voir A/CN.9/525, par. 28), à l'établissement de règles globales régissant le transport multimodal, à condition que les régimes unimodaux tels que ceux de la COTIF et de la CMR soient pris en considération. On a fait valoir que le fait d'adopter un système de réseau plutôt qu'un système uniforme préserverait l'intégrité des conventions unimodales existantes, ce qui réduirait les risques de conflits avec ces dernières et contribuerait à accroître la probabilité que le projet d'instrument suscite un large appui. On a proposé d'appliquer au transport multimodal un régime uniforme de préférence à un système de réseau uniquement dans les cas où le dommage n'était pas localisé, et on a fait observer que le principal objectif des conventions relatives au transport international ne devrait pas être seulement de promouvoir l'uniformité, mais aussi de garantir une répartition acceptable et juste des droits et des obligations entre les parties au contrat de transport. L'OTIF se demandait si le projet d'instrument, tel qu'il était libellé, pourrait servir de base à un instrument de porte à porte et doutait de plus en plus qu'un régime multimodal fondé sur un projet axé sur le transport maritime puisse recueillir une large adhésion. Le Groupe de travail a été instamment invité à envisager d'utiliser à la place les solutions actuellement acceptées par l'industrie du transport multimodal, telles que les Règles CNUCED/CCI.

231. La Chambre internationale de la marine marchande a réaffirmé sa position sur le champ d'application du projet d'instrument (voir A/CN.9/WG.III/WP.28, p. 10 à 12), notant que l'industrie des transports était favorable à un régime de porte à porte qui apportait un plus et allait au delà du système de port à port. Elle s'est dite favorable à une convention internationale fondée sur le projet d'instrument qui ne soit pas limitée au transport maritime et au système de réseau limité que prévoyait le paragraphe 4.2.1.

232. L'International Group of Protection and Indemnity Clubs (P&I Clubs) a rappelé qu'il avait fait connaître ses vues au Groupe de travail (voir A/CN.9/WG.III/WP.28, p. 38 à 45) à la session précédente. Il a réaffirmé que les P&I Clubs étaient favorables à l'application de l'instrument au transport de porte à porte et indiqué que si des difficultés pouvaient survenir tant avec un système de réseau limité qu'avec un système uniforme, il était à noter que l'industrie du transport avait, dans une large mesure, adopté un système de réseau pour le transport multimodal, notamment dans les Règles CNUCED/CCI et dans la lettre de transport COMBICON. Il a prié le Groupe de travail de prendre en considération les besoins de l'industrie et il s'est dit favorable à une approche de réseau limitée suivant le modèle du paragraphe 4.2.1.

233. Le Groupe de travail, après avoir entendu les déclarations ci-dessus, a procédé à un échange de vues général sur le champ d'application du projet d'instrument. Un large soutien a été exprimé en faveur de l'approche de porte à porte que l'on a jugée la mieux à même de répondre aux besoins et aux demandes actuels du secteur du transport. On a suggéré que le Groupe de travail s'efforce, en élaborant des dispositions appropriées pour le transport de porte à porte, d'établir un équilibre optimal entre quatre exigences concurrentes: promouvoir l'uniformité maximale; éviter les conflits entre conventions dans toute la mesure possible; satisfaire autant que faire se peut les États qui préféreraient conserver intact le régime applicable à leurs transporteurs intérieurs; et prévoir dans le projet d'instrument des dispositions axées spécifiquement sur les besoins des professionnels afin d'éviter toute ambiguïté. Il a été suggéré, cependant, de définir plus précisément ce que l'on entendait par "transporteur de porte à porte", en particulier comment l'on pourrait distinguer un transport de porte à porte d'un transport multimodal. En outre, plusieurs délégations ont estimé qu'il faudrait résoudre la question des dommages non localisés dans un contexte de porte à porte de façon satisfaisante pour toutes les parties concernées.

234. On s'est déclaré favorable au principe de réseau limité énoncé dans le paragraphe 4.2.1, car il impliquerait que les règles relatives à la responsabilité seraient les mêmes pour le recours et l'action principale. On a également noté que l'industrie du transport avait élaboré son propre système de réseau dans les Règles CNUCED/CCI de 1992 applicables aux documents de transport multimodal et dans la lettre de transport combiné COMBICON adoptée par le Conseil maritime baltique et international (BIMCO, 1971, mise à jour en 1995). On s'est aussi déclaré favorable à un véritable système multimodal. On a cependant conseillé la prudence à cet égard, car d'autres régimes multimodaux pourraient être négociés à l'avenir, et les États ne ratifieraient et n'appliqueraient probablement pas plusieurs régimes multimodaux. On a également émis l'opinion que l'article 1.5 et le paragraphe 4.2.1 constituaient une véritable approche multimodale, mais des doutes ont été émis à cet égard. On a aussi exprimé la crainte que le système de réseau limité désavantagerait les pays en développement, car le projet d'instrument était principalement un instrument maritime qui régirait l'ensemble du transport multimodal dans ces pays, étant donné que la plupart d'entre eux n'étaient pas parties aux conventions obligatoires applicables au transport intérieur.

235. L'option 2 proposée par le Canada, à savoir ajouter une référence au droit national au paragraphe 4.2.1, a recueilli un certain appui. On a indiqué que cette solution conviendrait particulièrement aux États qui n'étaient pas parties aux conventions européennes unimodales et qui préféreraient que leurs lois nationales s'appliquent aux transporteurs exécutants. On a répondu que le fait d'inclure une référence au droit national dans le paragraphe 4.2.1 nuirait tellement à l'uniformité du principe de réseau limité que celui-ci ne serait plus acceptable. En outre, on a fait observer que l'option 2 n'était peut-être pas assez précise quant à la loi nationale qui s'appliquerait aux transporteurs intérieurs, car la loi régissant le contrat de transport intérieur dépendrait des règles du droit applicables et du choix de la loi dans le contrat lui-même; il serait donc peut-être nécessaire d'insérer une disposition relative à la loi applicable. On a aussi déclaré que, si l'on ajoutait une référence à la loi nationale obligatoire dans le paragraphe 4.2.1, il faudrait en préciser certains effets, en indiquant par exemple qu'elle ne pourrait établir des niveaux de responsabilité inférieurs à ceux prévus dans le projet d'instrument. Un

certain soutien a été exprimé en faveur d'une autre proposition, à savoir que cette référence soit limitée aux lois nationales fondées sur les conventions internationales, afin de préserver autant que possible le principe d'uniformité.

236. On s'est aussi déclaré favorable à la proposition de l'Italie, en particulier au troisième principe dont on a estimé qu'il répondait aux préoccupations des États qui souhaitaient préserver l'applicabilité de leur loi nationale en disposant que toute action d'un transporteur intérieur devrait être régie par la convention ou la loi nationale applicables au transport intérieur. On a estimé que ce principe contribuait à promouvoir l'uniformité en remplaçant le paragraphe 4.2.1 et en faisant en sorte que le transporteur contractant ne soit plus éventuellement soumis à une convention applicable au transport intérieur, ainsi qu'en indiquant clairement que le transporteur exécutant intérieur serait dans tous les cas soumis à la convention ou à la loi nationale applicables en vertu du contrat qu'il aurait conclu. On s'est inquiété, cependant, du fait que le transporteur exécutant puisse conclure un contrat qui nuirait au chargeur.

237. Un certain soutien a été exprimé en faveur de l'option 3 de la proposition canadienne, car on a estimé que, abstraction faite pour le moment de la question des réserves, le fait de scinder le projet d'instrument en deux chapitres distincts permettrait de prendre en compte les deux régimes, pourrait promouvoir l'uniformité à long terme et contribuerait à structurer les délibérations du Groupe de travail. En outre, on a évoqué, à l'appui de la structure proposée, le précédent que constituait la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises, dont une partie traitait de la formation des contrats et une autre des contrats de vente proprement dits, en prévoyant une clause d'option négative. On a cependant mis en garde contre l'option 3 proposée par le Canada car on a estimé qu'il était prématuré de prévoir des réserves à ce stade du débat et que celles-ci devraient être examinées dans les dernières phases d'une conférence diplomatique, une fois épuisés tous les autres moyens de rapprocher les points de vue. En outre, on a fait observer que cette structure risquait d'inciter les États à opter pour l'approche de port à port plutôt que pour l'option de porte à porte, ce qui porterait atteinte à l'uniformité. On a aussi craint que l'option 3 ne contribue à fragmenter le processus, en incitant à négocier d'abord les dispositions maritimes et à laisser pour plus tard les dispositions multimodales. Par ailleurs, on a estimé que l'option 3 compliquerait les débats car elle obligerait à faire référence, tout au long des discussions, à deux périodes de responsabilité différentes. On a toutefois répondu qu'il n'était pas nécessaire de lier les périodes de responsabilité dans les deux chapitres, car la période s'appliquerait simplement au contrat de transport, en fonction du type de contrat, maritime ou multimodal, qui aurait été choisi. L'avis selon lequel on pourrait revenir sur l'option 3 à un stade ultérieur des débats a recueilli un certain appui.

238. On a aussi fait observer que le paragraphe 4.2.1 ne réglait pas la question d'un conflit éventuel avec les conventions existantes et qu'il faudrait donc la supprimer pour la remplacer par une réserve générale concernant les conventions sur les transports antérieures au projet d'instrument, qui pourrait figurer au chapitre 16 du projet, sous forme de clause relative au conflit de conventions.

239. À l'issue d'un débat, cependant, la proposition tendant à ce que le projet d'instrument couvre le transport de porte à porte et non de port à port a recueilli un large soutien au sein du Groupe de travail. Un soutien a été exprimé en faveur d'un

système uniforme dans l'instrument relatif au transport de porte à porte, et il a été proposé de s'efforcer de parvenir à un tel système uniforme. On a largement reconnu, cependant, qu'un tel système était probablement irréaliste, et l'on s'est prononcé en faveur d'un système de réseau limité allant dans le sens des dispositions du paragraphe 4.2.1, mais sous une forme améliorée. Divers moyens visant à améliorer le système de réseau limité ont été examinés, y compris ceux proposés par l'Italie, le Canada et la Suède, mais le Groupe de travail n'a pas pris de décision ferme sur ce point.

2. Examen de questions particulières concernant le champ d'application du projet d'instrument

240. Après avoir convenu, à titre provisoire, que le projet d'instrument devrait s'appliquer au transport de porte à porte, le Groupe de travail a examiné plus en détail les cinq questions suivantes: a) type de transport visé par le projet d'instrument; b) relation du projet d'instrument avec d'autres conventions et avec les législations internes d'autre part; c) manière dont les parties exécutantes devraient être traitées dans le projet d'instrument; d) limites de la responsabilité en vertu du projet d'instrument; et e) traitement des dommages non localisés en vertu du projet d'instrument.

a) Type de transport visé par le projet d'instrument

241. De l'avis général, il fallait indiquer plus clairement le type de transport visé par le projet d'instrument. La référence fréquente à la notion de transport "non limité au transport maritime", ses incidences sur l'utilisation de modes de transport non maritimes, et le recours à un système de réseau pour régir les relations entre le projet d'instrument et d'autres conventions relatives au transport exigeaient que l'on examine soigneusement les limites respectives du transport "non limité au transport maritime" visé par le projet d'instrument et du transport multimodal de marchandises au sens où l'entendait, par exemple, la Convention sur le transport multimodal de 1980. Une différence manifeste entre le type de transport visé par le projet d'instrument et le transport multimodal proprement dit résultait de la définition du "contrat de transport" énoncée à l'article 1.5, selon laquelle le projet d'instrument s'appliquait à un transport de marchandises effectué "entièrement ou partiellement par mer". Le débat a ensuite porté sur la question de savoir s'il serait souhaitable et possible d'établir une distinction supplémentaire entre le transport multimodal et le type de transport visé par le projet d'instrument, ou si ce dernier devait s'entendre de tout transport multimodal comprenant une étape maritime.

242. On a suggéré plusieurs critères possibles pour établir une telle distinction. Il a notamment été proposé que le projet d'instrument s'applique au transport "intercontinental" de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer. D'une manière générale, on a objecté à cette proposition qu'il serait extrêmement irréaliste, politiquement inacceptable et juridiquement infondé d'essayer d'établir une distinction entre le transport "intercontinental" et le transport "international". Il a été aussi proposé que, compte tenu de la forte influence du droit maritime sur le projet d'instrument, celui-ci s'applique uniquement aux transports multimodaux dans lesquels l'étape maritime était la plus importante. L'opinion selon laquelle l'importance respective de l'étape maritime et de l'étape terrestre dans un transport multimodal devrait être prise en compte a recueilli un certain appui. À cet égard, on

a fait valoir que, dans la pratique, on comptait que le projet d'instrument s'appliquerait principalement au transport de conteneurs effectué essentiellement par mer, le transport intérieur s'effectuant sur des distances relativement courtes avant ou après le transport par mer. On a objecté que l'importance respective du transport par mer et par d'autres modes ne devrait pas être déterminée en fonction de l'itinéraire effectivement emprunté par les marchandises mais, de façon plus subjective, en fonction de l'intention des parties telle qu'elle était exprimée dans le contrat de transport. Pour illustrer ce propos par un chiffre, on a cité l'exemple d'une région où les conteneurs transportés par rail avant ou après une étape maritime couvriraient, en moyenne, une distance supérieure à 1700 miles (2 700 km). Selon l'avis qui a prévalu, il ne fallait pas tenter d'établir dans le projet d'instrument le caractère secondaire du transport terrestre. On a estimé en général que la seule façon pratique de traiter cet aspect du champ d'application du projet d'instrument était de décider que celui-ci s'appliquerait aux transports multimodaux comprenant une étape maritime, indépendamment de la durée ou de la distance relatives de cette étape.

243. On a demandé comment le caractère international du transport visé par le projet d'instrument devrait apparaître dans les étapes unimodales individuelles du transport. On a dit que le projet d'instrument ne devrait s'appliquer qu'aux transports comportant une étape maritime transfrontière. On a ajouté que le fait que les étapes terrestres comportent ou non un transport transfrontière n'avait pas à être pris en compte. On a souligné que cette approche serait conforme à celle adoptée par d'autres conventions telles que la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), en vertu de laquelle le caractère international du transport devrait être déterminé uniquement en fonction du transport ferroviaire. Le Groupe de travail a pris note de cette suggestion et a prié le secrétariat de l'intégrer, sous la forme d'une variante, dans le projet révisé qu'il établira en vue de la poursuite des débats à une session ultérieure. L'opinion qui a prévalu, cependant, était que, en vertu du projet de chapitre 3, le caractère international du transport ne devrait pas être déterminé en fonction de l'une quelconque des diverses étapes unimodales mais en fonction de l'ensemble du transport, le lieu de réception et le lieu de livraison des marchandises étant situés dans des pays différents. Ainsi, dans le cas d'un transport de marchandises de Vancouver à Honolulu, l'applicabilité du projet d'instrument ne devrait pas dépendre de la question de savoir si les marchandises étaient expédiées directement par mer à Honolulu ou d'abord acheminées par route à Seattle avant d'être expédiées à Honolulu.

244. Après un débat, le Groupe de travail est convenu, à titre provisoire, que le projet d'instrument devrait porter sur tout type de transport multimodal comportant une étape maritime. Il ne serait pas nécessaire de faire d'autres distinctions fondées sur l'importance relative des divers modes de transport utilisés. Il a été convenu par ailleurs qu'il serait peut-être nécessaire de revoir le libellé du projet de chapitre 3 afin de faire mieux ressortir que le caractère international du transport devrait être déterminé sur la base du contrat de transport. Il a été demandé au secrétariat d'établir des dispositions révisées comportant d'éventuelles variantes en vue de la poursuite du débat à une session ultérieure. Compte tenu de la décision prise par le Groupe de travail concernant le type de transport sur lequel devait porter le projet d'instrument, l'attention des États membres de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) a été attirée sur la nécessité d'assurer la

coordination entre leurs délégations du Groupe de travail et à la Commission afin d'éviter les chevauchements.

b) *Relation du projet d'instrument avec d'autres conventions sur les transports et avec les législations internes*

245. Le Groupe de travail a ensuite examiné la question de la relation du projet d'instrument avec d'autres conventions ainsi qu'avec les législations nationales. Le débat a visé à clarifier les vues concernant sa relation avec les instruments sur les transports multimodaux et unimodaux et avec la législation nationale applicable.

246. Il a été rappelé au Groupe de travail que le paragraphe 4.2.1 avait pour but de permettre de continuer à appliquer les conventions relatives au transport intérieur de marchandises normalement applicables. Selon un avis, il n'y aurait aucun conflit entre les conventions unimodales ne comportant aucun aspect multimodal et le projet d'instrument, et le paragraphe 4.2.1 n'était donc pas nécessaire. Selon un avis largement partagé, le principe du réseau limité énoncé dans ce paragraphe garantirait effectivement l'absence de chevauchement avec d'autres conventions unimodales ou avec toute future convention multimodale régionale. Selon un autre avis, cependant, le paragraphe 4.2.1 ne résolvait pas le problème du conflit de conventions, car il ne privilégiait que certaines dispositions des conventions unimodales applicables. Il a été rappelé que certains États ne pourraient pas signer plus d'une convention multimodale et que si le projet d'instrument était un projet multimodal, en le ratifiant ces États pourraient se trouver dans l'impossibilité de ratifier les conventions multimodales plus larges. On s'est aussi inquiété du fait que si le projet d'instrument avait un caractère multimodal, les parties à d'autres instruments comportant des aspects multimodaux, tels que la Convention de Montréal et COTIF, pourraient se trouver dans l'obligation de dénoncer ces conventions en faveur du projet d'instrument.

247. Il a par ailleurs été estimé qu'il faudrait apporter à l'article 3.1 des précisions concernant le cas dans lequel, par exemple, des marchandises se trouvant sur un camion n'étaient pas déchargées sur un navire pendant un transport multimodal, si bien que le projet d'instrument et la CMR se trouveraient en concurrence pour ce qui était de la loi applicable. Il a aussi été proposé d'abandonner le système de réseau prévu dans l'article en faveur d'une approche uniforme et d'insérer une disposition sur les conflits de conventions dans le chapitre 16 du projet d'instrument. L'insertion d'une telle disposition dans ce chapitre s'imposerait en tout état de cause s'il était décidé de supprimer le paragraphe 4.2.1.

248. Des inquiétudes ont été exprimées quant à la relation entre le projet d'instrument et les futures conventions de transport régionales. Selon un avis, les dispositions de telles conventions pourraient aussi prévaloir sur celles du projet d'instrument conformément au paragraphe 4.2.1, si bien que ces futures conventions représentaient pour l'uniformité une menace au moins aussi grande que l'inclusion d'une référence aux lois nationales contraignantes. Il a été proposé, puisque le principe du réseau limité était censé être une manière pratique de mobiliser un appui aussi grand que possible pour le projet d'instrument, de résoudre le problème des conventions futures en limitant l'application du paragraphe 4.2.1 aux conventions internationales existantes.

249. Il a été répété qu'il existait une relation importante entre les législations nationales et le projet d'instrument puisque la version actuelle dudit projet prévaudrait automatiquement sur ces législations nationales en application du paragraphe 4.2.1 mais que les dispositions des conventions internationales continueraient de s'appliquer. Il a été de nouveau proposé de faire figurer les lois nationales contraignantes dans l'exclusion du champ d'application du projet d'instrument énoncée au paragraphe 4.2.1 et il a une nouvelle fois été fait référence à l'option 2 de la proposition canadienne (voir ci-dessus par. 221 et 235). Il a été répondu que ce paragraphe ne devrait pas être modifié afin de rendre applicables les lois nationales contraignantes car, dans certains cas, la limite de la responsabilité dans le droit national pourrait être inférieure à celle fixée dans le projet d'instrument, ce qui voudrait dire non seulement que les parties exécutantes seraient protégées par des limites de responsabilité plus faibles, mais aussi que les transporteurs contractants pourraient se prévaloir des mêmes limites. Il a été expliqué que le changement proposé concernant le traitement des parties exécutantes en vertu du projet d'instrument visait à tenir compte de la préoccupation qui avait été exprimée concernant l'application de la législation nationale, mais aussi à autoriser le chargeur à se retourner directement contre les parties exécutantes en se prévalant de toute loi qui serait applicable en l'absence du projet d'instrument. On a fait valoir que l'option 2 de la proposition canadienne n'avait pas pour but se permettre l'application de la législation nationale au transporteur contractant mais qu'il faudrait néanmoins examiner l'éventualité d'une telle conséquence non prévue. On a dit qu'il serait intéressant de poursuivre le débat sur la base à la fois de la proposition italienne (voir par. 220 et 236 ci-dessus) et de celle des États-Unis (voir par. 226 et 227 ci-dessus) et que le Groupe de travail pourrait peut-être adopter l'une de ces propositions à l'avenir pour tenir compte des préoccupations exprimées concernant la préservation de la législation nationale contraignante.

250. Après un débat, les membres du Groupe de travail sont convenus provisoirement de conserver le texte du paragraphe 4.2.1 pour résoudre les conflits éventuels entre le projet d'instrument et d'autres conventions déjà en vigueur. Le secrétariat a reçu pour instruction d'établir une disposition sur les conflits de conventions qui pourrait être insérée au chapitre 16 du projet d'instrument, et de rédiger un texte envisageant en tant qu'option la proposition suédoise tendant à préciser l'article 3.1. L'échange de vues concernant la relation entre ledit projet et la législation nationale n'a pas abouti à une solution et il a été décidé de poursuivre l'examen de la question à la lumière des futures propositions qui seraient peut-être présentées. Étant donné toutefois l'appui exprimé en faveur de son application, le Groupe de travail a prié le secrétariat de mentionner la législation nationale entre crochets dans le paragraphe 4.2.1 afin de poursuivre ultérieurement la réflexion sur cette question.

c) Traitement des parties exécutantes

251. Il a été rappelé au Groupe de travail que la question du traitement des parties exécutantes conformément au projet d'instrument avait été évoquée par les délégations des États-Unis et de l'Italie lorsqu'elles avaient présenté leurs propositions concernant le champ d'application (voir ci-dessus, par. 220, 226 et 227).

252. On a déclaré qu'un sujet de préoccupation concernant le traitement des parties exécutantes en général était le champ d'application géographique du projet d'instrument. On a pris l'exemple de marchandises qui seraient transportées de Tokyo à Rotterdam via Singapour et l'on a demandé si le projet d'instrument s'appliquerait au débardeur qui manipulerait les marchandises à Singapour dans le cas où le Japon ou les Pays-Bas l'aurait ratifié, mais pas Singapour. Il ne fallait pas, a-t-on dit, maintenir dans le projet d'instrument un droit d'action direct contre une partie exécutante dans un État non partie.

253. De l'intérêt a été manifesté pour la proposition des États-Unis tendant à ce que le projet d'instrument accorde un traitement différent aux parties exécutantes maritimes et aux parties exécutantes terrestres, mais il a été dit qu'il ne serait possible de prendre véritablement position sur cette proposition que lorsqu'elle aurait été présentée dans les formes. On a fait observer que, selon cette proposition, les parties exécutantes maritimes se verraient appliquer l'article 6.3 et que, si une action était intentée contre elles sur le fondement du projet d'instrument, elles bénéficieraient donc pleinement des moyens de défense et des limitations de responsabilité du transporteur. Les paragraphes 6.3.1 et 6.3.3 devraient toutefois être modifiés pour ce qui a trait aux parties exécutantes terrestres de sorte que le projet d'instrument ne crée pas un droit d'action à leur encontre ni ne les fasse bénéficier d'une protection au titre de la clause Himalaya qui viendraient s'ajouter à ce que prévoit la loi applicable existante. On a déclaré qu'un traitement distinct des parties exécutantes maritimes et des parties exécutantes terrestres serait particulièrement important si une référence aux dispositions impératives des législations nationales n'était pas incluse dans l'article 4.1. On a toutefois objecté que l'institution de la partie exécutante avait été créée pour faire en sorte que ni le chargeur ni la partie exécutante ne soient exposés à une responsabilité illimitée en cas d'action en responsabilité civile délictuelle, et que la proposition pourrait être source de problèmes à cet égard dans l'environnement multimodal, puisqu'un demandeur pourrait intenter une action contre la partie exécutante sur la base d'un contrat différent. On a aussi déclaré craindre que l'application de cette proposition n'entraîne un conflit avec la Convention de 1991 sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international.

254. On a demandé d'expliquer la distinction établie dans la proposition italienne entre la partie exécutante et le transporteur exécutant. Il a été répondu qu'on avait retenu dans la proposition italienne une définition étroite de la partie exécutante qui excluait les personnes qui procédaient à la manutention des marchandises et les entreposaient et auxquelles aucune convention terrestre n'était applicable. N'entraient dans la définition que les personnes qui effectivement déplaçaient ou transportaient les marchandises en tant que parties exécutantes conformément au projet d'instrument. La proposition prévoyait un droit d'action contre les parties exécutantes prises dans ce sens étroit, de sorte que le contrat que la partie exécutante avait elle-même conclu s'appliquerait. Des préoccupations ont été exprimées au sujet de cette définition étroite de la partie exécutante, en relation en particulier avec la protection au titre de la clause Himalaya dont, a-t-on dit, toutes les parties exécutantes devraient pouvoir bénéficier. On a aussi déclaré à propos de la définition étroite de la partie exécutante que ces parties ne devraient pas être définies sur la base de leur fonction car cela risquait de créer des incertitudes sur le point de savoir à qui s'appliquait le projet d'instrument et contre qui une action devait être intentée. On a fait observer qu'un autre aspect de la proposition italienne

était la distinction établie entre les parties exécutantes maritimes et les parties exécutantes terrestres de sorte que le projet d'instrument s'appliquerait aux parties exécutantes maritimes alors que la situation des parties exécutantes terrestres serait régie par le contrat qu'elles avaient elles-mêmes conclu. Les parties exécutantes terrestres devraient, a-t-on dit, bénéficier de la protection au titre de la clause Himalaya accordée par le contrat qu'elles avaient conclu. On a objecté qu'en permettant à la partie exécutante terrestre de réclamer la protection prévue dans son propre contrat, on risquait de compliquer indûment les choses et d'aboutir à une situation qui ne serait pas suffisamment claire. On a aussi objecté à l'encontre de la proposition que la référence aux conventions internationales et à la loi nationale applicable entre le transporteur exécutant et la partie exécutante terrestre pourrait être interprétée comme incluant les dispositions non impératives de la loi nationale, et que les clauses de ce contrat pourraient lier le chargeur qui souhaiterait intenter directement une action contre la partie exécutante terrestre. Cela permettrait, a-t-on dit, au transporteur contractant et au transporteur exécutant de conclure un contrat au détriment du chargeur.

255. Une combinaison des propositions de l'Italie et des États-Unis sur la question du traitement des parties exécutantes a bénéficié, à titre provisoire, d'un certain soutien. Par exemple, il a été généralement reconnu qu'il fallait accorder un traitement distinct aux parties exécutantes maritimes et aux parties exécutantes terrestres, mais il a été estimé qu'il serait préférable, dans l'intérêt de l'uniformité, que le projet d'instrument fasse spécifiquement référence aux droits d'action des parties exécutantes terrestres. Le Groupe de travail n'est parvenu à aucune conclusion concernant une telle combinaison des propositions.

256. Après un débat, il a été convenu que le traitement des parties exécutantes dans le projet d'instrument était une question importante qui déterminerait l'orientation de tout l'instrument et qui pourrait contribuer à résoudre d'autres problèmes, tels que l'inclusion d'une référence aux dispositions impératives de la loi nationale dans le paragraphe 4.2.1. Il n'était pas possible, à ce stade, de prendre une décision définitive tranchée, ni même une décision provisoire, sur la question, et il fallait attendre que celle-ci ait fait l'objet d'une proposition écrite plus affinée. Le moment n'était pas encore venu de réviser les dispositions du projet d'instrument concernant le traitement des parties exécutantes.

d) *Limites de la responsabilité*

257. Selon une opinion largement partagée, il ne fallait pas, au stade actuel des travaux, chercher à parvenir à un accord sur des montants précis pour les limites de responsabilité visées dans le paragraphe 6.7.1. On a déclaré que, quels que soient les montants qui seraient finalement retenus, le projet d'instrument devrait prévoir une procédure de modification rapide. Le Protocole de 1996 à la Convention de l'OMI sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes devrait, a-t-on dit, pouvoir servir de modèle à cet égard. Cette suggestion a été largement appuyée.

258. On a émis l'avis que les limites de responsabilité dans le contexte d'un instrument multimodal devraient être considérablement plus élevées que celles établies pour le transport purement maritime dans les Règles de la Haye et de La Haye-Visby. On a expliqué qu'un transporteur qui assurerait un transport multimodal – situation dans laquelle des limites de responsabilité différentes pourraient être applicables (s'échelonnant entre deux DTS par kilogramme pour le

transport maritime et 17 DTS par kilogramme pour le transport aérien, en passant par 8,33 DTS par kilogramme pour le transport routier) – souscrirait en tout état de cause une assurance qui le couvre jusqu'à la limite la plus élevée applicable durant le transport, à condition qu'un système de réseau s'applique. On a répondu à cette observation que la limitation de responsabilité n'avait pas pour objet de faire en sorte que, dans tout type d'expédition concevable, une indemnisation correspondant à la valeur des marchandises puisse être obtenue en cas de perte ou de dommage. La limitation de responsabilité avait pour objet d'assurer la prévisibilité et la sécurité. On a fait observer que, même avec les limites de responsabilité prévues par les Règles de La Haye-Visby, environ 90 % des pertes et dommages étaient pleinement indemnisés sur la base de la limitation de responsabilité par colis. On a expliqué que les colis, dans la pratique du transport par conteneurs moderne, étaient en général devenus plus petits et qu'il était généralement reconnu que, dans le transport par conteneurs, la notion de "colis" s'appliquait aux différents colis se trouvant à l'intérieur du conteneur et non pas au conteneur lui-même. On a aussi expliqué que la limite par kilogramme prévue dans les Règles de La Haye-Visby correspondait encore à la valeur moyenne des marchandises transportées par conteneurs, bien qu'il y ait des variations considérables suivant les régions. Dans le même ordre d'idées, on a déclaré que, depuis l'adoption du Protocole de La Haye-Visby, les taux de fret dans les transports maritimes avaient diminué et que cette diminution devrait être prise en compte pour la détermination des limites de responsabilité.

259. S'agissant du dernier membre de phrase du paragraphe 6.7.1, il a été rappelé qu'il avait été placé entre crochets en attendant une décision sur le point de savoir si une telle disposition devrait être unilatéralement ou bilatéralement obligatoire, c'est-à-dire s'il serait admissible ou non que l'une ou l'autre partie augmente le montant de sa responsabilité (voir A/CN.9/WG.III/WP.21, par. 106). Le débat qui avait eu lieu précédemment au sein du Groupe de travail (voir ci-dessus, par. 214) a été noté et il a été provisoirement convenu que les crochets devraient être supprimés.

260. S'agissant de la déchéance du droit de limiter la responsabilité prévue dans l'article 6.8, il a été suggéré de remplacer la référence à "un acte ou une omission personnels" de la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité par une référence à "un acte ou une omission" de cette personne. Il a été rappelé qu'une suggestion analogue avait été faite à la précédente session du Groupe de travail afin d'assurer la concordance avec la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. On a fait observer en réponse que la question de la concordance avec la Convention d'Athènes se poserait essentiellement dans le cas où des marchandises et des passagers étaient transportés par le même navire, ce qui était, a-t-on dit, relativement rare. Une délégation a proposé de réaliser, pour examen par le Groupe de travail à une session ultérieure, une étude sur la question de la concordance entre le projet d'instrument et la Convention d'Athènes.

261. Il a été largement estimé que la référence à l'"acte ou l'omission personnels" de la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité devrait être examinée dans le contexte de la possibilité d'ajouter une disposition concernant la faute intentionnelle du préposé ou de l'agent du transporteur. En faveur de l'introduction d'une telle disposition, on a déclaré que l'article 6.8 traitait d'une situation extrême, à savoir celle où la perte ou le dommage avaient été causés par un acte ou une omission intentionnels du transporteur qui ne devait alors pas être autorisé à se soustraire à sa responsabilité en démontrant que l'acte ou l'omission en

question étaient imputables à l'un de ses préposés ou de ses agents et non pas à lui-même. En réponse, on a rappelé qu'il avait été dit, à la précédente session du Groupe de travail, qu'il fallait faire en sorte que les règles relatives à la limitation de responsabilité soient immuables ou presque afin d'en garantir une interprétation cohérente et sûre (A/CN.9/525, par. 88). On a déclaré qu'une limitation de responsabilité pratiquement immuable ferait qu'il serait plus facile pour le transporteur d'obtenir une assurance. Il a toutefois été aussi rappelé que si une telle limitation de responsabilité immuable existait dans des instruments internationaux, ceux-ci prévoient une limite relativement élevée (ibid.). Étant donné les craintes qui avaient été exprimées concernant la possibilité pour le transporteur de se soustraire à sa responsabilité, il a été souligné que la notion d'"acte ou omission personnels" visée dans l'article 6.8 devait être interprétée comme s'appliquant non seulement au transporteur contractant mais aussi à toute partie exécutive. Après un débat, le Groupe de travail a décidé de placer entre crochets le mot "personnels" aux fins de la poursuite de la discussion à un stade ultérieur.

262. On a dit que le projet d'instrument devrait clairement indiquer que le transporteur ne devait jamais être responsable pour un montant supérieur à la valeur des marchandises. On a répondu qu'une disposition dans ce sens avait été insérée dans le paragraphe 6.2.3. Il a été généralement estimé qu'il faudrait sans doute mieux faire ressortir l'objet de cette disposition dans une future version du projet d'instrument.

263. Il a aussi été suggéré de modifier les dispositions du projet d'instrument concernant les limites de responsabilité compte tenu de la décision du Groupe de travail de donner au transporteur la possibilité de rectifier les indications concernant les marchandises portées par le chargeur sur le document de transport. Pour le cas où le transporteur rectifierait le poids des marchandises ou le nombre de colis, le projet d'instrument devrait clairement indiquer quel poids et quel nombre de colis devraient alors être utilisés aux fins de l'application des limites de responsabilité. Il a été suggéré de ne pas tenir compte des rectifications dans un tel cas, tout comme, dans la pratique actuelle, il ne serait pas tenu compte d'une clause de "poids présumé". Le Groupe de travail a pris note de cette suggestion.

e) *Traitement des "dommages non localisés"*

264. Compte tenu des délibérations du Groupe de travail concernant les limites de la responsabilité, on a émis l'avis que les limites fixées dans les Règles de La Haye-Visby n'étaient pas assez élevées pour être acceptables par défaut lorsqu'on ignorait pendant quelle partie du transport les dommages avaient eu lieu ("dommages non localisés"). Il a été proposé – et cette proposition a été appuyée – d'insérer la disposition suivante après le paragraphe 6.7.1: "Nonobstant les dispositions du paragraphe 6.7.1, lorsque le transporteur n'est pas en mesure d'établir si les marchandises ont été perdues ou endommagées pendant le transport par mer ou pendant le transport qui l'a précédé ou suivi, c'est la limite de responsabilité la plus élevée prévue dans les dispositions obligatoires internationales ou nationales régissant les différentes parties du transport qui s'applique". On a expliqué que les "dommages non localisés" n'étaient généralement décelés qu'au lieu de réception, ce qui signifiait que seule une faible proportion des marchandises était endommagée (voir A/CN.9/WG.III/WP.26). Outre l'application de limites de responsabilité plus élevées en cas de "dommages non localisés", on a suggéré de modifier le projet

d'instrument en posant comme principe que si le transporteur souhaitait éviter la limite de responsabilité plus élevée, il lui incombait de prouver pendant quelle partie du transport le dommage était survenu. On a fait valoir à l'appui de cette suggestion que le transporteur était mieux placé que le chargeur pour faire la lumière sur ce qui s'était passé pendant le transport.

265. En réponse à une question concernant les raisons pour lesquelles le projet d'instrument devait appliquer une règle par défaut en cas de "dommages non localisés", il a été réitéré que l'essentiel sur ce point était de faire en sorte que le régime de responsabilité applicable à ces dommages soit prévisible et sûr.

266. Sur un point de rédaction, on a émis l'avis qu'il faudrait sans doute que le projet d'instrument fasse mieux apparaître les régimes juridiques régissant les "dommages localisés" en vertu du paragraphe 4.2.1 et les "dommages non localisés" en vertu du paragraphe 6.7.1. Le secrétariat a été invité à veiller à la concordance entre ces deux dispositions lorsqu'il établirait une version révisée du projet d'instrument.

267. Après un débat, le Groupe de travail a décidé que la proposition reproduite au paragraphe 264 devrait être insérée entre crochets comme variante possible dans la version révisée du projet d'instrument qui serait examinée à une session ultérieure.

Notes

¹ *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante et unième session, Supplément n° 17 (A/51/17)*, par. 210 à 215.

² *Ibid.*, par. 210.

³ *Ibid.*, par. 211.

⁴ *Ibid.*, par. 215.

⁵ *Ibid.*, cinquante-troisième session, *Supplément n° 17 (A/53/17)*, par. 264.

⁶ *Ibid.*, cinquante-quatrième session, *Supplément n° 17 (A/54/17)*, par. 413.

⁷ *Ibid.*, par. 414 et 415.

⁸ *Ibid.*, cinquante-cinquième session, *Supplément n° 17 (A/55/17)*, par. 416 à 427.

⁹ *Ibid.*, cinquante-sixième session, *Supplément n° 17 (A/56/17)*, par. 319 à 345.

¹⁰ *Ibid.*, par. 345.

¹¹ *Ibid.*

¹² *Ibid.*, cinquante-septième session, *Supplément n° 17 (A/57/17)*, par. 210 à 224.

¹³ *Ibid.*, par. 224.