



Assemblée générale

Distr.: Générale
16 décembre 2003

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Trente-septième session
New York, 14 juin-2 juillet 2004

Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa douzième session (Vienne, 6-17 octobre 2003)

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction	1-10	3
II. Délibérations et décisions	11	5
III. Élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]	12-181	5
A. Méthode pour la suite des travaux	12-15	5
B. Question préliminaire: Titre du projet d'instrument	16-19	6
C. Examen du projet d'instrument par grands thèmes	20-181	7
1. Champ d'application et parties exécutantes	20-42	7
a) <i>Débat général</i>	20-27	7
b) <i>Définition des termes "partie exécutante maritime" et "partie exécutante non maritime"</i>	28-33	10
c) <i>Définition du terme "partie exécutante" à l'article 1 e)</i>	34-42	12
2. Champ d'application et dommages localisés ou non localisés (projet d'article 18-2)	43-50	14



3.	Champ d'application: définition du contrat de transport et traitement de l'étape maritime (projets d'articles 1 a) et 2)	51-84	16
	a) <i>Débat général concernant les trois variantes du projet d'article 2-1</i>	53-56	18
	b) <i>Projets d'articles 1 a) et 2-1</i>	57-75	20
	c) <i>Projet d'article 2-2</i>	76	24
	d) <i>Projet d'article 2-3</i>	77-82	24
	e) <i>Projet d'article 2-4</i>	83	26
	f) <i>Projet d'article 2-5</i>	84	26
4.	Exonérations de responsabilité, faute nautique et charge de la preuve (projet d'article 14)	85-144	26
	a) <i>Paragraphes 1 et 2 du projet d'article 14</i>	85-116	26
	b) <i>Article 14 : liste des "périls exclus"</i>	117-129	40
	c) <i>Nouveau paragraphe 3 du projet d'article 14</i>	130-134	43
	d) <i>Disposition du projet d'article 14 traitant de la répartition de la responsabilité en cas de causes concomitantes à l'origine du dommage</i>	135-144	45
5.	Obligations du transporteur concernant le voyage par mer (projet d'article 13)	145-157	48
6.	Responsabilité des parties exécutantes (projet d'article 15)	158-181	51
	a) <i>Débat général</i>	159-160	52
	b) <i>Paragraphe 1</i>	161-162	53
	c) <i>Paragraphe 2</i>	163-165	53
	d) <i>Paragraphe 3</i>	166-170	54
	e) <i>Paragraphe 4</i>	171-172	55
	f) <i>Paragraphe 5</i>	173-176	55
	g) <i>Paragraphe 6</i>	177-181	56
IV.	Questions diverses	182-183	57

I. Introduction

1. À sa trente-quatrième session, en 2001, la Commission a créé le Groupe de travail III (Droit des transports) et l'a chargé d'élaborer, en étroite coopération avec les organisations internationales intéressées, un instrument législatif portant sur des questions liées au transport international de marchandises par mer telles que le champ d'application, la durée de la responsabilité du transporteur, les obligations du transporteur, la responsabilité du transporteur, les obligations du chargeur et les documents de transport¹. À sa trente-cinquième session, en 2002, la Commission a approuvé l'hypothèse de travail selon laquelle le projet d'instrument sur le droit des transports s'appliquerait aux opérations de transport de porte à porte, étant entendu que la question de son champ d'application serait à nouveau examinée une fois que le Groupe de travail aurait étudié ses dispositions de fond et aurait une vue plus complète de leur fonctionnement dans le contexte du transport de porte à porte².

2. À sa trente-sixième session, en juillet 2003, la Commission était saisie des rapports des dixième (Vienne, 16-20 septembre 2002) et onzième (New York, 24 mars-4 avril 2003) sessions du Groupe de travail (A/CN.9/525 et A/CN.9/526, respectivement).

3. La Commission avait conscience de l'ampleur du projet entrepris par le Groupe de travail et s'est déclarée satisfaite des progrès accomplis jusqu'alors. Il a été largement estimé qu'ayant récemment achevé la première lecture du projet d'instrument sur le droit des transports, le Groupe de travail était arrivé à une phase particulièrement difficile de ses travaux. La Commission a noté qu'un nombre considérable de questions controversées concernant le champ d'application et des dispositions du projet d'instrument n'avaient toujours pas été tranchées. Il faudrait, pour progresser, assurer un délicat équilibre entre les intérêts divergents qui étaient en jeu. On a exprimé l'opinion qu'un instrument portant sur le transport de porte à porte pouvait être élaboré par un compromis reposant sur la responsabilité uniforme, l'élection du for et les contrats de gré à gré, qui ne serait pas applicable aux actions engagées contre les parties exécutantes d'un transport intérieur. On a en outre fait observer que la prise en compte des intérêts des secteurs du transport routier et ferroviaire intérieur était essentielle pour atteindre les objectifs du texte. On a exprimé l'avis que le Groupe de travail devait continuer d'envisager une plus grande souplesse dans la conception de l'instrument proposé pour laisser aux États le choix d'adopter le régime relatif au porte à porte en tout ou en partie.

4. La Commission a également noté qu'étant donné la complexité de l'élaboration du projet d'instrument, le Groupe de travail s'était réuni à sa onzième session pendant deux semaines, mettant à profit le temps libéré par le Groupe de travail I qui avait achevé ses travaux sur les projets d'infrastructure à financement privé à sa cinquième session en septembre 2002. Le Président du Groupe de travail III a confirmé que pour faire aboutir dans un délai acceptable les travaux sur le projet d'instrument, le Groupe de travail devrait continuer à tenir des sessions de deux semaines. Après un débat, la Commission a autorisé le Groupe de travail III, à titre exceptionnel, à se réunir pendant deux semaines à ses douzième et treizième sessions³. Il a été convenu que la situation du Groupe de travail à cet égard devrait être réévaluée à la trente-septième session de la Commission en 2004. Le Groupe de travail a été invité à n'épargner aucun effort pour achever rapidement ses travaux et, à cette fin, à mettre à profit toute possibilité de tenir des consultations intersessions,

éventuellement par courrier électronique. La Commission avait néanmoins conscience que, vu le nombre de questions qui restaient en suspens et la nécessité d'examiner bon nombre d'entre elles simultanément, il était particulièrement important que le Groupe de travail puisse tenir des réunions en bonne et due forme⁴.

5. Le Groupe de travail III sur le droit des transports, qui est composé de tous les États membres de la Commission, a tenu sa douzième session à Vienne du 6 au 17 octobre 2003. Ont assisté à cette session des représentants des États membres suivants: Allemagne, Autriche, Brésil, Cameroun, Canada, Chine, Colombie, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Inde, Italie, Japon, Lituanie, Maroc, Mexique, Singapour, Suède, Thaïlande et Uruguay.

6. Ont également assisté à la session des observateurs des États suivants: Algérie, Antigua-et-Barbuda, Argentine, Bolivie, Bulgarie, Costa Rica, Cuba, Danemark, Finlande, Grèce, Koweït, Liban, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, République de Corée, République tchèque, Sénégal, Sri Lanka, Suisse, Tunisie, Turquie, Venezuela et Yémen.

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

a) **Système des Nations Unies:** Commission économique pour l'Europe (CEE), Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED);

b) **Organisations intergouvernementales invitées par la Commission:** 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 (CILS), Comité maritime international (CMI), Chambre internationale de la marine marchande, Conseil maritime baltique et international (BIMCO), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, International Group of Protection and Indemnity Clubs, International Multimodal Transport Association (IMMTA) et Union internationale d'assurances transports.

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

Président: M. Rafael Illescas (Espagne)

Rapporteur: M. Walter De Sá Leitão (Brésil)

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

a) Ordre du jour provisoire (A/CN.9/WG.III/WP.31);

b) Projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]. Note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.32);

c) Proposition des Pays-Bas sur l'application de l'instrument au transport de porte à porte (A/CN.9/WG.III/WP.33) et proposition des États-Unis d'Amérique concernant 10 aspects du projet d'instrument (A/CN.9/WG.III/WP.34);

d) Additif à la compilation des réponses à un questionnaire relatif à la réglementation du transport de porte à porte et commentaires additionnels des États et des organisations internationales sur le champ d'application du projet d'instrument (A/CN.9/WG.III/WP.28/Add.1).

10. 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 [effectué entièrement ou partiellement] [par mer].
4. Questions diverses.
5. Adoption du rapport.

II. Délibérations et décisions

11. Le Groupe de travail a entamé l'examen du projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] figurant en annexe à la note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.32) et a étudié plusieurs propositions, notamment celle des États-Unis d'Amérique concernant 10 aspects du projet d'instrument (A/CN.9/WG.III/WP.34). Le secrétariat a été prié d'établir une version révisée de plusieurs dispositions en tenant compte des délibérations et des conclusions du Groupe de travail. Il est rendu compte de ces délibérations et conclusions dans la section III ci-après.

III. Élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]

A. Méthode pour la suite des travaux

12. Le Groupe de travail a appris qu'un groupe de pays scandinaves avait tenu des discussions informelles sur la meilleure façon de procéder à la deuxième lecture du projet d'instrument. Il a été suggéré que, compte tenu du nombre d'articles dans le projet révisé d'instrument (A/CN.9/WG.III/WP.32) et de la proposition des États-Unis d'Amérique (A/CN.9/WG.III/WP.34), le mieux serait peut-être de poursuivre les débats en regroupant les questions par grands thèmes. On a dit que le premier de ces grands thèmes pourrait être le "Champ d'application", qui comporterait une première rubrique intitulée "Conflits avec la législation internationale et nationale", dans laquelle les trois groupes de questions suivants pourraient être examinés: 1) contrat de transport; 2) parties exécutantes et responsabilité de réseau et; 3) dommages localisés et non localisés. Il a été proposé que la deuxième rubrique du thème "Champ d'application" s'intitule "Portée géographique du segment maritime" (article 2 du projet d'instrument).

13. Il a en outre été proposé d'étudier un deuxième grand thème intitulé "Liberté contractuelle", qui pourrait porter sur les questions suivantes: exclusion des chartes-

parties (article 2-3 du projet d'instrument); traitement des accords de services réguliers de transport maritime; contrats mixtes de transport et de transit (article 9 du projet d'instrument); approche fonctionnelle (par exemple, article 11-2, clauses franco chargement et déchargement, cargaison arrimée (FIOS)); dispositions unilatéralement ou bilatéralement impératives (article 88 du projet d'instrument); et durée de la responsabilité (article 7). On a dit que les questions regroupées sous ce thème étaient basées sur l'hypothèse que l'instrument serait par ailleurs obligatoire.

14. On a suggéré que soit examiné un troisième grand thème intitulé "Obligations et responsabilité du transporteur", lequel pourrait porter sur les questions suivantes: exonérations; limites et procédure d'amendement tacite; retard; et navigabilité (en tant qu'obligation continue). Il a été proposé que le débat sur ces trois grands thèmes soit suivi d'une discussion sur les quatre questions suivantes: obligations du chargeur; choix du for et arbitrage; livraison des marchandises; et droit de contrôle.

15. On a appuyé la proposition visant à ce que le Groupe de travail examine le projet d'instrument par grands thèmes. De l'avis général, celui-ci pourrait commencer par examiner la question du champ d'application de la convention et celle des parties exécutantes.

B. Question préliminaire: Titre du projet d'instrument

16. Le titre du projet d'instrument tel que l'a examiné le Groupe de travail était le suivant: "Projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]".

17. On a fait observer que le Groupe de travail voudrait peut-être examiner dans quelle mesure le titre devait refléter l'approche "maritime plus" (également appelée approche "transmaritime") qui, au cours de ses précédentes sessions, était apparue comme très susceptible de faire l'objet d'un consensus lors de l'élaboration du projet d'instrument.

18. On a estimé qu'il était prématuré d'examiner le titre du projet d'instrument alors que le Groupe de travail devait débattre par la suite de l'article 2 ("Champ d'application") et de la définition du "contrat de transport" qui figurait à l'alinéa a) de l'article premier. Cependant, on a appuyé l'opinion selon laquelle le Groupe de travail était parvenu, s'agissant de l'approche à adopter dans le projet d'instrument, à un consensus suffisant pour simplement supprimer les crochets du titre actuel, de sorte que le projet d'instrument s'intitulerait "Convention sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer". D'autres propositions ont été faites en vue d'affiner le titre. On a suggéré d'ajouter "international" après "transport", de façon à décrire plus précisément le contenu de l'instrument et à assurer la cohérence avec les conventions existantes régissant le transport de marchandises. Selon une autre proposition, il faudrait, puisque le contrat de transport était l'élément fondamental du projet d'instrument, faire référence aux contrats dans le titre, qui deviendrait "Convention sur les contrats de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer". On a fait remarquer, en réponse à cette proposition, que le mot "contrats" risquait d'induire en erreur, car il avait été employé par le passé pour décrire des conventions qui, à la différence du projet d'instrument, portaient davantage sur les conditions de fond du contrat lui-même, par exemple sur sa formation. Selon une

autre suggestion encore, il faudrait ajouter “dans le commerce international” à la fin du titre, car cette formule était souvent employée dans les conventions de la CNUDCI. On a également proposé de supprimer les mots “effectué entièrement ou partiellement”, actuellement placés entre crochets, afin de ne pas créer de confusion avec les instruments multimodaux. Il a été rétorqué – et cet avis a été appuyé – qu’il fallait au contraire faire référence à la fois au transport maritime et aux autres modes de transport possibles afin de décrire avec exactitude l’objet de la convention.

19. Un certain nombre de variantes des propositions ci-dessus ont été favorablement accueillies. Si le Groupe de travail n’est pas parvenu à un consensus sur un titre particulier, on a appuyé l’avis selon lequel le titre du projet d’instrument devrait montrer que ce dernier régissait avant tout le transport maritime et qu’il pouvait également s’appliquer à d’autres modes de transport. Le Groupe de travail a décidé de conserver le titre actuel sans le modifier en vue de l’examiner ultérieurement.

C. Examen du projet d’instrument par grands thèmes

1. Champ d’application et parties exécutantes

a) Débat général

20. La délégation italienne (s’exprimant également au nom des Pays-Bas) a déclaré qu’afin de favoriser le pragmatisme dans l’élaboration du projet d’instrument et de faciliter la tâche du Groupe de travail, elle retirerait sa précédente proposition (présentée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.25) et soutiendrait l’adoption d’un système de réseau limité dans l’article 8 du projet. Tout en restant convaincus qu’un régime uniforme de responsabilité applicable pendant toute la durée du transport de porte à porte serait la solution la plus claire et la plus simple, l’Italie et les Pays-Bas s’étaient rendu compte, à la lumière des débats de la onzième session du Groupe de travail, que cette solution n’obtiendrait pas un appui suffisant.

21. L’Italie et les Pays-Bas ont indiqué qu’ils appuieraient la proposition des États-Unis concernant le champ d’application et les parties exécutantes (telle qu’elle figurait dans la section I du document A/CN.9/WG.III/WP.34), sous réserve de quelques petites modifications. Premièrement, il a été proposé que les dispositions du projet d’instrument s’appliquent depuis le moment où les marchandises étaient prises en charge par le transporteur jusqu’au moment où elles étaient livrées au destinataire, sauf dans les cas prévus à l’article 8 du projet, où serait appliqué un système de réseau limité, et que la référence à la loi nationale figurant entre crochets dans cette disposition soit supprimée. Il a été expliqué que cette suppression était nécessaire pour éviter le risque que la législation interne ne prévale sur le droit international. Deuxièmement, il a été proposé que les dispositions du projet d’instrument s’appliquent non seulement au transporteur mais également aux parties exécutantes qui exerçaient leur activité dans les zones portuaires, autrement dit les “parties exécutantes maritimes”, qu’il faudrait définir. Troisièmement, il a été proposé de ne pas appliquer les dispositions du projet d’instrument aux parties exécutantes non maritimes. Quatrièmement, il a été suggéré que toutes les dispositions du projet d’instrument faisant référence aux parties exécutantes soient revues de sorte que les dispositions relatives à la responsabilité

du transporteur du fait d'un acte ou de la négligence des parties exécutantes (par exemple, les projets d'articles 14-2 et 15-3) continuent de se référer aux parties exécutantes en général, qu'elles soient maritimes ou non, tandis que les dispositions concernant les obligations et la responsabilité des parties exécutantes devraient viser seulement les parties exécutantes maritimes. À cet égard, il a été proposé notamment de remanier le projet d'article 15-1 et 15-4 de manière à créer un droit d'action direct contre les parties exécutantes maritimes seulement. De même, il a été proposé d'étendre la protection de la clause "Himalaya" prévue à l'article 15-5 uniquement aux parties exécutantes maritimes.

22. À titre de présentation générale du document de travail publié sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.34, il a été dit au Groupe de travail que l'intention dans ce document était de commencer à définir la structure de base du projet d'instrument à présent que le Groupe de travail avait achevé son examen initial des dispositions pouvant y être insérées. L'objectif, dans ce document de travail, était de prendre en compte le risque qu'un régime uniforme de responsabilité ne puisse être mis en place et de présenter une série de compromis obtenus entre les intérêts divergents des différents professionnels du secteur. On a estimé que cette série de compromis constituait non seulement le plus grand dénominateur commun possible mais aussi une amélioration considérable par rapport au système actuel.

23. S'agissant plus particulièrement de la section I du document A/CN.9/WG.III/WP.34 ("Champ d'application et parties exécutantes"), il a été indiqué au Groupe de travail que, dans la proposition globale (qualifiée par ses auteurs de "position de compromis"), on se disait favorable à un régime porte à porte s'appuyant sur un système de réseau limité, tel que le prévoyait actuellement le projet d'instrument. Il a toutefois été recommandé de modifier le traitement des parties exécutantes, de sorte que le projet d'instrument ne s'applique qu'aux parties exécutantes maritimes, autrement dit celles qui auraient été visées par un instrument régissant le transport de port à port, telles que les manutentionnaires, les exploitants de terminaux et les transporteurs maritimes. Les parties exécutantes non maritimes – par exemple camionneurs, transporteurs ferroviaires ou entreposeurs situés en dehors des zones portuaires – seraient expressément exclues du régime de responsabilité prévu dans le projet d'instrument. Toutefois, elles seraient toujours considérées comme des parties exécutantes dans le projet d'instrument car le transporteur contractant serait responsable de leurs actes ou de leur négligence. Il a été estimé par ailleurs que, dans le régime proposé, la référence à la "loi nationale" à l'article 8 du projet d'instrument ne serait ni appropriée ni nécessaire pour protéger l'actuel régime de responsabilité applicable aux transporteurs intérieurs et que la responsabilité des parties exécutantes d'un transport intérieur serait fondée sur la loi en vigueur, qu'il s'agisse d'une convention unimodale régionale ou d'une législation interne impérative ou non, pouvant porter notamment sur la responsabilité extracontractuelle. La protection automatique conférée par la "clause Himalaya" ne serait étendue qu'aux parties exécutantes qui assumaient une responsabilité en vertu du projet d'instrument (à savoir, les parties exécutantes maritimes). Les parties exécutantes d'un transport intérieur pourraient invoquer la "clause Himalaya" si la loi nationale applicable le leur permettait. En réponse à une question, il a été reconnu que cette proposition ne réglait aucun des problèmes se posant aux parties exécutantes d'un transport intérieur dans le cadre de la loi nationale actuellement applicable mais que leur situation en ce qui concerne la responsabilité resterait exactement la même qu'actuellement.

24. Les principes généraux et la “position de compromis” exposés dans la section I du document A/CN.9/WG.III/WP.34 ont recueilli une très large adhésion. En dehors de quelques modifications éventuelles proposées concernant, par exemple, le traitement des parties exécutantes maritimes dans un État non contractant, on s’est dit fermement convaincu que l’approche suggérée était la meilleure possible en l’état actuel des choses. Selon une opinion minoritaire, le projet d’instrument devrait s’appliquer aux transporteurs intérieurs et un régime uniforme de responsabilité devrait rester à l’étude.

25. Si la création de régimes différents selon qu’il s’agissait de parties exécutantes maritimes ou non a été généralement bien accueillie, il a été proposé de conserver la référence à la loi nationale dans l’article 8 b) et d’en limiter la portée en parlant de loi nationale impérative semblable aux conventions existantes ou fondée sur de telles conventions. Il a été dit que la proposition présentée dans la section I du document A/CN.9/WG.III/WP.34 ne réglait pas tous les problèmes qu’une référence expresse à la loi nationale réglerait car, par exemple, en l’absence d’une telle mention à l’article 8 b), le propriétaire des marchandises ne pourrait pas assigner un transporteur contractant sur le fondement de la loi nationale régissant le transport de marchandises par route. Il a également été déclaré que, si les transporteurs intérieurs étaient exclus du champ d’application du projet d’instrument, il ne serait pas certain qu’une action puisse être intentée contre eux en vertu de la loi nationale applicable, ce qui serait préjudiciable aux chargeurs. On a fait valoir que les chargeurs pourraient obtenir une meilleure indemnisation dans des actions engagées sur le fondement de la loi nationale étant donné les limites de responsabilité généralement inférieures fixées dans les conventions régissant le transport maritime. Il a toutefois été souligné que cela n’était pas nécessairement le cas, en particulier s’agissant des règles de limitation “par colis” prévues dans ces conventions, compte tenu en outre du volume du transport conteneurisé et de l’incidence des marchandises légères de valeur. Pour restreindre encore la portée de la référence à la loi nationale, il a été proposé que seuls les régimes nationaux impératifs octroyant une meilleure protection aux propriétaires des marchandises l’emportent sur le projet d’instrument. L’idée de conserver la référence à la loi nationale dans l’article 8 b) a bénéficié d’un certain soutien. Elle a toutefois suscité des inquiétudes compte tenu de l’intention qu’avait le Groupe de travail de créer un régime aussi uniforme que possible dans le projet d’instrument. De plus, s’agissant des différents libellés proposés pour restreindre la portée de cette référence, on s’est demandé quels critères seraient appliqués pour déterminer si les législations nationales rempliraient les conditions posées à l’article 8 b) et si le champ d’application n’en deviendrait pas plus incertain.

26. Il a été déclaré que le traitement des parties exécutantes dans le projet d’instrument et la possibilité de mentionner la loi nationale à l’article 8 b) étaient deux questions distinctes qui n’avaient pas nécessairement de lien entre elles. La responsabilité du transporteur contractant était – a-t-on dit – l’aspect essentiel de l’article 8, qui comportait à son tour deux aspects: l’action récursoire fondée sur l’article 8 et les conflits avec d’autres conventions internationales. On a répondu qu’il y avait un lien substantiel ou pragmatique entre l’article 8 et le traitement des parties exécutantes. Il a été expliqué que la proposition présentée dans la section I du document A/CN.9/WG.III/WP.34 était très clairement subordonnée à l’acceptation à la fois de l’exclusion des parties exécutantes non maritimes du régime de responsabilité prévu dans le projet d’instrument et de la suppression de la

référence à la loi nationale dans l'article 8 b), car l'exclusion des transporteurs intérieurs était censée rendre cette référence inutile.

27. Le Groupe de travail a presque unanimement approuvé l'exclusion des parties exécutantes non maritimes du régime de responsabilité prévu dans le projet d'instrument, comme cela était proposé dans la section I du document A/CN.9/WG.III/WP.34. En outre, le deuxième volet de la proposition, à savoir la suppression de la référence à la loi nationale dans l'article 8 b), a été très favorablement accueilli. Une délégation a estimé qu'il n'y avait aucune raison d'exclure les transporteurs terrestres du projet d'instrument. S'il a été décidé provisoirement de conserver la référence à la loi nationale entre crochets, en attendant qu'une décision définitive soit prise à une session ultérieure, on s'est déclaré fermement convaincu que la suppression de cette référence était un élément nécessaire de la proposition globale. Le Groupe de travail a pris note du fait que la proposition présentée dans la section I du document précité devait être considérée comme formant un tout indissociable, comprenant à la fois l'exclusion des parties exécutantes non maritimes du régime de responsabilité et la suppression de la référence à la loi nationale, figurant à l'article 8 b).

b) *Définition des termes "partie exécutante maritime" et "partie exécutante non maritime"*

28. Le Groupe de travail a entrepris d'examiner la définition des termes "partie exécutante maritime" et "partie exécutante non maritime". Des définitions de ces termes ainsi que des modifications de la définition du terme "partie exécutante" figurant actuellement à l'article 1 e) du projet d'instrument ont été proposées.

29. Les définitions proposées étaient les suivantes:

"e) Le terme 'partie exécutante' désigne une personne autre que le transporteur qui s'acquitte matériellement [ou s'engage à s'acquitter] de l'une quelconque des obligations du transporteur en vertu d'un contrat de transport aux fins du transport, de la manutention, de la garde ou du stockage des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous la supervision ou le contrôle de celui-ci, indépendamment du fait de savoir si elle est partie au contrat de transport, y est identifiée ou assume en vertu de ce contrat une responsabilité juridique. Le terme 'partie exécutante' englobe les parties exécutantes maritimes et les parties exécutantes non maritimes telles que définies aux alinéas f) et g) du présent article mais ne s'entend pas de toute personne qui est engagée par un chargeur ou un destinataire, ou est un employé, agent, fournisseur ou sous-traitant d'une personne (autre que le transporteur) qui est engagée par un chargeur ou un destinataire.

f) Le terme 'partie exécutante maritime' désigne une partie exécutante qui s'acquitte de l'une quelconque des obligations du transporteur pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement [ou, en cas de transbordement, au premier port de chargement] et leur départ du port de déchargement [ou du dernier port de déchargement, selon le cas]. Les parties exécutantes qui s'acquittent à terre de l'une quelconque des obligations du transporteur pendant la période comprise entre le départ des marchandises

d'un port et leur arrivée à un autre port de chargement ne sont pas considérées comme des parties exécutantes maritimes.

g) Le terme 'partie exécutante non maritime' désigne une partie exécutante qui s'acquitte de l'une quelconque des obligations du transporteur avant l'arrivée des marchandises au port de chargement ou après le départ des marchandises du port de déchargement."

30. À titre liminaire, il a été indiqué au Groupe de travail que deux approches avaient été envisagées pour l'établissement des définitions, à savoir une approche fonctionnelle et une approche géographique. L'approche géographique avait été retenue parce qu'elle était la plus simple des deux. On a proposé le "port" comme zone géographique aux fins de la définition, tout en reconnaissant que ce terme pourrait être extrêmement difficile à définir et le serait probablement par référence au droit national. Les auteurs des définitions ont également signalé que la dernière phrase du projet de définition du terme "partie exécutante maritime" visait le cas où l'étape maritime du transport était suivie par une étape terrestre, qui était à son tour suivie par une autre étape maritime, mais que cette phrase devrait être améliorée.

31. Il y a eu accord général au sein du Groupe de travail sur le fait que ces définitions constituaient une bonne base pour continuer à examiner comment définir les parties exécutantes maritimes et non maritimes. L'approche géographique a été généralement jugée appropriée et l'idée d'inclure dans la définition du terme "partie exécutante maritime" les déplacements terrestres à l'intérieur d'un port, par exemple les déplacements par camion d'un quai à l'autre, a été soutenue. En revanche, selon une opinion largement partagée, les déplacements entre deux ports physiquement distincts devaient être considérés comme entrant dans les attributions d'une partie exécutante non maritime. Il a été dit qu'un transporteur ferroviaire, même s'il fournissait un service à l'intérieur d'un port, devait être considéré comme une partie exécutante non maritime. On a signalé qu'il ressortait de la pratique juridique nationale de certains États que l'application de l'approche géographique, bien que généralement appropriée, risquait de donner lieu à de nombreux litiges. Il a été suggéré de donner dans le projet de définition des précisions sur le cas où des parties exécutantes non maritimes effectuaient une partie de leurs activités dans une zone portuaire, par exemple le chargement d'un camion en vue de l'acheminement des marchandises en dehors du port. Il a été proposé d'apporter ces précisions en indiquant qu'on entendait par parties exécutantes les parties qui s'acquittaient des obligations du transporteur en rapport avec le transport maritime. Il a été répondu que le projet d'article 1 e) définissait déjà les "parties exécutantes" comme étant les parties qui s'acquittaient des tâches essentielles du transporteur. Il a été dit que l'on n'était pas tout à fait sûr que la définition du terme "partie exécutante maritime" mette également l'accent sur ces tâches essentielles.

32. Un autre point qui a donné lieu à des discussions a été la question de savoir si le membre de phrase "où s'engage à s'acquitter" devrait figurer dans le projet de définition. On s'est déclaré favorable à l'insertion de ce membre de phrase et à la suppression des crochets qui l'entouraient, car on a estimé que cela permettrait de tenir dûment compte des intérêts des demandeurs en leur reconnaissant le droit d'assigner directement chaque partie dans une chaîne de sous-traitants potentiellement très longue. Selon une opinion contraire, l'insertion du membre de phrase "où s'engage à s'acquitter" pourrait soulever des problèmes dans la pratique étant donné que la partie exécutante qui s'engageait simplement à exécuter une

obligation serait responsable vis-à-vis du transporteur mais qu'il serait difficile au chargeur d'établir les faits et de déterminer contre qui l'action devrait être intentée. Le Groupe de travail a estimé que la décision d'inclure ou non le membre de phrase "ou s'engage à s'acquitter" pourrait être prise ultérieurement après analyse de la définition du terme "partie exécutante" qui figurait déjà à l'article 1 e) du projet d'instrument (voir par. 34 à 42 plus loin) et compte tenu de la répartition globale des responsabilités en matière de transport de marchandises dans le projet d'instrument.

33. On s'est également inquiété de savoir si la définition devait viser les parties exécutantes dans les États non contractants. Il a été dit que ce point, s'il était pertinent compte tenu des préoccupations liées à la pratique consistant à rechercher le for le plus avantageux et de la question de l'exécution des jugements étrangers, pourrait être traité ultérieurement à la lumière de l'instrument dans son ensemble. Pour ce qui est de la rédaction, il a été suggéré de remplacer, dans le projet d'alinéa f), les mots "premier port de chargement" par "port de chargement suivant".

c) *Définition du terme "partie exécutante" à l'article 1 e)*

34. Outre la définition proposée au paragraphe 29 ci-dessus, le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 1 e), libellé comme suit:

"e) Le terme "partie exécutante" désigne une personne autre que le transporteur qui s'acquitte matériellement [ou s'engage à s'acquitter] de l'une quelconque des obligations du transporteur en vertu d'un contrat de transport aux fins du transport, de la manutention, de la garde ou du stockage des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous la supervision ou le contrôle de celui-ci, indépendamment du fait de savoir si elle est partie au contrat de transport, y est identifiée ou assume en vertu de ce contrat une responsabilité juridique. Le terme "partie exécutante" ne s'entend pas de toute personne qui est engagée par un chargeur ou un destinataire, ou est un employé, agent, fournisseur ou sous-traitant d'une personne (autre que le transporteur) qui est engagée par un chargeur ou un destinataire."

35. À titre liminaire, il a été signalé au Groupe de travail que l'article 1 e) n'avait pas été beaucoup modifié dans la nouvelle version du projet d'instrument et que les discussions dont il avait fait l'objet étaient retracées dans les notes correspondantes. Il a également été indiqué que ces notes contenaient des variantes au texte de cette disposition (voir A/CN.9/WG.III/WP.32, notes 8 à 10).

36. Afin d'élargir la définition du terme "partie exécutante", il a été suggéré d'enlever les crochets entourant le membre de phrase "ou s'engage à s'acquitter". Il a été rappelé au Groupe de travail que la raison d'être de cette définition était d'établir que le transporteur contractant serait responsable des erreurs, fautes et omissions des parties exécutantes en général. Il a été déclaré que la définition plus étroite qui résulterait de la suppression du membre de phrase entre crochets permettrait aux parties exécutantes qui s'engagent à s'acquitter d'obligations mais qui par la suite ne s'en acquittent pas ou les délèguent à une autre partie de se soustraire à leur responsabilité. En outre, il a été dit qu'il serait anormal de soumettre ceux qui manquent totalement à leurs engagements à des exigences moins grandes que ceux qui essaient de s'en acquitter mais échouent. En réponse aux

préoccupations de ceux qui estimaient que les “transporteurs sur le papier”, autrement dit ceux qui n’assuraient pas effectivement le transport, ne devraient pas être tenus responsables sur la base de leur engagement d’effectuer le transport, il a été dit que le libellé de la définition donnerait simplement le droit d’assigner directement la partie exécutante défaillante et éviterait de devoir engager de multiples actions afin de remonter jusqu’à cette partie dans la chaîne des contrats. Il a également été dit que le fait de ne pas inclure le membre de phrase “ou s’engage à s’acquitter” dans la définition pourrait rendre possible une rupture de cette chaîne. Par conséquent, on s’est déclaré très favorable à ce qu’il soit maintenu. Il a été proposé, afin d’exclure l’assignation de personnes éloignées et rendre ainsi ce membre de phrase encore plus clair, d’y insérer le mot “matériellement” de manière à préciser que la partie exécutante devrait s’engager “à s’acquitter matériellement” des obligations. Bien que l’on ait estimé qu’il était implicite que ceux qui s’engageaient à s’acquitter d’une obligation quelconque en rapport avec le contrat de transport s’engageaient à le faire matériellement, cette amélioration apportée à la proposition initiale a également recueilli un large appui.

37. Quelques délégations ont exprimé l’avis que le projet d’instrument ne devrait pas du tout traiter des parties exécutantes. En outre, on a de nouveau fait observer qu’avec le membre de phrase “ou s’engage à s’acquitter”, il serait difficile au chargeur d’identifier toutes les parties que le transporteur contractant avait engagées pour s’acquitter de certains aspects du transport, et que le contrat serait conclu entre la partie exécutante et le transporteur contractant. On a dit que l’insertion de ce membre de phrase dans la définition pourrait ouvrir la voie à de multiples actions contre des parties exécutantes qui ne seraient pas nécessairement celles qu’il conviendrait d’assigner, ce qui n’apporterait pas d’amélioration par rapport à la situation où le chargeur assignerait simplement le transporteur exécutant et le transporteur contractant. En outre, on a estimé que l’insertion du membre de phrase en question violerait le principe de la relativité du contrat entre le chargeur et le transporteur contractant.

38. On s’est également déclaré préoccupé par le fait que la définition était limitée aux personnes autres que le transporteur qui s’acquittent “de l’une quelconque des obligations du transporteur en vertu d’un contrat de transport aux fins du transport, de la manutention, de la garde ou du stockage des marchandises”, car on a estimé qu’elle devrait englober toutes les tâches du transporteur et pas seulement celles qui étaient énumérées. Il a également été dit que la définition comportait peut-être une anomalie étant donné qu’il y était fait mention des personnes agissant “à la demande du transporteur ou sous la supervision ou le contrôle de celui-ci”, alors que dans certains cas, le transporteur pouvait effectuer le chargement ou le déchargement des marchandises pour le compte du chargeur.

39. On a également exprimé la crainte que l’insertion du membre de phrase “ou s’engage à s’acquitter” ne rende la définition trop large. En réponse à cette préoccupation et à la question de savoir si l’interaction entre cette définition et la durée de la responsabilité prévue à l’article 7 pourrait signifier que la partie exécutante qui ne venait pas chercher les marchandises serait responsable alors que le transporteur contractant ne le serait pas, il a été précisé au Groupe de travail que la durée de la responsabilité de la partie exécutante et du transporteur devait être la même et que la responsabilité assumée par la partie exécutante en sa qualité de partie exécutante ne serait jamais plus étendue que celle assumée par le transporteur

contractant en sa qualité de transporteur contractant. En outre, il a été indiqué que la notion d'engagement à s'acquitter matériellement préciserait la portée plus étroite que l'on entendait donner à la définition. Une autre difficulté que pouvait soulever la définition concernait le cas de certains ports qui exigeaient que les opérations portuaires soient exécutées par des autorités administratives.

40. Le Groupe de travail a été invité instamment à garder présent à l'esprit les deux aspects distincts de la question des parties exécutantes: celle de la responsabilité pour la partie exécutante et celle de la responsabilité de la partie exécutante. On a émis l'opinion qu'il serait peut-être préférable de traiter ces questions dans une disposition de fond, telle que le projet d'article 15 relatif à la responsabilité des parties exécutantes plutôt que dans une définition. Certaines délégations ont considéré que la définition du terme "partie exécutante", bien qu'étant adéquate d'une manière générale pour l'instant, devrait peut-être être revue dans le cadre de l'examen du projet d'article 15.

41. Deux points concernant cette définition ont été précisés. Premièrement, il a été souligné que la définition ne devrait pas englober les employés ou les mandataires d'une partie exécutante. En outre, on a fait observer que si le Groupe de travail décidait d'exclure les parties exécutantes non maritimes du champ d'application du projet d'instrument, un libellé analogue à la définition proposée plus haut dans le paragraphe 29 qui englobait aussi bien les parties exécutantes maritimes que les parties exécutantes non maritimes, devrait être ajouté dans la définition générale apparaissant à l'article 1 e).

42. Le Groupe de travail a décidé provisoirement que le membre de phrase "s'engage à s'acquitter matériellement" devrait figurer dans la définition sans être mis entre crochets afin à la fois d'élargir la portée de la définition et de préciser qu'elle se limitait à l'exécution matérielle en vertu du contrat de transport. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'envisager de rendre la liste des tâches du transporteur plus ouverte en y ajoutant des mots tels que "entre autres", "notamment" ou "et autres tâches similaires", et de raccourcir la définition, par exemple en supprimant le membre de phrase "indépendamment du fait de savoir si elle est partie au contrat de transport, y est identifiée ou assume en vertu de ce contrat une responsabilité juridique", comme il est indiqué dans la note 8 du projet d'instrument révisé (A/CN.9/WG.III/WP.32).

2. Champ d'application et dommages localisés ou non localisés (projet d'article 18-2)

43. Le texte du projet d'article 18-2 examiné par le Groupe de travail était le suivant:

"[Nonobstant le paragraphe 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 impératives internationales ou nationales régissant les différentes parties du transport qui s'applique.]"

44. En guise d'introduction, il a été rappelé au Groupe de travail que l'article 18-2 était une nouvelle disposition du projet instrument et que d'autres variantes avaient été proposées (voir A/CN.9/WG.III/WP.32, note 93).

45. On a dit qu'une question essentielle, s'agissant de cette disposition, était de savoir s'il était souhaitable de prévoir les mêmes limites de responsabilité pour les dommages non localisés et les dommages localisés, ou s'il fallait prendre en considération les autres limites susceptibles de s'appliquer, en vue de choisir la plus élevée. On a également dit qu'il était essentiel de se demander s'il convenait de prévoir une limite de responsabilité particulière pour les dommages non localisés. On a fait observer que ces questions seraient difficiles à trancher tant que les limites de responsabilité visées à l'article 18-1 n'auraient pas été fixées, et que si la limite "par kilogramme" retenue par le Groupe de travail pour l'article 18-1 était la même que celle prévue par les Règles de La Haye-Visby, il serait peut-être approprié d'examiner les conventions unimodales afin de choisir une limite plus élevée pour les dommages non localisés. On a en outre suggéré de prendre aussi en considération les dispositions nationales impératives, en particulier si le champ d'application du projet d'instrument était très large et susceptible de couvrir de longs segments de transport intérieur. Toutefois, on a signalé qu'il était possible que certaines dispositions nationales impératives ne prévoient aucune limite de responsabilité et que, par conséquent, il ne serait peut-être pas approprié de se référer aux lois nationales à cet égard. On a aussi fait observer que des limites de responsabilité différentes, selon que le dommage était localisé ou non, étaient prévues dans d'autres instruments, par exemple dans la Convention de 1980 sur le transport multimodal international de marchandises qui contenait une disposition analogue relative aux dommages localisés, de même que les Règles CNUCED/CCI. C'est pourquoi on a proposé de conserver l'article 18-2 dans le projet d'instrument.

46. Plusieurs autres propositions ont été présentées en faveur du maintien de l'article 18-2 dans le projet d'instrument. On a suggéré de conserver l'article 18-2 mais en le laissant entre crochets et, sur un point de rédaction, de remplacer, dans la version anglaise, "international and national mandatory provisions" par "international or national mandatory provisions". On a aussi proposé de laisser l'article 18-2 entre crochets jusqu'à ce qu'on ait fixé les limites de responsabilité à l'article 18-1, en plaçant toutefois entre crochets les mots "ou nationales" afin de s'aligner sur le texte actuel de l'article 8. Selon une autre proposition, l'article 18-1 pourrait fixer une limite de responsabilité spécifique pour les dommages localisés et l'article 18-2 une limite spécifique pour les dommages non localisés, sans faire référence aux autres limites de responsabilité prévues dans les dispositions impératives internationales ou nationales. Ces différentes propositions ont recueilli un certain appui.

47. La proposition de supprimer l'article 18-2 a recueilli un fort soutien. Il a été rappelé au Groupe de travail que plus on créerait d'exceptions à l'application générale du projet d'instrument, plus on risquerait de compromettre les objectifs de prévisibilité et d'uniformité. On a dit que pour parvenir au plus grand degré d'uniformité possible, l'exception du réseau limité prévue à l'article 8 devait rester aussi restreinte que possible, et que l'application de l'article 8 répondrait de manière adéquate aux préoccupations exprimées en ce qui concerne les dommages non localisés. On a également fait remarquer que l'article 18-2 reprenait le principe énoncé à l'article 8 en ce qui concerne les dommages localisés, mais répartissait différemment la charge de la preuve. Cependant, on a aussi observé que l'article 8 et l'article 18-2 n'étaient pas incompatibles. En outre, on a réaffirmé que les limites de responsabilité énoncées dans les Règles de La Haye-Visby étaient souvent bien plus élevées dans la pratique qu'il n'y paraissait à première vue et que, compte tenu du

volume du trafic de conteneurs et de la limite “par colis” fixée par ces règles, elles étaient souvent bien supérieures à celles des régimes applicables aux transports unimodaux, qui se fondaient uniquement sur le poids. Il a aussi été rappelé au Groupe de travail qu’il avait conclu que le projet d’instrument mettait à juste titre l’accent sur le segment maritime et on a dit qu’il était conforme à cette approche que la limite de responsabilité pour les dommages non localisés soit celle applicable au segment maritime du transport.

48. S’agissant de la charge de la preuve dans le cas de dommages non localisés, on a dit que si la limite de responsabilité était faible, le transporteur n’essaierait peut-être même pas de prouver où le dommage s’était produit afin qu’une limite de responsabilité inférieure s’applique en cas de demande de réparation. On a répondu que les transporteurs seraient au contraire très désireux d’établir le lieu où le dommage s’était produit pour pouvoir se retourner contre le sous-traitant responsable de ce dommage.

49. À l’appui de la suppression de l’article 18-2, on a fait observer au Groupe de travail qu’on risquait de créer une distinction artificielle entre les dommages localisés et non localisés, car la cargaison en question était censée être une cargaison maritime, indépendamment de l’étape du transport considérée, que les risques, la valeur de la cargaison et les parties intéressées seraient donc les mêmes et que, quelle que soit la partie qui assurait les marchandises pour tel ou tel montant, cela reviendrait également au même. On a fait observer que l’objet des limites de responsabilité était étroitement lié au système de responsabilité lui-même et que ces limites participaient à l’équilibre global du régime de responsabilité. On a avancé l’idée qu’il ne serait peut-être pas opportun de bouleverser ce régime uniquement parce que les dommages risquaient de se produire en dehors du segment maritime. Cependant, on a souligné l’importance du projet d’article 18-2 en faisant valoir que les dommages subis par les marchandises étaient en général non localisés et que l’exception que semblait énoncer l’article 18-2 risquait de devenir la règle, en particulier parce que les dommages étaient souvent découverts seulement lorsque le destinataire ouvrait le conteneur, même si on pouvait dans certains ports photographier les conteneurs pour constater des dommages extérieurs.

50. Le Groupe de travail a noté qu’il y avait à peu près autant de partisans d’une suppression pure et simple du projet d’article 18-2 que de partisans de son maintien. Les premiers ont campé fermement sur leur position. En revanche, certains des seconds ont nuancé leur point de vue. Après avoir pris note des avis exprimés au cours du débat sur le projet d’article 18-2, le Groupe de travail a jugé bon de conserver le projet d’article entre crochets jusqu’à ce qu’il ait pris une décision en ce qui concerne la limite de responsabilité visée au projet d’article 18-1.

3. Champ d’application: définition du contrat de transport et traitement de l’étape maritime (projets d’articles 1 a) et 2)

51. Le texte du projet d’article 1 a) examiné par le Groupe de travail était le suivant (voir A/CN.9/WG.III/WP.32):

“a) Le terme ‘contrat de transport’ désigne un contrat par lequel un transporteur s’engage, contre paiement d’un fret, à transporter des marchandises entièrement ou partiellement par mer d’un lieu à un autre.”

52. Le texte du projet d'article 2 examiné par le Groupe de travail était le suivant (voir A/CN.9/WG.III/WP.32):

“1. *Variante A du paragraphe 1*

Sous réserve du paragraphe 3, le présent instrument s'applique à tous les contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison se situent dans des États différents lorsque:

- a) Le lieu de réception spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou
- b) Le lieu de livraison spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou
- c) [Le lieu de livraison effectif est l'un des lieux de livraison optionnels spécifiés soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat, et est situé dans un État contractant; ou]
- d) [Le contrat de transport est conclu dans un État contractant ou les données du contrat indiquent que le document de transport ou l'enregistrement électronique est émis dans un État contractant; ou]
- e) Le contrat de transport prévoit que le présent instrument, ou la loi de tout État lui donnant effet, doit régir le contrat.

Variante B du paragraphe 1

Sous réserve du paragraphe 3, le présent instrument s'applique à tous les contrats de transport de marchandises par mer dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison se situent dans des États différents lorsque:

- a) Le lieu de réception [ou port de chargement] spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou
- b) Le lieu de livraison [ou port de déchargement] spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou
- c) [Le lieu de livraison effectif est l'un des lieux de livraison optionnels spécifiés soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat, et est situé dans un État contractant; ou]
- d) [Le contrat de transport est conclu dans un État contractant ou les données du contrat indiquent que le document de transport ou l'enregistrement électronique est émis dans un État contractant; ou]
- e) Le contrat de transport prévoit que le présent instrument, ou la loi de tout État lui donnant effet, doit régir le contrat.

1 *bis*. Le présent instrument s'applique également au transport par voie de navigation intérieure précédant et suivant le voyage par mer ainsi qu'au transport par route ou par rail depuis le lieu de réception jusqu'au port de chargement et depuis le port de déchargement jusqu'au lieu de livraison, à condition qu'au cours du voyage par mer, les marchandises aient été déchargées du moyen de transport assurant la partie terrestre du transport.

Variante C du paragraphe 1

Sous réserve du paragraphe 3, le présent instrument s'applique à tous les contrats de transport dans lesquels le port de chargement et le port de déchargement se situent dans des États différents lorsque:

- a) Le port de chargement spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou
- b) Le port de déchargement spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou
- c) [Le lieu de livraison effectif est l'un des lieux de livraison optionnels spécifiés soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat, et est situé dans un État contractant; ou]
- d) [Le contrat de transport est conclu dans un État contractant ou les données du contrat indiquent que le document de transport ou l'enregistrement électronique est émis dans un État contractant; ou]
- e) Le contrat de transport prévoit que le présent instrument, ou la loi de tout État lui donnant effet, doit régir le contrat.

2. Le présent instrument s'applique quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée.

3. Le présent instrument ne s'applique pas aux chartes-parties, [contrats d'affrètement, contrats au volume ou conventions similaires].

4. Nonobstant le paragraphe 3, si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis en vertu d'une charte-partie, [d'un contrat d'affrètement, d'un contrat au volume ou d'une convention similaire], les dispositions du présent instrument s'appliquent au contrat attesté par ou contenu dans ce document ou cet enregistrement électronique à compter du moment et dans la mesure où le document ou l'enregistrement électronique régit les relations entre le transporteur et un porteur autre que l'affréteur.

5. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives, le présent instrument s'applique à chaque expédition dans la mesure où les paragraphes 1, 2, 3 et 4 le spécifient."

a) *Débat général concernant les trois variantes du projet d'article 2-1*

53. Il a été rappelé que la variante A était fondée sur le texte initial du projet d'instrument qui, s'agissant de déterminer le champ d'application de ce dernier, ne faisait pas de distinction entre les divers modes de transport pouvant être utilisés pour transporter les marchandises. La variante B visait à souligner que le champ d'application du projet d'instrument devrait être défini par rapport au transport maritime, lequel pouvait comporter d'éventuels prolongements terrestres, à condition que, pendant le voyage maritime, les marchandises aient été déchargées du moyen de transport avec lequel l'étape terrestre du transport avait été effectuée. La variante B avait pour effet d'exclure l'application du projet d'instrument par exemple lorsque des marchandises étaient transportées par route et que la remorque

dans laquelle elles se trouvaient avait été chargée sur un navire pendant une étape maritime du transport. La variante C avait pour objet de souligner la nature maritime du projet d'instrument en précisant qu'il ne devait s'appliquer qu'aux transports dont le segment maritime impliquait un transport transfrontière (voir A/CN.9/WG.III/WP.32, notes 27, 31 et 35).

54. Un appui limité a été exprimé en faveur de la variante B. Il a été indiqué qu'une distinction fondée sur le point de savoir si les marchandises avaient ou non été déchargées du moyen de transport initial semblait quelque peu dépassée. Par exemple, dans le contexte du transport conteneurisé, les marchandises étaient souvent déchargées ou rechargées sans que de telles opérations ne requièrent ni ne justifient une modification du régime juridique applicable aux marchandises. On a fait observer que la variante B avait principalement pour objet de soulever la question des conflits éventuels entre les conventions internationales applicables aux différents modes de transport. Le Groupe de travail a décidé de traiter cette question non pas dans le contexte de la disposition définissant le champ d'application du projet d'instrument mais dans les dispositions du chapitre 18, en particulier les projets d'articles 83 et 84, qui concernaient directement la relation entre le projet d'instrument et d'autres conventions. Dans le cadre de cette discussion, on s'est demandé si les projets d'articles 83 et 84 traitaient de façon adéquate les risques de conflits de conventions. Il a aussi été souligné que la relation entre le projet d'instrument et d'autres conventions relatives au transport dépendrait dans une large mesure des limites de responsabilité qui seraient fixées dans le projet d'article 18. Il a été décidé de suspendre la discussion jusqu'à ce que l'on soit parvenu à une position commune au sein du Groupe de travail en ce qui concerne le champ d'application du projet d'instrument.

55. Un appui considérable a été exprimé en faveur de la variante A. Parmi les raisons avancées pour éviter de mettre l'accent sur quelque mode de transport que ce soit dans la définition du champ d'application du projet d'instrument, il a été dit que ce champ d'application devait être aussi vaste que possible et ne pas dépendre de termes techniques tels que "port", pour lesquels il pourrait être difficile de convenir d'une définition. Dans ce contexte, on a été d'accord d'une manière générale sur le fait que le projet d'instrument devrait s'appliquer au transport de marchandises non seulement à partir des "ports" habituellement situés sur la côte d'un État, mais aussi à partir de terminaux en haute mer et même de plates-formes pétrolières situées dans la zone économique exclusive d'un État, en dehors de ses eaux territoriales.

56. Toutefois, selon l'opinion qui a prévalu, le fait que le projet d'instrument était axé sur le transport maritime devrait apparaître dans la disposition définissant son champ d'application. Il a été souligné que le projet d'instrument pourrait recueillir une adhésion plus large si son champ d'application le différenciait clairement d'une convention concernant uniquement le transport multimodal. Dans la version initiale, on avait essayé d'établir une telle distinction en indiquant simplement que le projet d'instrument devait s'appliquer au transport de porte à porte comprenant un segment maritime. Cependant, la plupart des délégations ont convenu qu'il faudrait apporter une restriction supplémentaire au champ d'application en précisant que le projet d'instrument s'appliquerait au transport de marchandises de porte à porte, tant unimodal que multimodal, à condition que ce transport comporte un segment maritime et que ce segment maritime implique un transport transfrontière.

b) *Projets d'articles 1 a) et 2-1*

57. Ayant fixé comme principe général que le projet d'instrument devrait s'appliquer au transport de marchandises de porte à porte, tant unimodal que multimodal, à condition que ce transport comporte un segment maritime et que ce segment maritime implique un transport transfrontière, le Groupe de travail a examiné la question de l'application de ce principe, qui pourrait être envisagée soit dans la disposition relative au champ d'application, soit dans la définition du terme "contrat de transport" (voire dans les deux dispositions).

58. En ce qui concerne les alinéas a) à e) du paragraphe 1 du projet d'article 2, on s'est déclaré favorable d'une manière générale à la suppression de l'alinéa d). Comme cela avait été dit à la neuvième session du Groupe de travail, il a été largement estimé que, dans le contexte des transports modernes, le lieu de la conclusion du contrat de transport était le plus souvent sans importance pour l'exécution de celui-ci et que, s'agissant du commerce électronique, ce lieu pourrait même être difficile, voire impossible à déterminer (voir A/CN.9/510, par. 34).

59. Aucune décision définitive n'a été prise en ce qui concerne le texte de l'alinéa c) actuellement entre crochets. Il a été décidé de le conserver entre crochets en vue de la poursuite des discussions à une session ultérieure.

60. Afin d'améliorer le texte de l'alinéa e) de manière à étendre le bénéfice de la "clause paramount", il a été suggéré de remplacer, au début de ce projet de disposition, les mots "le contrat de transport" par les mots "le contrat de transport ou tout contrat apparenté", ou "le contrat de transport ou tout contrat ayant trait à l'exécution du contrat de transport". Le Groupe de travail a pris note de cette suggestion.

61. Le Groupe de travail a demandé à un petit groupe de rédaction composé de plusieurs délégations d'établir, sur la base d'une combinaison des variantes A et C, un libellé destiné à donner effet au principe relatif au champ d'application du projet d'instrument. Ce petit groupe de rédaction a soumis une première proposition qui était libellée comme suit:

"Article 1 a)

Le terme 'contrat de transport' désigne un contrat par lequel un transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un lieu situé dans un État à un lieu situé dans un autre État et peut comprendre un transport par d'autres [modes] [moyens] de transport avant ou après le transport par mer.

Article 2

Sous réserve du paragraphe 3, le présent instrument s'applique à tous les contrats de transport lorsque:

a) Le lieu de réception [ou port de chargement] spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou

b) Le lieu de livraison [ou port de déchargement] spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou

c) [Le lieu de livraison effectif est l'un des lieux de livraison optionnels spécifiés soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat, et est situé dans un État contractant; ou]

d) Le contrat de transport prévoit que le présent instrument, ou la loi de tout État lui donnant effet, doit régir le contrat].”

62. Bien que la proposition du petit groupe de rédaction ait été considérée d'une manière générale comme une amélioration et un progrès vers un consensus sur le champ d'application du projet d'instrument, on s'est déclaré préoccupé par un certain nombre de points. On a notamment exprimé la crainte que le texte proposé n'exclue à tort du champ d'application du projet d'instrument les contrats qui n'indiquaient pas de façon explicite ou implicite que le transport serait effectué par mer mais laissaient la possibilité d'effectuer une partie du transport par mer ou ne précisait pas quelle partie du transport serait effectuée par mer. Par exemple, un transport de Vancouver à Portland n'entrerait pas dans le champ d'application du projet d'instrument, sauf s'il était spécifié dans le contrat que les marchandises seraient d'abord transportées de Vancouver à Seattle par mer. En outre, avec le libellé proposé, un transport de Vancouver à Hawaii via Seattle n'entrerait pas non plus dans le champ d'application du projet d'instrument, sauf s'il était spécifié dans le contrat que les marchandises seraient d'abord acheminées de Vancouver à Seattle par mer. Le transport maritime de Seattle à Hawaii ne satisferait pas à lui seul à la condition selon laquelle le segment maritime devait impliquer un transport transfrontière. D'une manière plus générale, on a fait observer que, comme le projet d'instrument devait non seulement s'appliquer à certains aspects du transport multimodal mais aussi remplacer l'actuel régime unimodal régissant le transport international de marchandises par mer, il ne devrait pas y avoir d'ambiguïté en ce qui concerne l'applicabilité du projet d'instrument au transport maritime.

63. Un certain nombre de suggestions concernant la rédaction ont été faites pour répondre à ces préoccupations. Il a été proposé par exemple d'ajouter les mots “de façon explicite ou implicite” après le mot “s'engage” dans le projet de définition du terme “contrat de transport”. Cette suggestion visait à donner une définition purement juridique du contrat de transport qui dispenserait d'enquêter sur l'itinéraire effectif des marchandises pour déterminer l'applicabilité du projet d'instrument. Toutefois, on a estimé d'une manière générale que cela ne suffirait pas à répondre aux préoccupations exprimées en ce qui concerne le champ d'application du projet d'instrument. On a également estimé qu'un tel libellé pourrait accroître le risque de conflits entre les conventions de transport unimodal.

64. Selon une autre suggestion, il faudrait compléter le projet de définition du contrat de transport afin d'indiquer que, lorsque ce contrat ne mentionnait pas explicitement ou implicitement un mode de transport et l'étape pour laquelle un mode donné serait utilisé, le projet d'instrument s'appliquerait à ce contrat s'il pouvait être montré que les marchandises avaient effectivement été transportées par mer.

65. Selon une autre suggestion encore, l'emploi des mots “par mer” dans la définition du “contrat de transport” devrait peut-être être réexaminé.

66. On a également exprimé la crainte que le projet de définition du terme “contrat de transport” ne soit trop large dans la mesure où il pouvait englober certains types de contrats (par exemple des contrats portant sur des “créneaux” à bord de navires

en vertu de chartes-parties) auxquels le projet d'instrument ne devrait pas s'appliquer. Par conséquent, il a été proposé qu'afin d'être considéré comme "contrat de transport" aux fins du projet d'instrument, un contrat devait être attesté par un "document de transport ou un enregistrement électronique". Cette suggestion n'a pas été retenue par le Groupe de travail. On a estimé d'une manière générale que certains contrats qui n'étaient pas attestés par un document de transport (par exemple dans le contexte du transport maritime à courte distance) devraient peut-être être couverts par le projet d'instrument et que la question de l'exclusion des chartes-parties de son champ d'application devrait être traitée à part.

67. Après délibération, le Groupe de travail a décidé de poursuivre ses travaux sur la base de la proposition du petit groupe de rédaction. Bien que la possibilité de conserver la variante A ait bénéficié d'un certain appui, l'opinion qui a prévalu a été que les trois variantes devaient être supprimées dans la future version révisée du projet d'instrument. Le petit groupe de rédaction a été invité à établir une proposition révisée tenant compte des vues et préoccupations exprimées au sujet de sa première proposition.

68. La deuxième proposition élaborée par le groupe de rédaction était la suivante:

“Article premier. Définitions

Aux fins du présent instrument:

a)[i)] Le terme ‘contrat de transport’ désigne un contrat par lequel un transporteur s’engage, contre paiement d’un fret, à transporter des marchandises par mer d’un lieu [port] situé dans un État à un lieu [port] situé dans un autre État. Ce contrat peut également prévoir que ce transporteur s’engage à transporter les marchandises par d’autres modes avant ou après le transport par mer.

[ii) Un contrat qui prévoit une possibilité de transporter les marchandises par mer est considéré comme un contrat de transport au sens du sous-alinéa i), à condition que les marchandises soient effectivement transportées par mer.]”

“Article 2. Champ d’application

Sous réserve du paragraphe 3, le présent instrument s’applique à tous les contrats de transport lorsque:

a) Le lieu de réception [ou port de chargement] spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou

b) Le lieu de livraison [ou port de déchargement] spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou

c) [Le lieu de livraison effectif est l’un des lieux de livraison optionnels spécifiés soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat, et est situé dans un État contractant; ou]

d) Le contrat de transport prévoit que le présent instrument, ou la loi de tout État lui donnant effet, doit régir le contrat.”

69. La discussion a porté essentiellement sur la définition du terme “contrat de transport”. En ce qui concerne l’emploi du mot “lieu” ou du mot “port” au sous-alinéa i), une préférence a été exprimée pour le second en raison de sa connotation maritime. Toutefois, entrevoyant des difficultés pour définir le mot “port”, la plupart des participants ont estimé que le mot “lieu”, plus neutre, pourrait être employé, du fait que le projet de disposition dans son ensemble visait avant tout le transport maritime. D’un point de vue rédactionnel, il a été proposé de modifier la deuxième phrase du sous-alinéa i) comme suit: “En outre, ce contrat peut également prévoir que ce transporteur s’engage à transporter les marchandises par d’autres modes avant ou après ce transport international par mer”.

70. Une préoccupation concernant davantage le fond a été exprimée à propos du libellé de la définition du “contrat de transport” et de celui de la disposition établissant le champ d’application du projet d’instrument. Il a été déclaré que la définition du contrat de transport devrait se limiter à décrire les obligations fondamentales découlant d’un tel contrat (contrat par lequel un transporteur s’engage, contre paiement d’un fret, à transporter des marchandises d’un lieu situé dans un État à un lieu situé dans un autre État) et à indiquer que ce transport devrait comprendre un segment maritime. Il a également été dit que le critère d’internationalité servant de base à l’application du projet d’instrument devrait être mentionné, non pas dans la définition du “contrat de transport”, mais uniquement dans la disposition traitant du champ d’application du projet d’instrument. On a donc suggéré que le principe selon lequel le transport maritime devrait être effectué entre deux États différents soit exprimé dans le projet d’article 2, avec les autres critères d’internationalité prévus dans le projet d’instrument. Le Groupe de travail a pris note de cette préoccupation.

71. S’agissant du sous-alinéa ii), des avis divergents ont été exprimés. Selon un premier point de vue, ce projet de disposition était nécessaire et on devait encore l’améliorer, éventuellement en indiquant que la possibilité de transporter les marchandises par mer pouvait être prévue soit expressément soit implicitement dans le contrat. Il a également été proposé de remplacer les mots “est considéré” par “peut être considéré”.

72. Selon une autre opinion, le sous-alinéa ii) devait être supprimé, car il pouvait être source de conflit avec d’autres conventions. Par exemple, si le contrat stipulait que le transport devait s’effectuer “par air” et si les marchandises étaient effectivement expédiées par mer, le projet d’instrument et la Convention de Varsovie pourraient s’appliquer tous deux. On a souligné qu’il ne fallait pas que le projet d’instrument puisse être utilisé abusivement par un transporteur qui aurait expédié des marchandises par mer en violation de ses obligations contractuelles. En ce qui concerne le cas où le mode de transport n’était pas spécifié dans le contrat, on a dit que celui-ci pourrait être traité par les tribunaux et que les parties commerciales devraient être encouragées à éviter une telle incertitude dans les contrats conclus par elles. Il a également été dit, à l’encontre du maintien du sous-alinéa ii), que celui-ci risquait de créer une confusion entre les contrats de transport et les contrats de transit.

73. Selon un autre avis encore, le sous-alinéa ii) pouvait être examiné plus avant quant au fond dans le cadre des dispositions traitant de la responsabilité assumée en vertu du projet d’instrument. Si, de l’avis général, le libellé de ce sous-alinéa devait sans doute être considérablement remanié, il a aussi été estimé que le projet

d'instrument devrait prévoir le cas où aucun mode de transport particulier n'était stipulé dans le contrat. Parmi les diverses possibilités de remaniement du sous-alinéa ii), on a dit que l'article 18-4 de la Convention de Montréal pourrait utilement servir de modèle.

74. Après discussion, le Groupe de travail a décidé de retenir la deuxième proposition du petit groupe de rédaction pour la suite des débats à une session ultérieure, sous réserve de déplacer le sous-alinéa ii) figurant entre crochets dans la définition du terme "contrat de transport" à l'article 1 a) pour l'insérer ailleurs. Le secrétariat a été prié d'élaborer une version révisée, comprenant éventuellement des variantes, qui tienne compte des différentes vues et préoccupations exprimées.

75. À l'issue du débat, un autre libellé a été proposé pour l'article 1 a)*.

c) *Projet d'article 2-2*

76. Le Groupe de travail a estimé que le paragraphe 2 était généralement acceptable quant au fond.

d) *Projet d'article 2-3*

77. Le Groupe de travail est généralement convenu que le projet d'instrument soit ne devrait pas régir du tout certains types de contrats soit devrait le faire de manière facultative ou supplétive. Il pourrait s'agir notamment des contrats qui, dans la pratique, faisaient l'objet de longues négociations entre chargeurs et transporteurs, à l'opposé des contrats de transport qui ne nécessitaient pas (ou pour lesquels les pratiques commerciales n'autorisaient pas) le même degré d'adaptation au cas par cas. Ces derniers prenaient généralement la forme de contrats d'adhésion, dans le cadre desquels les parties auraient peut-être besoin de la protection de règles de droit impératives.

78. Des avis divergents ont été exprimés quant à la meilleure technique législative à employer pour exclure les contrats ne devant pas être obligatoirement régis par le projet d'instrument. Selon un point de vue, l'exception traditionnelle concernant les chartes-parties devrait être maintenue dans la disposition traitant du champ d'application du projet d'instrument. Il a été dit que cette exception devrait être complétée par une disposition traitant de types de contrats bien précis pour lesquels les dispositions du projet d'instrument ne devraient pas être impératives. On a toutefois estimé que ces contrats ne devraient pas être mentionnés dans le projet d'article 2 mais au chapitre 19 relatif à la liberté contractuelle. Dans cette même logique, il a été proposé de déplacer les mots "contrats d'affrètement, contrats au

* "Article 1 a)

Le terme "contrat de transport" désigne un contrat par lequel un transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises d'un lieu situé dans un État à un lieu situé dans un autre État lorsque:

- i) le contrat prévoit un engagement de transporter les marchandises par mer d'un lieu situé dans un État à un lieu situé dans un autre État; ou
- ii) le transporteur peut exécuter le contrat au moins en partie en transportant les marchandises par mer d'un lieu situé dans un État à un lieu situé dans un autre État, et les marchandises sont en fait ainsi transportées.

En outre, un contrat de transport peut également prévoir un engagement de transporter des marchandises par d'autres modes avant ou après le transport international par mer."

volume ou conventions similaires” actuellement entre crochets au chapitre 19, dans lequel serait éventuellement ajoutée une référence aux “accords de services réguliers de transport maritime”. Il a été rappelé que le document A/CN.9/WG.III/WP.34 contenait des explications détaillées sur la pratique de ces accords et exposait les raisons pour lesquelles ils devaient être exclus du champ d’application du projet d’instrument. S’agissant de la possibilité d’insérer une définition des accords de services réguliers de transport maritime, le texte ci-après a été proposé:

“a) Le terme “accord de services réguliers de transport maritime” désigne un contrat écrit (ou sous forme électronique), autre qu’un connaissement ou un autre document de transport émis au moment où le transporteur ou une partie exécutante reçoit les marchandises, entre un ou plusieurs chargeurs et un ou plusieurs transporteurs, dans lequel le ou les transporteurs conviennent de s’acquitter d’un engagement significatif de service en vue du transport par mer (qui peut également comprendre un transport intérieur et des services connexes) d’un volume minimum de cargaison par expéditions successives sur des navires utilisés pour un service de ligne, le ou les chargeurs convenant en échange de payer un tarif négocié et de remettre un volume minimum de cargaison;

b) Aux fins du paragraphe a), le terme “engagement significatif de service” désigne un engagement ou une obligation de service dont un transporteur n’est pas déjà tenu impérativement de s’acquitter en vertu du présent instrument;

c) Aux fins du paragraphe a), le terme “service de ligne” désigne un service de transport maritime de marchandises faisant l’objet d’une publicité pour lequel sont utilisés des navires transportant des cargaisons diverses dans le cadre d’échanges établis et réguliers entre plusieurs ports spécifiés;

d) Un “accord de services réguliers de transport maritime” n’inclut pas l’affrètement d’un navire ni l’affrètement d’espaces ou de capacité sur un navire de ligne.”

79. Selon un autre point de vue, le paragraphe 3 devrait être supprimé et la question traitée dans les dispositions du projet d’instrument relatives à la liberté contractuelle. On a opposé à l’idée d’énumérer tous les contrats devant être exclus du champ d’application le fait qu’il serait peut-être extrêmement difficile de s’entendre sur une telle liste. Par exemple, en ce qui concerne les chartes-parties, qui étaient traditionnellement exclues du champ d’application des conventions internationales régissant le transport de marchandises par mer, on a dit qu’il pourrait s’avérer impossible de parvenir à un accord sur la nature juridique d’une charte-partie et sur la manière dont ce document pourrait être incorporé dans des contrats de transport subséquents. Il a été indiqué que la dilution de la notion de “charte-partie” depuis 1924 (et l’incertitude juridique qui en découlait) n’avait fait que s’accroître avec la modernisation des pratiques commerciales, raison pour laquelle cette notion ne devait plus être utilisée dans les efforts d’harmonisation du droit commercial international. Des notions analogues telles que “contrats d’affrètement, contrats au volume ou conventions similaires” étaient considérées comme encore plus imprécises et plus difficiles à définir que les chartes-parties. De ce fait, on a estimé qu’il ne fallait pas essayer de définir ce type de contrats dans le projet

d'instrument. Le Groupe de travail devrait plutôt s'attacher à élaborer une règle générale établissant les conditions dans lesquelles un contrat pourrait être considéré comme "librement négocié", auquel cas les dispositions du projet d'instrument ne devraient s'appliquer qu'en tant que règles supplétives.

80. Le Groupe de travail s'est dit largement favorable à l'idée qu'il fallait poursuivre les efforts en vue de définir plusieurs critères à appliquer pour déterminer quand le projet d'instrument s'appliquait impérativement. Au lieu de définir les types de contrats devant être exclus du champ d'application du projet d'instrument, il serait peut-être plus facile de définir les cas dans lesquels il serait inapproprié que celui-ci s'applique obligatoirement. Les cas ci-après ont été considérés comme devant relever de la liberté contractuelle: lorsqu'un contrat est librement négocié; lorsque le contrat porte sur l'utilisation du navire et non sur le transport de marchandises; lorsqu'un service de transport non régulier est utilisé; et lorsque l'affrètement porte sur la totalité ou une grande partie du navire. Il a été admis que, même si de tels critères pouvaient être définis, il subsisterait inévitablement une part d'incertitude à laquelle les tribunaux devraient remédier.

81. Selon un autre point de vue encore, si le projet d'instrument devait sans doute reconnaître largement la liberté contractuelle, il fallait clairement insister sur sa nature impérative à l'égard des tiers, lorsque ceux-ci détenaient des droits en vertu de ses dispositions.

82. Après discussion, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une version révisée, contenant éventuellement des variantes, qui tienne compte dans la mesure du possible des vues et suggestions ci-dessus.

e) Projet d'article 2-4

83. Sous réserve de revoir éventuellement l'emplacement du paragraphe 4 après examen du chapitre 19, le Groupe de travail a estimé que le projet de disposition était généralement acceptable quant au fond. Il a été décidé que les mots "[d'un contrat d'affrètement, d'un contrat au volume ou d'une convention similaire]" devaient être conservés entre crochets pour être examinés plus avant. Le Groupe de travail a pris note des propositions d'amélioration éventuelle du texte. L'une de ces propositions était d'ajouter les mots "ou le destinataire" à la fin du paragraphe. Une autre était de supprimer l'adjectif "négociable" afin de viser également le cas où un document ou un enregistrement électronique non négociable avait été émis.

f) Projet d'article 2-5

84. Sous réserve de revoir éventuellement l'emplacement du paragraphe 4 après examen du chapitre 19, le Groupe de travail a estimé que le projet de disposition était généralement acceptable quant au fond.

4. Exonérations de responsabilité, faute nautique et charge de la preuve (projet d'article 14)

a) Paragraphes 1 et 2 du projet d'article 14

85. Le texte des paragraphes 1 et 2 du projet d'article 14 examiné par le Groupe de travail était le suivant:

“Article 14. Fondement de la responsabilité

Variante A des paragraphes 1 et 2

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de la perte ou du dommage subi par les marchandises ainsi que du retard de livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie au chapitre 3, à moins qu'il ne prouve qu'aucune faute de sa part ou de l'une quelconque des personnes visées à l'article 15-3 n'a causé cette perte, ce dommage ou ce retard ou n'y a contribué.

2. Nonobstant le paragraphe 1, si le transporteur prouve qu'il s'est acquitté des obligations qui lui incombent en vertu du chapitre 4 et que la perte ou le dommage subi par les marchandises ou le retard de livraison a été causé [uniquement] par l'un des événements suivants, [il est présumé, en l'absence de preuve contraire, que ni sa faute, ni celle d'une partie exécutante n'a causé [ni contribué à causer] cette perte, ce dommage ou ce retard] [le transporteur n'est pas responsable de cette perte, ce dommage ou ce retard, sauf lorsque est apportée la preuve de sa faute ou de celle d'une partie exécutante].

a) [“Acte de Dieu”], guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;

b) Restrictions de quarantaine; intervention ou obstacles créés par des gouvernements, des autorités publiques, des dirigeants ou des personnes [y compris une intervention judiciaire ou faisant suite à une procédure judiciaire];

c) Acte ou omission du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire;

d) Grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail;

e) Freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre des marchandises;

f) Insuffisance ou état défectueux de l'emballage ou de marques;

g) Vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

h) Manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom;

i) Actes accomplis par le transporteur ou une partie exécutante conformément aux pouvoirs conférés par les articles 12 et 13-2 lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour les personnes, les biens ou l'environnement ou ont été sacrifiées;

Variante B des paragraphes 1 et 2

1. Le transporteur est déchargé de sa responsabilité s'il prouve:

i) qu'il s'est acquitté des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 13-1 [ou que le non-respect de ses obligations n'a pas causé la perte, le dommage ou le retard de livraison] [ou n'y a pas contribué]], et

ii) que ni sa faute ni celle de ses préposés ou mandataires n'a causé cette perte, ce dommage ou ce retard [ou n'y a contribué], ou

que la perte, le dommage ou le retard a été causé par l'un des événements suivants:

a) ["Acte de Dieu"], guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;

b) Restrictions de quarantaine; intervention ou obstacles créés par des gouvernements, des autorités publiques, des dirigeants ou des personnes [y compris une intervention judiciaire ou faisant suite à une procédure judiciaire];

c) Acte ou omission du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire;

d) Grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail;

e) Freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre des marchandises;

f) Insuffisance ou état défectueux de l'emballage ou de marques;

g) Vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

h) Manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom;

i) Actes accomplis par le transporteur ou une partie exécutante conformément aux pouvoirs conférés par les articles 12 et 13-2 lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour les personnes, les biens ou l'environnement ou ont été sacrifiées;

Le transporteur est toutefois responsable de la perte, du dommage ou du retard si le chargeur prouve que la faute du transporteur ou celle de ses préposés ou mandataires a causé cette perte, ce dommage ou ce retard [ou y a contribué].

Variante C des paragraphes 1 et 2

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de la perte ou du dommage subi par les marchandises ainsi que du retard de livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie au chapitre 3.

2. Le transporteur est dégagé de la responsabilité qui lui incombe en vertu du paragraphe 1 s'il prouve qu'aucune faute de sa part ou de l'une quelconque des personnes visées à l'article 15-3 n'a causé cette perte, ce dommage ou ce retard [ou n'y a contribué].

2 *bis*. Il est présumé que ni sa faute ni celle de l'une quelconque des personnes visées à l'article 15-3 n'a causé la perte, le dommage ou le retard si le transporteur prouve que la perte ou le dommage subi par les marchandises ou le retard de livraison a été causé [uniquement] par l'un des événements suivants:

- a) [“Acte de Dieu”], guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;
- b) Restrictions de quarantaine; intervention ou obstacles créés par des gouvernements, des autorités publiques, des dirigeants ou des personnes [y compris une intervention judiciaire ou faisant suite à une procédure judiciaire];
- c) Acte ou omission du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire;
- d) Grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail;
- e) Freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d’un vice caché, de la nature spéciale ou d’un vice propre des marchandises;
- f) Insuffisance ou état défectueux de l’emballage ou de marques;
- g) Vices cachés échappant à une diligence raisonnable;
- h) Manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom;
- i) Actes accomplis par le transporteur ou une partie exécutante conformément aux pouvoirs conférés par les articles 12 et 13-2 lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour les personnes, les biens ou l’environnement ou ont été sacrifiées;

La présomption est réfutée si le demandeur prouve que la perte, le dommage ou le retard a été causé par la faute du transporteur ou de l’une quelconque des personnes visées à l’article 15-3. De plus, la présomption est réfutée si le demandeur prouve que la perte, le dommage ou le retard résulte d’un des cas mentionnés à l’article 13-1 a), b) ou c). Toutefois, dans ce cas, le transporteur est dégagé de sa responsabilité s’il prouve qu’il s’est acquitté de l’obligation prévue à l’article 13.”

86. Le Groupe de travail a été informé que des données empiriques étaient recueillies concernant la proposition, aux paragraphes 10 à 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.34, de conserver les limites de responsabilité fixées dans les Règles de La Haye-Visby. On a fait observer que les résultats préliminaires de l’analyse des importations et exportations conteneurisées des États-Unis, jugées représentatives du type de marchandises qui seraient régies par le projet d’instrument, montraient que la valeur moyenne de la plupart des expéditions était inférieure aux limites par colis et par poids énoncées dans les Règles de La Haye-Visby. L’analyse de ces données se poursuivait en vue de présenter des résultats affinés au Groupe de travail à sa treizième session, et d’autres délégations ont été encouragées à réunir des données pertinentes tirées de leurs statistiques commerciales nationales pour l’information du Groupe de travail.

87. À titre de présentation générale de la section III du document A/CN.9/WG.III/WP.34 sur les exonérations de responsabilité, la faute nautique et la charge de la preuve, on a expliqué au Groupe de travail l’approche générale qui avait été adoptée. Le paragraphe 14 de ce document examinait la question de savoir si les exceptions énoncées à l’article 14 du projet d’instrument devaient être

considérées comme des exonérations ou des présomptions. On a fait remarquer que ces deux approches ne différaient pas vraiment dans la pratique car dans le régime d'exonération, un transporteur pouvait quand même être déchu du droit d'invoquer une exception si les chargeurs pouvaient prouver qu'il avait commis une faute. On a proposé que les "périls exclus" énumérés à l'article 14 du projet d'instrument continuent d'être traités comme des cas d'exonération afin que leur application soit plus prévisible et plus uniforme, étant donné la jurisprudence importante à laquelle avaient déjà donné lieu les régimes existants de La Haye et La Haye-Visby. S'agissant des "périls exclus" proprement dits, on a en outre proposé de supprimer l'exception de la faute nautique et de reformuler l'exception relative à l'incendie de manière à tenir compte de l'application du projet d'instrument au transport de porte à porte, en limitant sa portée à celle d'une exception maritime (voir document A/CN.9/WG.III/WP.34, par. 13, 16 et 17).

88. Toujours à titre de présentation, on a fait observer au Groupe de travail que, dans la pratique, une action pour dommage subi par la cargaison était un processus en quatre étapes. Dans un premier temps, le titulaire d'un droit sur les marchandises était tenu d'établir la présomption de dommage en montrant que celui-ci était intervenu pendant la durée de la responsabilité du transporteur. À ce stade, il n'était pas tenu de prouver la cause du dommage, et si aucun autre élément n'était reçu, le transporteur serait responsable des pertes inexplicables survenues pendant la durée de sa responsabilité. Dans un deuxième temps, le transporteur pouvait réfuter la présomption en apportant la preuve qu'un "péril exclu" visé à l'article IV.2 des Règles de La Haye et de La Haye-Visby était survenu et que celui-ci était à l'origine du dommage. Dans un troisième temps, le titulaire d'un droit sur les marchandises pouvait prouver que le "péril exclu" n'était pas la seule cause du dommage et qu'une partie de celui-ci était imputable au non-respect par le transporteur de son obligation de prendre soin de la cargaison. Une fois que le titulaire du droit avait démontré que le dommage avait de multiples causes, on passait à la quatrième étape, dans laquelle la responsabilité du dommage était répartie entre les différentes causes. On a fait valoir que les trois premières étapes de ce système avaient bien fonctionné depuis qu'elles avaient été instaurées par les Règles de La Haye et qu'il fallait conserver cette approche générale dans le projet d'instrument.

89. Enfin, on a fait observer au Groupe de travail que la suppression de l'exception de la faute nautique risquait d'avoir des conséquences indésirables. En effet, dans la plupart des cas où des marchandises étaient perdues ou endommagées en mer, le demandeur invoquerait généralement un argument plausible, à savoir que le transporteur aurait pu limiter le préjudice matériel en prenant une décision de navigation différente et, partant, qu'une erreur de navigation avait été commise. Dans la législation en vigueur, cet argument ne serait pas recevable car l'erreur de navigation figurait sur la liste des "périls exclus". Or, on a-t-on fait remarquer, si l'erreur de navigation était supprimée de cette liste, comme en avait décidé le Groupe de travail, et si l'on n'ajustait pas la charge de la preuve en conséquence, le transporteur devrait prouver dans quelle mesure cette erreur avait causé le préjudice, ce qui était considéré pour ainsi dire comme une "charge insurmontable". On a émis l'avis que, dans la pratique, le transporteur serait le plus souvent entièrement responsable de la totalité du dommage en cas de faute nautique, ce qui risquait de rendre inutiles les dispositions relatives aux "périls exclus" dans la plupart des cas où le dommage survenait en mer (cette question est examinée plus avant aux paragraphes 127 et 129 ci-dessous, qui traitent de la charge de la preuve).

90. Le Groupe de travail est convenu de procéder à l'examen des variantes A, B et C du projet d'article 14 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, en débattant d'abord de l'approche générale, ensuite des "périls exclus", puis de la charge de la preuve et pour conclure, des causes concomitantes du préjudice matériel. On s'est dit favorable à l'approche générale du projet d'article 14, décrite au paragraphe 88 ci-dessus. On a également dit que le Groupe de travail devrait, lors de sa discussion générale, décider de l'approche qu'il préférerait adopter quant à la nature de la responsabilité, à savoir si celle-ci serait de plein droit, présumée ou éventuellement d'un autre ordre. L'avis selon lequel la nature de la responsabilité, dans le projet d'article 14, devait se fonder sur la faute présumée a recueilli un fort soutien. À cet égard, on a aussi fortement appuyé l'approche adoptée au premier paragraphe de la variante A du projet d'article 14. On a en outre émis l'avis qu'il ne fallait pas examiner le projet d'article 14 séparément, mais plutôt étudier la répartition des risques entre les parties dans son ensemble, en examinant aussi dans ce contexte l'obligation de diligence raisonnable du transporteur énoncée au projet d'article 13. Le Groupe de travail a généralement approuvé l'idée que le transporteur devait être responsable des pertes inexplicables survenues pendant la durée de sa responsabilité, à condition qu'il ait la possibilité de prouver la cause du dommage. De ce fait, on a estimé qu'il était inutile d'employer dans le projet d'article 14 des mots potentiellement connotés, tels que "faute", "présomption" et "exonération", car ils risquaient d'être mal interprétés. On a rétorqué que le mot "faute" n'avait pas à être évité, car il faisait partie du régime de responsabilité depuis l'entrée en vigueur des Règles de La Haye, et que son sens était clair et ne pouvait pas prêter à confusion.

91. Lors de l'examen des trois variantes du projet d'article 14, la variante A a recueilli un large appui. On a exprimé l'opinion que cette variante était davantage conforme à l'approche classique concernant la responsabilité du transporteur et indiquait plus clairement que le transporteur resterait responsable des pertes inexplicables. Un certain nombre de propositions ont été faites en vue d'en améliorer le libellé. Par exemple, il a été proposé de supprimer la dernière partie du paragraphe 1 après les mots "au chapitre 3". On a aussi estimé que la mention de l'article 15-3 dans les variantes A et C prêtait à confusion et était redondante, et il a été suggéré de la supprimer. Cette suggestion a bénéficié d'un certain appui. Il a en outre été proposé de remplacer le membre de phrase "personnes visées à l'article 15-3" par "parties exécutantes". Selon une autre proposition plus générale, le projet d'article 14 pourrait, comme dans les conventions unimodales existantes, commencer par une règle de base telle que "le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises pendant qu'il en a la garde" où il ne serait pas expressément question de faute, puis continuer par un paragraphe indiquant les cas dans lesquels le transporteur ne serait pas responsable de la perte ou du dommage.

92. Un certain appui a été exprimé en faveur de la variante B, en particulier parce que les "périls exclus" qui y étaient énumérés y étaient traités comme des causes d'exonération et non comme des présomptions. On a émis l'opinion que l'approche d'ensemble de la variante B s'apparentait davantage à celle des Règles de La Haye et La Haye-Visby dans la mesure où le transporteur n'assumait aucune responsabilité tant que le titulaire d'un droit sur les marchandises n'avait pas prouvé que la perte s'était produite pendant la durée de sa responsabilité et où la liste des "périls exclus" serait ensuite appliquée, après quoi le titulaire du droit aurait la

possibilité de réfuter ces exceptions et de prouver que la perte résultait d'une autre cause dont le transporteur était responsable, par exemple l'état d'innavigabilité du navire. Toutefois, on s'est déclaré préoccupé par le fait que la variante B ne mentionnait pas expressément la responsabilité du transporteur et que son paragraphe 1 indiquait que le transporteur était "dégagé de sa responsabilité" sans avoir d'abord défini cette responsabilité. Il a été répondu qu'en raison du dernier paragraphe de la variante B, il était inutile que cette variante comprenne un paragraphe similaire au paragraphe 1 des variantes A et C.

93. Aucun appui n'a été exprimé en faveur de la variante C.

94. D'un point de vue rédactionnel, on s'est dit préoccupé par l'ajout, dans les variantes A, B et C, des mots "ou n'y a contribué", le texte faisant ainsi référence aux parties qui avaient "causé la perte, le dommage ou le retard ou y avaient contribué". On a dit que ces mots laissaient penser que si le transporteur était d'une façon ou d'une autre responsable d'une partie quelconque – ne serait-ce que de 5 % – du préjudice, il serait responsable de l'ensemble du préjudice. Il a été suggéré de supprimer ces mots ou de préciser que le transporteur n'était responsable que dans la proportion où il avait contribué à la perte ou au dommage.

95. D'une manière générale, le Groupe de travail a exprimé sa préférence pour l'approche suivie dans la variante A du projet d'article 14.

96. Un groupe de rédaction informel composé de plusieurs délégations a établi une version révisée du projet d'article 14 en se fondant sur les délibérations du Groupe de travail concernant les variantes A, B et C. Le texte de la première version révisée du projet d'article 14 proposé au Groupe de travail pour examen était le suivant:

"Proposition de révision du projet d'article 14

1. Sous réserve du paragraphe 2, le transporteur est responsable du préjudice matériel résultant de la perte ou du dommage subi par les marchandises, ainsi que du retard de livraison, si le [chargeur] prouve que

- a) La perte, le dommage ou le retard; ou
- b) L'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard

s'est produit pendant la durée de la responsabilité du transporteur telle que celle-ci est définie au chapitre 3.

2. Sous réserve du paragraphe 3, le transporteur est dégagé de sa responsabilité en vertu du paragraphe 1 s'il prouve:

- [i] qu'il s'est acquitté des obligations qui lui incombent en vertu du projet d'article 13-1 ou que le non-respect de ses obligations n'a pas causé la perte, le dommage ou le retard, et]
- ii) que ni sa faute ni celle de ses préposés ou mandataires [ni la faute d'une partie exécutante] n'a causé la perte, le dommage ou le retard [ou n'y a contribué]; ou

que la perte, le dommage ou le retard a été causé par l'un des événements suivants:

- a) [Exception relative à l'incendie]; ou

b) ...; ou

... [Insérer ici tous les autres points restants devant figurer sur la liste.]

3. Si le [chargeur] prouve que la faute du transporteur ou celle de ses préposés ou mandataires, [ou d'une partie exécutante] a aussi contribué à la perte, au dommage ou au retard, la responsabilité est répartie conformément au paragraphe 4. [Si le [chargeur] prouve que la perte, le dommage ou le retard a été causé par un manquement du transporteur à son obligation

a) De mettre [et maintenir] le navire en état de navigabilité;

b) De convenablement armer, équiper et approvisionner le navire; ou

c) De mettre [et maintenir] les cales et toutes autres parties du navire où les marchandises sont chargées (y compris les conteneurs éventuellement fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont chargées) en bon état pour leur réception, transport et conservation,

le transporteur est dégagé de sa responsabilité s'il prouve qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable comme l'exige le projet d'article 13-1.]

4. [Insérer une disposition concernant la répartition de la responsabilité en cas de perte, dommage ou retard dû à des causes multiples; voir le projet d'article 14-3 et la note 79 du document A/CN.9/WG.III/WP.32.]”

97. À titre d'introduction, il a été indiqué au Groupe de travail que le projet d'article révisé qui était proposé ne visait pas spécialement à opter pour l'approche de l'exonération ni pour celle de la présomption, mais on a fait observer qu'il s'apparentait peut-être davantage à cette dernière. Il a également été dit que le paragraphe 1 révisé reprenait pour l'essentiel le libellé du paragraphe 1 des variantes A et C. Une modification mineure était que le mot “chargeur” avait été placé entre crochets dans les paragraphes 1 et 3 de la version révisée afin de signaler qu'il fallait utiliser le même terme que dans l'article 63 du projet d'instrument concernant la partie qui avait le droit d'intenter une action en vertu du contrat de transport. Par rapport aux variantes A, B ou C du projet d'instrument, le texte révisé indiquait clairement quelle partie devait établir la présomption que la perte ou le dommage s'était produit pendant la durée de la responsabilité du transporteur. Il a été dit en outre que le texte révisé visait à exprimer le consensus auquel était parvenu le Groupe de travail sur le fait que le transporteur devait être tenu responsable des pertes inexplicables, l'alinéa a) visant les cas où la cause de la perte était inconnue et l'alinéa b) les cas où cette cause était connue.

98. Toujours à titre liminaire, il a été indiqué au Groupe de travail que le paragraphe 2 de l'article 14 tel que remanié avait pour but de permettre au transporteur de prouver pourquoi il ne devait pas être responsable et que l'alinéa ii), dont le début correspondait à l'article IV.2.q des Règles de La Haye et de La Haye-Visby, contenait la liste des “périls exclus”. Comme on ne savait pas à quel endroit du texte insérer l'obligation concernant l'état de navigabilité, deux solutions étaient proposées: l'une à l'alinéa i) du paragraphe 2 et l'autre, entre crochets, au paragraphe 3 de l'article 14 tel que remanié. Le paragraphe 2 avait pour objet de présenter l'obligation de navigabilité comme une obligation absolue, tandis que le paragraphe 3 visait à ce qu'elle soit traitée comme un autre élément devant être

prouvé par le titulaire d'un droit sur les marchandises, sous réserve que le transporteur puisse faire la preuve de sa diligence raisonnable. Le paragraphe 3 était censé viser le cas où le titulaire du droit pouvait montrer que le transporteur avait contribué au préjudice en prouvant une cause supplémentaire. Il a été souligné que, si une telle preuve était rapportée, on appliquerait alors le paragraphe 4 de l'article 14 remanié, qui traiterait de la répartition de la responsabilité du préjudice en s'inspirant soit du paragraphe 3 de l'article 14 du projet d'instrument soit du libellé proposé dans la note 79 du document A/CN.9/WG.III/WP.32.

99. Le Groupe de travail a accueilli favorablement le texte remanié de l'article 14, le considérant comme une proposition constructive pouvant constituer une voie à suivre. De l'avis général, ce texte devrait être mûri et examiné au cours des mois suivants, avant la treizième session du Groupe de travail. On a estimé qu'il faudrait l'étudier de près afin de ne pas imposer de nouvelles contraintes au titulaire d'un droit sur les marchandises. Il a par ailleurs été fait observer que le moyen traditionnel permettant à ce dernier de prouver que les marchandises avaient été endommagées était de présenter un connaissement net. Or, a-t-on expliqué, le paragraphe 1 de l'article 14 remanié avait pour but de donner un choix au titulaire du droit, en ce que l'alinéa a) visait la méthode traditionnelle consistant à présenter un connaissement net, tandis que l'alinéa b) lui permettait de prouver l'événement lorsque le dommage ne se manifestait qu'ultérieurement. Bien que l'alinéa b) risque d'être redondant, ces deux possibilités avaient été prévues afin de clarifier davantage la disposition.

100. Des éclaircissements ont été demandés à propos du texte remanié. On a craint que l'alinéa b) du paragraphe 1 n'ait pas une portée suffisamment large pour inclure les dommages qui surviendraient sur une période continue, tels que les dommages causés par l'eau de mer. Il a été proposé de remplacer les mots "l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard" par "la perte, le dommage ou le retard s'est produit" à l'alinéa b) afin de prendre en considération les dommages continus subis par les marchandises et de faire en sorte que le demandeur puisse s'acquitter plus facilement de la charge de la preuve, car celui-ci n'aurait pas à prouver la cause effective de la perte ou du dommage mais seulement que cette perte ou ce dommage était survenu pendant la durée de la responsabilité du transporteur. Cet avis a recueilli un certain appui. Toutefois, un soutien a également été exprimé en faveur de l'opinion selon laquelle le libellé actuel du paragraphe 3 de l'article 14 tel que remanié couvrait de manière appropriée et suffisante le cas des dommages continus. Il a aussi été dit que le paragraphe 1 n'indiquait pas clairement si la présomption de faute de la part du transporteur constituait le fondement de la responsabilité. En réponse, il a été expliqué que les principes énoncés dans la variante A du projet d'article 14 étaient reflétés, non pas dans un seul, mais dans tous les paragraphes de la disposition modifiée.

101. Pour tirer le meilleur parti des consultations devant se tenir avant la treizième session, le groupe de rédaction informel a préparé un deuxième projet révisé de l'article 14, tenant compte de la discussion du Groupe de travail sur les variantes A, B et C de cet article et s'inspirant également du premier projet révisé. Le texte de ce deuxième projet révisé, soumis à l'examen du Groupe de travail, était le suivant:

“Proposition de révision de l’article 14

1. Le transporteur est responsable du préjudice matériel résultant de la perte ou du dommage subi par les marchandises, ainsi que du retard de livraison, si le [chargeur] prouve que

- a) La perte, le dommage ou le retard; ou
- b) L’événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard [ou y a contribué]

s’est produit pendant la durée de la responsabilité du transporteur telle que celle-ci est définie au chapitre 3, sauf si [et dans la mesure où] le transporteur prouve qu’aucune faute de sa part ni de l’une quelconque des personnes mentionnées à l’article [15-3] n’a causé cette perte, ce dommage ou ce retard [ou n’y a contribué].

2. [Le transporteur n’est pas responsable en vertu du paragraphe 1 si [et dans la mesure où] il prouve que la perte, le dommage ou le retard a été causé par] [Il est présumé que ni la faute du transporteur ni celle de l’une quelconque des personnes mentionnées à l’article [15-3] n’a causé la perte, le dommage ou le retard si [et dans la mesure où] le transporteur prouve que cette perte, ce dommage ou ce retard a été causé par] l’un des événements suivants:

- a) [Incendie]; ou
- b) ...; ou

... [Insérer ici tous les autres éléments restants devant figurer sur la liste.]

sauf si [et dans la mesure où] le [chargeur] prouve que

- i) la faute du transporteur ou d’une personne mentionnée à l’article [15-3] a causé l’événement invoqué par le transporteur en vertu du présent paragraphe [ou y a contribué]; ou
- ii) tout événement autre que ceux énumérés dans le présent paragraphe a contribué à cette perte, ce dommage ou ce retard.

3. Dans la mesure où le [chargeur] prouve [le fait que] [que la perte, le dommage ou le retard a été causé par le fait que]

- i) le navire n’était pas en état de navigabilité;
 - ii) le navire n’était pas convenablement armé, équipé et approvisionné;
- ou
- iii) les cales ou d’autres parties du navire où les marchandises sont chargées (y compris les conteneurs éventuellement fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont chargées) n’étaient pas en bon état pour leur réception, transport et conservation,

le transporteur est responsable en vertu du paragraphe 1 à moins qu’il ne prouve

- a) Qu’il s’est acquitté de son obligation d’exercer une diligence raisonnable comme l’exige l’article 13-1. [; ou

b) Que la perte, le dommage ou le retard n'a été causé par aucun des faits mentionnés aux alinéas i), ii) et iii) ci-dessus.]

[4. En cas de causes concomitantes ayant chacune causé une partie de la perte, du dommage ou du retard, le tribunal détermine le montant de la responsabilité du transporteur proportionnellement à la mesure dans laquelle la cause attribuable à sa faute a contribué à cette perte, ce dommage ou ce retard.] [Le tribunal ne peut répartir la responsabilité à parts égales que s'il n'est pas en mesure de déterminer la répartition effective ou s'il détermine que la responsabilité se répartit effectivement à parts égales.]”

102. À propos de la deuxième version révisée de l'article 14, il a été indiqué au Groupe de travail que le paragraphe 1 visait à énoncer les règles de base concernant la répartition de la charge de la preuve entre le demandeur et le transporteur. Il a été expliqué que, comme dans le précédent projet révisé de l'article 14, le demandeur était tenu de prouver qu'il avait subi un préjudice et que celui-ci était survenu pendant la durée de la responsabilité du transporteur, le principe sous-jacent étant que le transporteur devrait être tenu responsable des pertes inexplicables. On a fait observer que le paragraphe 2 de la deuxième version révisée contenait dans sa partie liminaire deux variantes entre crochets, qui reflétaient la divergence de vues persistante à propos de savoir si les “périls exclus” devaient être traités comme des cas d'exonération de responsabilité ou comme une présomption de non-responsabilité. La première variante était censée refléter l'approche fondée sur l'exonération et la seconde l'approche fondée sur la présomption. Il a par ailleurs été expliqué que la partie liminaire du paragraphe 3 contenait des variantes entre crochets qui reflétaient une divergence de vues à propos de savoir si le demandeur était tenu simplement de prouver la survenue des événements mentionnés aux alinéas i), ii) et iii), ou s'il était nécessaire de prouver que ces événements avaient causé la perte, le dommage ou le retard. Il a été signalé que l'alinéa b) du paragraphe 3 avait été placé entre crochets pour montrer que ce texte n'était nécessaire que si la première variante de la partie liminaire du paragraphe 3 était retenue par le Groupe de travail. Il a été également indiqué que le groupe de rédaction informel n'avait pas eu suffisamment de temps pour élaborer un libellé approprié pour le paragraphe 4 et que le texte proposé constituait seulement une tentative d'illustrer les différentes vues exprimées au sein du Groupe de travail.

103. Le Groupe de travail est généralement convenu que, tout comme pour le premier projet révisé de l'article 14, aucune décision définitive ne pouvait être prise au sujet du deuxième projet révisé avant un examen et des consultations plus poussés. Toutefois, selon un avis largement partagé, ce deuxième projet représentait une amélioration par rapport aux précédents textes et il serait bon que le Groupe de travail l'utilise pour ses délibérations futures sur l'article 14. On a fait remarquer à propos de la rédaction de ce projet remanié que les formules “shall be liable” et “is liable” étaient toutes deux employées dans la version anglaise et qu'il fallait assurer la cohérence sur ce point.

104. Durant l'examen du paragraphe 1 du deuxième projet révisé de l'article 14, on a émis l'avis que celui-ci suivait en grande partie l'approche adoptée dans la variante A de l'article 14, que la plupart des délégations souhaitaient retenir. Un large soutien a été exprimé en faveur de l'approche globale adoptée et des principes énoncés dans ce paragraphe. On a craint toutefois que la disposition ne soit pas suffisamment claire en ce qui concerne la possibilité pour le transporteur de montrer

qu'il n'était que partiellement fautif. L'opinion selon laquelle ce point devait être éclairci a été appuyée. En réponse à une proposition, il a été estimé que l'ajout, au paragraphe 1, des mots "dans la mesure où", qui figuraient également au paragraphe 2, ne serait pas suffisant pour apaiser cette crainte. En réponse à la question de savoir comment le demandeur s'acquitterait de la charge de la preuve lui incombant au paragraphe 1, il a été rappelé que celui-ci était le mieux placé pour prouver le dommage ainsi que sa survenue pendant la durée de la responsabilité du transporteur, car il avait seulement besoin de prouver que les marchandises avaient été remises au transporteur en bon état et que le destinataire les avait reçues en mauvais état.

105. D'autres modifications de forme ont été proposées pour le paragraphe 1. Selon une de ces propositions, le membre de phrase "le transporteur prouve qu'aucune faute de sa part ni de l'une quelconque des personnes", qui exigeait une preuve négative, pouvait être modifié pour exiger une preuve positive. Il a été noté, en réponse, que l'article IV.2.q des Règles de La Haye et de La Haye-Visby employait un libellé presque identique et que cela n'avait rien de nouveau. Une deuxième proposition de modification était de supprimer les mots précédant immédiatement l'alinéa a), à savoir "si le [chargeur] prouve que", mais l'avis selon lequel ces mots devaient être maintenus pour indiquer à qui incombait la charge de la preuve a été appuyé. Une troisième proposition de modification était de remplacer le mot "chargeur", qui figurait encore entre crochets, par "demandeur", qui pourrait alors être défini par référence à l'article 63 du projet d'instrument.

106. Le Groupe de travail a ensuite examiné l'article 14-2 de la deuxième version révisée établie par le groupe de rédaction informel. Comme pour les versions antérieures de ce paragraphe, les discussions au sein du Groupe de travail ont une nouvelle fois porté sur la question de savoir si les "périls exclus" énumérés devraient être considérés comme des cas d'exonération de responsabilité ou comme constituant une présomption de non-responsabilité. Des points de vue similaires à ceux dont il est rendu compte plus haut dans les paragraphes 87, 90, 97 et 102 ont été exprimés (voir aussi par. 119 ci-dessous). Une nouvelle fois, on a déclaré préférer l'approche de la présomption, mais une minorité de délégations ont déclaré qu'elles préféreraient l'approche de l'exonération. On a demandé si le fait de remplacer, dans la seconde variante, les mots "Il est présumé" par "Il est considéré" répondrait aux préoccupations de ceux qui s'étaient déclarés opposés à l'approche de la présomption. Toutefois, selon un point de vue largement partagé, aucune approche n'avait spécialement la préférence, d'autant que l'on s'attendait à ce que l'une et l'autre donnent le même résultat juridique.

107. Quelques problèmes ont été soulevés en ce qui concerne la rédaction du paragraphe 2. Selon un point de vue, le texte de l'alinéa ii) était superflu, mais d'autres délégations ont dit que cet alinéa était nécessaire car il visait différents cas, à savoir lorsqu'un chargeur ou un demandeur prouvait non seulement que le transporteur avait commis une faute liée à l'un des "périls exclus" mais aussi qu'un événement supplémentaire imputable au transporteur qui n'apparaissait pas sur la liste avait contribué à la perte ou au dommage. Selon une opinion plus largement partagée, la façon dont la première variante du paragraphe 2 était construite pourrait prêter à confusion en laissant involontairement croire que le transporteur devait prouver qu'il n'était pas responsable de la perte, du dommage ou du retard en application à la fois des paragraphes 1 et 2. Il a été proposé – et cette proposition a

été soutenue – que si la première variante du paragraphe 2 était retenue par le Groupe de travail, il faudrait préciser que le paragraphe 2 avait pour objet d’offrir au transporteur un autre mécanisme que celui prévu au paragraphe 1 pour démontrer qu’il n’était pas responsable. Il a été suggéré d’indiquer clairement que tel était le cas en insérant dans le paragraphe 2 un membre de phrase faisant apparaître sa relation avec le paragraphe 1.

108. Le Groupe de travail a été informé qu’afin d’essayer de rapprocher les points de vue de ceux qui préféraient l’approche de l’exonération et de ceux qui préféraient l’approche de la présomption, une délégation avait, sur la base des discussions concernant les variantes A, B et C du projet d’article 14 et des précédents textes officiels qui avaient été soumis à l’examen du Groupe de travail, élaboré une nouvelle version révisée des paragraphes 2 et 4 du projet d’article 14. Le texte de cette troisième version révisée qui a été soumis au Groupe de travail pour examen était le suivant:

“2. Si le transporteur [, au lieu de prouver l’absence de faute comme prévu au paragraphe 1] prouve que la perte, le dommage ou le retard a été causé par l’un des événements suivants:

i)

Il est responsable de cette perte, de ce dommage ou de ce retard seulement si le demandeur prouve que:

i) la faute du transporteur ou d’une personne mentionnée à l’article 14 *bis* a causé l’événement invoqué par le transporteur en vertu du présent paragraphe [ou y a contribué]; ou

ii) un événement autre que ceux énumérés dans le présent paragraphe a contribué à cette perte, à ce dommage ou à ce retard.

4. Si la faute du transporteur ou d’une personne mentionnée à l’article 14 *bis* a contribué à la perte, au dommage ou au retard avec des causes concomitantes dont le transporteur n’est pas responsable, le montant dont le transporteur est responsable, sans préjudice de son droit à limiter sa responsabilité comme le prévoit l’article 18, est déterminé [par le tribunal] proportionnellement à la mesure dans laquelle la perte, le dommage ou le retard est attribuable à sa faute.”

109. Il a été expliqué que le membre de phrase entre crochets à la première ligne du paragraphe 2 avait pour objet de rendre explicite la relation entre les paragraphes 1 et 2, afin de répondre aux préoccupations exprimées plus haut (voir par. 107). Il a également été indiqué que la liste complète des “périls exclus” devait être incluse dans la proposition et que la deuxième variante de la deuxième version révisée du projet d’article 14-4 (voir par. 101 plus haut), où il était fait mention de la règle de la répartition à parts égales, devrait être insérée après la première phrase du paragraphe 4 de cette troisième version révisée (voir plus loin par. 140 à 144).

110. On a été d’accord d’une manière générale pour dire que, comme les versions précédentes du projet d’article 14, cette troisième proposition constituait un bon point de départ pour rapprocher les vues concernant la meilleure approche à adopter en ce qui concerne la liste des “périls exclus”, bien qu’aucune décision définitive ne puisse être prise avant que de nouvelles discussions et de nouvelles consultations

aient eu lieu. Les membres du Groupe de travail se sont déclarés unanimement favorables à ce que les paragraphes 2 et 4 de la troisième version révisée et les dispositions restantes du projet d'article 14 dans la deuxième version révisée servent de base pour les travaux futurs sur l'article 14-2, sous réserve des suggestions concernant la rédaction indiquées plus loin. Selon un point de vue, outre les versions révisées, la variante A de l'article 14-1 et 2 figurant dans la note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.32) devrait être conservée dans le projet d'instrument pour la poursuite des discussions. Bien que le Groupe de travail n'ait pas souscrit à ce point de vue, il a été souligné que toutes les variantes, y compris la variante A, qui avait recueilli un appui considérable, étaient reproduites dans le présent rapport pour mémoire. Dans le cadre de cette discussion, il a été suggéré de faire figurer dans le projet d'instrument une disposition énonçant comme principe général que les transporteurs ont l'obligation de s'assurer. Cette suggestion a rencontré une vive opposition.

111. Il a été suggéré d'apporter un certain nombre d'améliorations rédactionnelles au paragraphe 2 de la troisième version révisée. Il a été dit que le texte de l'alinéa ii) de ce paragraphe pourrait avoir comme conséquence involontaire de laisser penser qu'il était nécessaire que le chargeur ou le demandeur prouve à la fois l'existence de cette cause supplémentaire et le fait qu'il ne s'agissait pas de l'un des "périls exclus" énumérés au paragraphe 2 i). Il a été suggéré de remédier à ce résultat involontaire en insérant dans le paragraphe 2 ii), après le membre de phrase "un événement autre que ceux énumérés dans le présent paragraphe", le membre de phrase "qui est invoqué par le transporteur", et cette suggestion a été appuyée.

112. D'autres améliorations rédactionnelles tenant compte des discussions antérieures concernant les diverses versions révisées de l'article 14 ont été appuyées. Il a été convenu d'ajouter entre crochets le membre de phrase "et dans la mesure où" après le mot "Si" au début du paragraphe 2, ainsi que de supprimer les mots "seulement si" dans le texte suivant immédiatement la liste des "périls exclus" et de les remplacer par les mots "si [et dans la mesure où]". Une autre amélioration qui a été acceptée visait à préciser la relation entre les paragraphes 2 et 3 et à éviter ainsi de bloquer le recours au paragraphe 3. Il a été décidé d'ajouter les mots "Sans préjudice du paragraphe 3" au début du paragraphe 2.

113. Le Groupe de travail est convenu en outre de supprimer les crochets à la première ligne du paragraphe 2 afin de répondre aux préoccupations exprimées à propos du risque que la relation entre les paragraphes 1 et 2 soit mal comprise. Une autre suggestion d'ordre rédactionnel qui a été faite consistait à remplacer, dans le texte suivant immédiatement la liste des périls exclus, les mots "il est responsable" par un membre de phrase tel que "la responsabilité du transporteur est maintenue ou subsiste", ou "le transporteur est responsable de cette perte, de ce dommage ou de ce retard". Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'examiner s'il faudrait procéder à un remplacement approprié, en gardant présente à l'esprit la mise en garde qui avait été adressée, à savoir que ce remplacement devait tenir compte du fait que le paragraphe 2 était censé être une alternative au paragraphe 1.

114. Il a également été dit que le rapport entre les paragraphes 2 et 1 risquait de demeurer obscur si le texte de la troisième version révisée restait en l'état. Afin d'exprimer l'accord général intervenu sur le fait que, si le chargeur ou le demandeur prouvait l'existence d'une cause de dommage qui était imputable au transporteur mais qui ne figurait pas sur la liste des "périls exclus", il fallait à nouveau avoir

recours au paragraphe 1, le Groupe de travail est convenu d'ajouter à l'alinéa ii) une deuxième phrase ainsi libellée: "Dans ce cas, la responsabilité est déterminée conformément au paragraphe 1."

115. Une dernière suggestion a été faite en ce qui concerne la rédaction du paragraphe 2 de la troisième version révisée. On a fait observer que les différentes améliorations rédactionnelles présentées dans les paragraphes ci-dessus avaient précisé la relation entre les paragraphes 1 et 2 et entre les paragraphes 2 et 3 du projet d'article 14 mais que les dispositions relatives à la preuve contraire dans les alinéas i) et ii) du paragraphe 2 étaient peut-être devenues obscures. Il a été suggéré de séparer le paragraphe 2 en deux phrases distinctes afin de remédier au problème qui pouvait se poser. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'examiner ce problème potentiel et de proposer des améliorations rédactionnelles s'il le jugeait souhaitable.

116. Après débat, le Groupe de travail a approuvé la troisième version révisée du projet d'article 14-2 quant au fond, sous réserve des améliorations rédactionnelles approuvées comme indiqué dans les paragraphes ci-dessus, en vue de l'utiliser comme base pour la poursuite des travaux.

b) *Article 14: liste des "périls exclus"*

117. Le Groupe de travail a ensuite examiné la liste des "périls exclus" figurant dans le projet d'article 14. On a appuyé l'opinion générale selon laquelle il fallait suivre de près la liste figurant dans les alinéas c) à q) de l'article IV.2 des Règles de La Haye et La Haye-Visby afin de préserver la sécurité et la prévisibilité qu'assurait l'important corps de règles qui avait été élaboré sur ces questions. Il a été suggéré d'apporter deux exceptions à ce principe général, à savoir supprimer l'alinéa a) de l'article IV.2 (erreur de navigation) et modifier le libellé de l'alinéa b) de ce même article relatif à l'incendie afin d'indiquer qu'il ne s'appliquait qu'au segment maritime du transport. Ces propositions ont également été appuyées. Il a aussi été proposé de modifier la notion d'obligation absolue incombant au transporteur de fournir un navire en état de navigabilité qui était énoncée dans les Règles de La Haye et La Haye-Visby, de sorte que la question de l'état de navigabilité du navire n'entre en ligne de compte qu'au cours de la troisième étape d'une action en réparation pour dommage subi par les marchandises, c'est-à-dire lorsque le titulaire d'un droit sur les marchandises pouvait prouver, afin de réfuter l'existence de l'un des "périls exclus" invoqués par le transporteur, que l'état d'innavigabilité du navire était une cause de dommage.

118. En ce qui concerne d'une manière générale l'utilisation de la liste des "périls exclus" figurant dans les Règles de La Haye et La Haye-Visby, il a été expliqué que la règle initiale résultait d'un compromis qui avait alors été adopté pour tenir compte des besoins tant des systèmes de droit romain que des systèmes de *common law*. Plusieurs délégations ont estimé que la liste des "périls exclus" était inutile dans de nombreux États, mais n'ont opposé aucune objection à son maintien dans le projet d'instrument afin de répondre aux besoins de tous les systèmes juridiques et de préserver le corps de dispositions qui avait été élaboré du fait de l'utilisation étendue des Règles de La Haye et La Haye-Visby.

119. En ce qui concerne la question de savoir si les "périls exclus" énumérés dans le projet d'article 14 devraient continuer à être considérés comme des causes

d'exonération ou comme des présomptions, un appui a été exprimé en faveur de l'une et l'autre position. On a exprimé la crainte que le fait de les considérer comme des causes d'exonération pourrait prêter à confusion étant donné que cela pourrait conduire à l'interprétation suivante: si le transporteur apportait la preuve que l'un des périls énumérés était survenu, le demandeur n'aurait plus le droit de réfuter cette preuve exonératoire et prouver que l'événement ayant causé une partie ou la totalité du dommage était imputable à la faute du transporteur. Il a été dit par exemple à propos de l'exception relative aux grèves visée à l'alinéa d) que si cette exception était considérée comme une cause d'exonération et non comme une présomption, le transporteur pourrait être exonéré de responsabilité en cas de grèves résultant de mesures qu'il avait prises lui-même. Il était largement estimé que, indépendamment de la question de savoir si les exceptions à la responsabilité générale du transporteur y étaient incluses par référence à la théorie juridique des exonérations ou sur la base d'un ensemble de présomptions, il serait essentiel de conserver dans le projet d'instrument un mécanisme permettant de réfuter ces exceptions.

120. Le Groupe de travail a ensuite examiné le contenu exact de chacune des exceptions énumérées. On a exprimé l'opinion que l'exception relative à "l'acte de Dieu" énoncée à l'alinéa a) de toutes les variantes du projet d'article 14 était inutile étant donné que la disposition générale relative à la force majeure énoncée à l'article IV.2.q des Règles de La Haye et La Haye-Visby était incorporée dans le projet d'instrument. Toutefois, il a été dit que si cette exception était supprimée de la liste, il se pourrait que les tribunaux aboutissent à des interprétations erronées après s'être interrogés sur les raisons de cette suppression. La proposition tendant à maintenir l'exception relative à "l'acte de Dieu" a été largement appuyée.

121. La mention de la piraterie et du terrorisme à l'alinéa a) de la liste des "périls exclus" dans le projet d'instrument a été appuyée. Bien que des doutes aient été exprimés sur ce qu'il fallait entendre exactement par terrorisme, on a fait observer que le terrorisme avait été défini dans un certain nombre d'États. Il a été dit qu'une définition précise du terrorisme était de toute façon inutile, étant donné qu'une certaine intention était exprimée, et que l'important était de savoir si l'événement était imputable à la faute du transporteur. L'avis général a été que la piraterie et le terrorisme devraient être inclus dans la liste.

122. En ce qui concerne l'alinéa b) de la liste, il a été proposé d'en conserver le texte et de supprimer les crochets qui y figuraient, mais il a été dit qu'il fallait utiliser le même libellé que dans les Règles de La Haye et La Haye-Visby. Cette position a été appuyée, mais on a posé la question de savoir si le membre de phrase "y compris une intervention judiciaire ou faisant suite à une procédure judiciaire" pouvait également s'entendre du cas où un titulaire d'un droit sur les marchandises saisissait un navire. Il a été proposé de clarifier le sens de ce membre de phrase.

123. Afin d'étendre la portée de l'alinéa d), il a été proposé d'ajouter à la fin de cet alinéa les mots "pour quelque cause que ce soit". Toutefois, on a jugé cet ajout contestable car il se pouvait que le transporteur ou le propriétaire du navire provoque ou contribue à provoquer certaines grèves, par exemple lorsque le propriétaire refusait de faire droit à des demandes raisonnables de l'équipage. Il a été dit qu'il pourrait être nécessaire d'établir dans cet alinéa une distinction entre les grèves générales et les grèves qui pouvaient survenir dans l'entreprise du transporteur et être dans une certaine mesure imputables à celui-ci.

124. En ce qui concerne l'alinéa i), on a dit que, bien que cet alinéa ne figure pas dans les Règles de La Haye ou La Haye-Visby, il convenait de l'inclure dans le projet d'instrument.

125. Un certain nombre de questions précises ont été posées en ce qui concerne la façon dont la liste était formulée. On s'est interrogé sur le sens précis du membre de phrase "entraves apportées au travail" figurant à l'alinéa d). De même, on a contesté l'emploi du mot "rulers" à l'alinéa b) de la version anglaise, estimant qu'il n'avait pas de sens dans le contexte politique moderne. Il a été suggéré de préciser à l'alinéa f) qu'il fallait que le chargeur ait réalisé l'emballage ou apposé les marques. En outre, il a été dit que l'alinéa g) devait préciser que les vices cachés qui y étaient visés concernaient le navire, et ce point de vue a été appuyé. Une autre proposition qui a été faite en vue de clarifier l'alinéa g) consistait à remplacer, dans la version anglaise, les mots "not discoverable by due diligence" ("échappant à une diligence raisonnable") par les mots "not discoverable by vigilant examination" ("échappant à un examen vigilant"), mais on a fait observer que les mots "due diligence" correspondaient à la traduction des mots "diligence raisonnable" figurant dans le texte français des Règles de La Haye. En outre, on a noté que si le membre de phrase "diligence raisonnable" était utilisé ailleurs, par exemple dans le projet d'article 13, il devait l'être également dans l'alinéa g) par souci de cohérence. Il a été suggéré de supprimer le membre de phrase "ou en leur nom" à l'alinéa h) parce qu'il prêtait à confusion car si le transporteur manipulait les marchandises, il devait être responsable des dommages éventuels. Il a également été suggéré d'élargir la portée des alinéas a) et b) en y ajoutant le membre de phrase "et tout autre événement non imputable à la faute du transporteur".

126. En ce qui concerne l'exception relative à l'incendie figurant actuellement dans le chapitre 6 du projet d'instrument, il a été dit que son libellé n'était pas clair car il semblait conduire à la conclusion que la faute du transporteur devait être une faute personnelle. On a posé la question de savoir si cette exception était vraiment nécessaire étant donné qu'en vertu d'autres dispositions, le transporteur était responsable des actes de ses préposés ou mandataires. Toutefois, il a été dit que si l'exception relative à l'incendie était maintenue pour des raisons traditionnelles, il faudrait modifier la disposition correspondante afin de préciser que le transporteur était également responsable des actes de ses préposés ou mandataires. Il a été dit en outre que l'exception relative à l'incendie imposait la charge de la preuve au destinataire, ce qui n'était pas équitable. Ces points de vue ont recueilli un certain appui, mais selon un autre avis, l'exception relative à l'incendie devrait être conservée telle qu'énoncée dans les Règles de La Haye et La Haye-Visby.

127. En ce qui concerne la suppression de l'exception fondée sur l'erreur de navigation, un certain nombre de délégations ont souscrit au point de vue selon lequel celle-ci risquait de provoquer l'effet non souhaité qui était décrit plus haut au paragraphe 89. Face à cette possibilité, certaines délégations se sont déclarées favorables au rétablissement de l'exception fondée sur l'erreur de navigation, tandis que d'autres ont dit qu'elles préféraient garder présent à l'esprit ce risque lors de l'examen de la question de la charge de la preuve. D'autres points de vue ont été exprimés en faveur du rétablissement de cette exception; par exemple il a été dit que les erreurs de ce genre pouvaient être faciles à déterminer après coup, mais qu'elles étaient souvent commises par les capitaines lorsqu'ils devaient prendre rapidement des décisions par gros temps et qu'aucun propriétaire de navire n'intervenait

habituellement dans les décisions prises par ses capitaines en pareille circonstance. Toutefois, l'opinion dominante a été que l'exception fondée sur l'erreur de navigation ne devrait pas être rétablie, mais que les incidences de cette décision devraient être examinées dans le contexte des discussions futures concernant la charge de la preuve.

128. Il a été rappelé au Groupe de travail que certains des périls énumérés dans les Règles de La Haye et La Haye-Visby figuraient dans un chapitre distinct du projet d'instrument, le chapitre 6, qui était intitulé "Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer [ou autres eaux navigables]". Le Groupe de travail est convenu que les exceptions apparaissant dans le chapitre 6 resteraient distinctes du projet d'article 14 pour la poursuite des discussions sur la question de savoir où il convenait de les placer dans le projet d'instrument.

129. Le Groupe de travail est convenu qu'une liste de "périls exclus" devrait être incluse dans le projet d'instrument et que, pour le contenu de cette liste, il fallait s'inspirer des Règles de La Haye et La Haye-Visby, en particulier de l'article IV.2.q. Une légère préférence semblait se dégager au sein du Groupe de travail pour que ces exceptions soient considérées comme des présomptions et non comme des causes d'exonération. Plusieurs recommandations précises ont été faites en vue d'améliorer la liste des exceptions, comme il est indiqué aux paragraphes 120 à 126 plus haut, et il a été convenu que l'erreur de navigation ne devait pas être remise sur cette liste.

c) Nouveau paragraphe 3 du projet d'article 14

130. Des discussions ont eu lieu au sein du Groupe de travail sur le projet d'article 14-3 tel qu'il apparaissait dans la deuxième version révisée de l'article 14 (voir par. 101 plus haut). Les opinions étaient partagées au sujet des deux variantes présentées entre crochets dans la première ligne du paragraphe 3. On a appuyé le point de vue selon lequel le chargeur ou le demandeur devrait uniquement être tenu de prouver l'existence des événements visés aux alinéas i), ii) et iii), car on a estimé qu'il serait déjà suffisamment difficile de prouver l'existence de ces événements sans avoir à prouver le lien causal. Selon un point de vue apparenté, on imposait une charge excessive au chargeur en lui demandant de prouver l'existence des événements visés aux alinéas i), ii) et iii) et le simple fait qu'il affirmait que l'un quelconque de ces événements s'était produit devrait suffire pour établir ou rétablir la responsabilité du transporteur. Il a été proposé d'insérer les mots "fait valoir" entre crochets comme alternative à "prouve" au début du paragraphe 3. Selon une opinion opposée, le chargeur ou le demandeur devraient être tenus de prouver que les événements visés aux alinéas i), ii) et iii) avaient causé la perte, le dommage ou le retard, car on a estimé qu'il ne serait pas bien plus difficile de prouver le lien causal en sus de l'événement proprement dit. On a fait observer que le nouveau paragraphe 3 devait être examiné au regard de l'ensemble du projet d'article 14. Le paragraphe 1 de cet article permettait au demandeur de prouver l'existence d'une perte, d'un dommage ou d'un retard sans avoir à en prouver la cause. Le transporteur pouvait expliquer qu'il ne devait pas être tenu responsable en prouvant l'absence de faute ou une exception conformément au paragraphe 2, auquel cas il incomberait au demandeur de prouver l'état innavigabilité et le lien de causalité.

131. Entre ces deux pôles s'est dégagé un troisième point de vue selon lequel il serait inopportun de dissocier entièrement la perte, le dommage ou le retard des événements visés dans les trois alinéas du paragraphe 3 et que le chargeur ou le

demandeur devrait être tenu de prouver qu'il y avait au moins un certain rapport entre l'état d'innavigabilité invoqué et le dommage. On a fait observer que les différences d'opinions sur ce point pourraient être relativisées dans le contexte de la conduite effective d'une action étant donné qu'un transporteur apporterait souvent des preuves concernant l'état de navigabilité du navire et les autres questions visées aux alinéas i), ii) et iii) à un stade précoce de la procédure afin de prouver que le dommage n'était pas imputable à sa faute. Par ailleurs, on a fait observer que, même si le projet d'instrument pouvait obliger le demandeur à prouver l'état d'innavigabilité du navire, il ne fixerait pas de critère de preuve. Un tel critère serait régi par la loi nationale et serait généralement facile à satisfaire. On a fait observer en outre que la causalité du dommage était une question relativement peu importante dans la conduite d'une action, étant donné que, même si certaines circonstances tendaient à montrer que le navire n'était pas en état de navigabilité, le transporteur n'avait pas besoin de garantir l'état de navigabilité mais simplement de prouver qu'il avait exercé une diligence raisonnable pour essayer de le maintenir.

132. Une discussion s'en est suivie au sujet du paragraphe 3 du projet d'article 14 tel que proposé dans la deuxième version révisée de cet article. Le Groupe de travail a été d'avis que ce paragraphe constituait une bonne base pour la poursuite de ses travaux et qu'il fallait y conserver les deux solutions envisagées pour les soumettre à un examen et des consultations plus poussés avant de prendre une décision sur ce point. Il a prié le secrétariat de voir s'il était possible de proposer une troisième solution se situant à mi-chemin entre la preuve complète de la cause du dommage et la simple allégation des faits visés aux alinéas i), ii) ou iii). On a estimé que la notion de "probabilité d'un lien de causalité" avec l'un des événements mentionnés dans ces alinéas devrait sans doute être étudiée plus avant. À cet égard, il a également été proposé, pour exprimer cette troisième solution, d'employer une formule du type "[que la perte, le dommage ou le retard aurait pu être causé par]".

133. Selon un avis largement partagé, il faudrait, lors de l'élaboration d'un texte révisé de l'article 14 pour la suite des débats à une autre session, envisager sérieusement de remplacer le mot "chargeur" par "demandeur". On a proposé de définir ce dernier terme comme désignant toute personne ayant reçu le droit d'agir conformément à l'article 63.

134. Le Groupe de travail a par ailleurs pris note d'une proposition de remaniement du paragraphe 3 dont le libellé était le suivant:

"3. Le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant de l'état d'innavigabilité du navire [allégué] [prouvé] par le demandeur, dans la mesure où il prouve

a) Qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable comme l'exige l'article 13-1. [; ou

b) Que la perte, le dommage ou le retard n'a été causé par aucun des faits mentionnés aux alinéas (i), (ii) et (iii) ci-dessus.]".

d) *Disposition du projet d'article 14 traitant de la répartition de la responsabilité en cas de causes concomitantes à l'origine du dommage*

135. Le texte du projet d'article 14-3 présenté dans la note du secrétariat était le suivant:

“3. Si la perte, le dommage ou le retard de livraison est dû en partie à un événement dont le transporteur n'est pas responsable et en partie à un événement dont il est responsable, le transporteur est responsable de l'ensemble de la perte, du dommage ou du retard de livraison sauf s'il prouve qu'une partie précise du préjudice a été causée par un événement dont il n'est pas responsable.”**

136. Le texte de la disposition correspondante figurant dans la deuxième proposition de révision de l'article 14 était le suivant:

“[4. En cas de causes concomitantes ayant chacune causé une partie de la perte, du dommage ou du retard, le tribunal détermine le montant de la responsabilité du transporteur proportionnellement à la mesure dans laquelle la cause attribuable à sa faute a contribué à cette perte, ce dommage ou ce retard.] [Le tribunal ne peut répartir la responsabilité à parts égales que s'il n'est pas en mesure de déterminer la répartition effective ou s'il détermine que la responsabilité se répartit effectivement à parts égales.]”

137. Le texte de la disposition correspondante figurant dans la troisième proposition de révision de l'article 14 était le suivant:

“4. Si la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 14 *bis* a contribué à la perte, au dommage ou au retard avec des causes concomitantes dont le transporteur n'est pas responsable, le montant dont le transporteur est responsable, sans préjudice de son droit à limiter sa responsabilité comme le prévoit l'article 18, est déterminé [par le tribunal] proportionnellement à la mesure dans laquelle la perte, le dommage ou le retard est attribuable à sa faute.”

138. Une délégation a proposé pour le paragraphe 3 de l'article 14 un autre projet de texte libellé comme suit:

** Le texte supprimé constituait une deuxième variante dans la version préliminaire du projet d'instrument. Comme indiqué au paragraphe 56 du document A/CN.9/525, la première variante ayant reçu l'appui de la majorité au sein du Groupe de travail, il a été décidé qu'elle seule serait maintenue dans le projet d'instrument pour être de nouveau examinée par la suite. Toutefois, le Groupe de travail a décidé de conserver la deuxième variante dans une note ou dans les commentaires sur le projet de texte afin qu'elle puisse être examinée plus avant, à un stade ultérieur (voir A/CN.9/WG.III/WP.32, note 79):

[Si la perte, le dommage ou le retard de livraison est dû en partie à un événement dont le transporteur n'est pas responsable et en partie à un événement dont il est responsable, le transporteur:

- a) est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison si la partie demandant réparation de cette perte, de ce dommage ou de ce retard prouve qu'un ou plusieurs événements dont le transporteur est responsable en sont la cause; et
- b) n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison s'il prouve qu'un ou plusieurs événements dont il n'est pas responsable en sont la cause.

Si aucune preuve ne permet de répartir le préjudice, le transporteur est responsable de la moitié de la perte, du dommage ou du retard de livraison.]

“3. Lorsque le transporteur établit que, dans les circonstances de l'espèce, la perte ou le dommage subi par les marchandises ou le retard de livraison pourrait être imputé à un ou plusieurs des événements mentionnés au paragraphe 2, il est présumé que ce ou ces événements en sont la cause. La présomption est réfutée si, et dans la mesure où le demandeur prouve que la faute d'un transporteur [ou d'une partie exécutante] a causé cette perte, ce dommage ou ce retard ou y a contribué.”

139. Il a été expliqué au Groupe de travail que le projet de texte s'inspirait, avec quelques changements, de l'article 18-2 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route de 1956 telle que modifiée par le Protocole de 1978 (Convention CMR). Dans la première phrase du projet, si le transporteur pouvait établir qu'un ou plusieurs des événements énumérés pouvant en temps normal avoir causé la perte, le dommage ou le retard étaient survenus pendant le transport, le lien de causalité entre le ou les événements et le préjudice matériel serait présumé. On a en outre expliqué que le projet de disposition visait à alléger l'obligation faite au transporteur de prouver le lien de causalité car il lui était souvent difficile d'identifier la cause du dommage et d'établir le lien entre ce dommage et l'événement exonératoire, surtout si la cargaison était transportée par conteneur. Par ailleurs, dans la deuxième phrase, le demandeur était fondé à réfuter la présomption en prouvant le fait que et la mesure dans laquelle la faute du transporteur avait causé la perte, le dommage ou le retard ou y avait contribué. Ce paragraphe, a-t-on dit, s'appliquerait même si la faute du transporteur était la seule cause du dommage. On a toutefois estimé qu'il pourrait jouer un rôle plus important lorsque la faute du transporteur et un événement mentionné au paragraphe 2 avaient tous deux contribué au préjudice. Il a également été expliqué au Groupe de travail que le texte proposé pour le paragraphe 3 était une autre réponse possible à la crainte que la suppression de l'exception fondée sur la faute nautique n'ait des effets indésirables (voir A/CN.9/WG.III/WP.34, par. 15).

140. Selon un point de vue, le projet d'instrument ne devait pas traiter de la répartition des responsabilités dans les cas où le dommage était dû à des causes concomitantes. Il fallait plutôt laisser le soin aux juridictions étatiques et aux tribunaux arbitraux de déterminer cette répartition conformément à la loi applicable. Selon l'avis contraire, qui a prévalu, il fallait essayer d'aborder cette question dans le projet d'instrument. On a souligné que, en cas de causes concomitantes, il importait d'obliger, d'une manière générale, chaque partie à prouver la part de telle ou telle cause dans le dommage: compte tenu en particulier de l'exclusion de la faute nautique de la liste des “périls exclus”, les demandeurs, en cas d'endommagement des marchandises en mer, pouvaient facilement arguer que des décisions de navigation avaient contribué au dommage (voir A/CN.9/WG.III/XII/CRP.1/Add.4, par. 5 à 10). Le projet d'instrument ne devait pas mettre le transporteur dans une situation où il serait responsable de la totalité du préjudice alors que sa faute n'avait contribué qu'à une petite partie du dommage. Il a donc été proposé que le Groupe de travail examine la question de la répartition de la responsabilité en s'appuyant sur la note de bas de page 79 se rapportant au texte du projet d'article 14-3 figurant dans la note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.32).

141. Cette proposition a suscité des objections car le Groupe de travail n'y avait pas été favorable à sa dixième session (voir A/CN.9/525, par. 56). On a fait remarquer que l'approche proposée aurait notamment pour effet de transférer au chargeur

l'obligation insurmontable de prouver la part des différents éléments de causalité dans des cas où la faute du transporteur avait manifestement contribué au dommage. En l'absence d'une telle preuve, suivant cette approche, le transporteur était responsable pour moitié, ce qui était jugé injuste pour les chargeurs. Le texte du paragraphe 3 du projet d'article 14 figurant dans la note du secrétariat a été appuyé.

142. Dans le souci de rapprocher les différentes vues exprimées, on a émis l'idée que le projet d'instrument ne devrait imposer à aucune partie la charge de prouver la part exacte de telle ou telle cause. Il a été dit également que le projet d'instrument devrait donner des orientations aux juridictions étatiques et aux tribunaux arbitraux afin que ceux-ci ne négligent pas certaines causes, par exemple, en s'appuyant excessivement sur la doctrine des obligations absolues. Le Groupe de travail s'est concentré sur le paragraphe 4 de la troisième proposition de révision de l'article 14. On a estimé qu'il serait peut-être utile, pour examiner la question de la répartition des responsabilités, d'avoir à l'esprit la distinction entre causes concomitantes et causes concurrentes. Dans le premier cas, chacun des événements causait une partie du dommage mais aucun d'entre eux n'était suffisant à lui seul pour causer la totalité du dommage (par exemple, lorsque le dommage était attribuable à la fois au conditionnement insuffisant des marchandises par le chargeur et à leur mauvais stockage par le transporteur). Dans le cas des causes concurrentes, le tribunal devrait probablement identifier un événement ou une partie comme ayant causé la totalité du dommage, indépendamment de la faute de l'autre partie (par exemple, lorsque les marchandises avaient été endommagées en raison d'un tir d'artillerie essuyé par le navire, il faudrait sans doute déterminer si ce tir devait être considéré comme l'unique cause du dommage, indépendamment de la faute que le capitaine avait pu commettre en amenant le navire dans une zone de combats). Il a été souligné que, dans le second cas, la doctrine des "obligations absolues" s'appliquerait généralement. Il a été dit que le projet d'article 14 ne traitait que du cas où intervenaient des fautes concomitantes, et non des "fautes concurrentes".

143. Plusieurs propositions ont été formulées afin d'améliorer le texte de cette troisième proposition de révision. Une première proposition, qui a emporté l'adhésion, était d'insérer entre crochets la dernière phrase proposée dans la deuxième version révisée, à savoir "[Le tribunal ne peut répartir la responsabilité à parts égales que s'il n'est pas en mesure de déterminer la répartition effective ou s'il détermine que la responsabilité se répartit effectivement à parts égales]". De l'avis général, ce texte pouvait servir de base aux discussions ultérieures. Une autre proposition, visant à tenir compte du cas visé au paragraphe 2 ii) où le dommage n'était pas le fait du transporteur, était de modifier le paragraphe comme suit:

"4. Si la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 14 *bis* [ou si un événement autre que celui invoqué par le transporteur] a contribué à la perte, au dommage ou au retard avec des causes concomitantes dont le transporteur n'est pas responsable, le montant dont le transporteur est responsable, sans préjudice de son droit à limiter sa responsabilité comme le prévoit l'article 18, est déterminé [par le tribunal] proportionnellement à la mesure dans laquelle la perte, le dommage ou le retard est attribuable à cette faute [ou à cet événement]".

Le Groupe de travail a pris note de cette proposition.

144. Après discussion, le secrétariat a été prié d'élaborer, dans le cadre de l'article 14, un projet révisé de disposition sur les causes concomitantes, qui tienne compte des vues et suggestions ci-dessus.

5. Obligations du transporteur concernant le voyage par mer (projet d'article 13)

145. Le texte du projet d'article 13 examiné par le Groupe de travail était le suivant:

“Article 13. Obligations supplémentaires applicables au voyage par mer

1. Le transporteur est tenu avant, au début [et pendant] le voyage par mer d'exercer une diligence raisonnable pour:

a) Mettre [et maintenir] le navire en état de navigabilité;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;

c) Mettre [et maintenir] les cales et toutes autres parties du navire où les marchandises sont chargées, y compris les conteneurs éventuellement fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont chargées, en bon état pour leur réception, transport et conservation.

[2. Nonobstant les articles 10, 11 et 13-1, le transporteur peut sacrifier des marchandises lorsque ce sacrifice s'effectue de manière raisonnable pour le salut commun ou pour protéger d'autres biens engagés dans l'aventure commune.]”

146. À titre liminaire, il a été rappelé au Groupe de travail que seules des modifications de forme avaient été apportées au projet d'article 13 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32. Le Groupe de travail a examiné ce projet d'article en commençant par le paragraphe 1. Il a été noté que trois séries de crochets avaient été maintenues dans le texte de ce paragraphe et que leur suppression et le maintien du texte feraient du devoir de diligence raisonnable imposé au transporteur concernant l'état de navigabilité du navire une obligation continue.

147. Un large soutien a été exprimé en faveur de la suppression des crochets et du maintien du texte pour conférer un caractère continu à ce devoir de diligence raisonnable. Selon un avis, l'imposition d'une obligation continue s'inscrivait dans le droit fil de la modernisation du droit des transports de marchandises par mer et était conforme au Code international de la gestion de la sécurité (International Safety Management Code) ainsi qu'aux règles de sécurité dans le transport maritime.

148. Plusieurs propositions d'ordre rédactionnel ont été formulées à propos du paragraphe 1 du projet d'article 13. On a fait observer que les obligations énoncées aux alinéas a), b) et c) étaient libellées de différentes manières, les mots “mettre [et maintenir]” étant employés dans les alinéas a) et c) mais pas dans l'alinéa b). On a exprimé la crainte que cela ne soit interprété à tort comme signifiant que l'obligation faite à l'alinéa b) de “convenablement armer, équiper et approvisionner le navire” n'était pas continue. Il a été répondu qu'en tout état de cause, les mots “avant, au début [et pendant] le voyage” figurant dans la partie liminaire du paragraphe 1 étaient suffisants pour éviter une telle erreur d'interprétation. Si l'on a admis que les mots en question aidaient à interpréter l'alinéa b) comme étant une obligation continue, l'omission du verbe “maintenir” dans cet alinéa n'en pouvait

pas moins conduire à une interprétation incorrecte. Ce point de vue a été appuyé. Une autre proposition d'ordre rédactionnel était d'envisager dans la version anglaise de remplacer le membre de phrase "man ... the ship" figurant à l'alinéa b) par des mots sans connotation de genre, tels que "crew" ou "staff".

149. L'idée de supprimer le texte entre crochets de sorte que l'obligation du transporteur de maintenir le navire en état de navigabilité ne s'applique qu'avant le voyage et au début de celui-ci a bénéficié d'un certain soutien. On a fait observer qu'il s'agissait en l'occurrence de l'approche adoptée à l'article III-1 des Règles de La Haye et La Haye-Visby, approche qui avait jusqu'alors été efficace. On a estimé que le fait de rendre l'obligation de navigabilité continue imposerait au transporteur une contrainte trop lourde et modifierait considérablement la répartition globale des risques entre celui-ci et les chargeurs dans le projet d'instrument. Il a été ajouté que l'imposition d'une obligation continue posait des problèmes pratiques, étant donné qu'un navire pouvait rencontrer des difficultés en plein océan et qu'il ne pourrait probablement pas être mis en état de naviguer jusqu'à son arrivée à un port d'escale. S'il a été reconnu que le fait de rendre l'obligation de navigabilité continue pouvait poser des problèmes pratiques au transporteur, on a fait observer que celle-ci constituait pour le transporteur une obligation de diligence raisonnable plutôt qu'une obligation absolue et qu'elle impliquerait seulement de devoir prendre des mesures raisonnables pendant le voyage. On a jugé préférable que l'obligation devant s'appliquer au transporteur pendant le voyage soit fondée sur un critère de négligence plutôt que sur le critère plus strict de diligence raisonnable.

150. Il a été proposé qu'en lieu et place d'une obligation continue le Groupe de travail adopte la "doctrine des étapes" appliquée dans les chartes-parties, selon laquelle un navire doit être en état de navigabilité au début de chaque étape d'un voyage. Cette proposition a recueilli un certain soutien. On a toutefois estimé que cette doctrine était déjà reflétée dans le projet d'instrument, car le transporteur était tenu de fournir un navire en état de navigabilité au début de chaque voyage des marchandises et non du navire. On a émis l'avis que, le projet d'instrument s'appliquant au contrat de transport de marchandises, le transporteur était tenu d'exercer une diligence raisonnable pour chaque contrat. On a en outre estimé que l'obligation faite au transporteur, dans le projet d'article 11, d'assurer de "façon appropriée et soigneuse le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, la protection et le déchargement des marchandises" constituerait pour lui une obligation continue suffisante.

151. Bien que l'idée de donner à l'obligation d'assurer l'état de navigabilité du navire un caractère continu ait été largement appuyée, il a été reconnu que cela pourrait être interprété comme une modification importante de la répartition des risques dans le projet instrument. Il a été convenu d'une manière générale que si cette obligation devait être continue, il faudrait s'efforcer de rectifier cette répartition en faveur du transporteur lors de l'examen d'autres articles concernant les droits et intérêts de celui-ci. Il a été proposé de tenir compte de cette modification des risques assumés par le transporteur lors de l'examen par le Groupe de travail du projet d'article 14-3 relatif à la répartition de la responsabilité en cas de dommages dus à des causes multiples. On a exprimé la crainte que la continuation de l'obligation de navigabilité après l'appareillage du navire ne soit interprétée comme obligeant à maintenir le haut degré de vigilance requis lorsque des experts à terre étaient disponibles. Il a été dit que le degré de vigilance

approprié en mer serait obtenu si l'on supprimait les exceptions fondées sur la faute de navigation et d'administration.

152. Une question a été posée au sujet de l'obligation qu'assumerait le transporteur à l'égard des conteneurs conformément au projet d'article 13-1 c) et on a demandé si les contrats par lesquels un transporteur louait ou fournissait des conteneurs devaient entrer dans le champ d'application du projet d'instrument. Selon une opinion, le projet d'instrument ne devrait s'appliquer qu'aux contrats de transport et non aux contrats distincts de location de conteneurs. Selon une opinion contraire, le projet d'instrument devrait s'appliquer non seulement aux contrats de transport mais aussi aux contrats connexes, en particulier à ceux qui pourraient être conclus aux fins de l'exécution du contrat de transport. Il a été dit que, sans pour autant prendre position sur le point de savoir si les contrats liés au contrat de transport entraient dans le champ d'application du projet d'instrument, le projet d'article 13-1 c) suivait une approche conforme à la position adoptée par la plupart des tribunaux, à savoir que lorsqu'un conteneur était fourni par le transporteur, il devait être considéré comme faisant partie de la cale du navire et que l'obligation qui incombait au transporteur en ce qui concerne le navire et le soin des cales devait s'appliquer également à ce conteneur une fois chargé à bord du navire. On a aussi noté que cette approche était conforme à l'alinéa j) du projet d'article premier où il était précisé que le terme "marchandises" s'entendait également de tout "conteneur non fourni par ou pour le compte du transporteur ou d'une partie exécutante".

153. Après débat, le Groupe de travail est convenu que l'obligation du transporteur d'exercer une diligence raisonnable pour assurer l'état de navigabilité du navire devrait être une obligation continue et que, par conséquent, il fallait supprimer tous les crochets dans le projet d'article 13-1 et conserver le texte placé entre ces crochets. Le Groupe de travail a également prié le secrétariat d'apporter les changements nécessaires à l'alinéa b) pour faire en sorte qu'il soit clair que cette obligation avait un caractère continu. Il a été convenu en outre que le fait de donner à cette obligation un caractère continu modifiait la répartition des risques entre le transporteur et les chargeurs dans le projet d'instrument et que le Groupe de travail devait veiller à en tenir compte lors de l'examen des autres dispositions du projet.

154. Le Groupe de travail a ensuite consacré son attention au projet d'article 13-2 concernant le sacrifice des marchandises par le transporteur pour le salut commun ou pour la protection d'autres biens. Le point de vue selon lequel il faudrait conserver cette disposition sous sa forme actuelle et au même endroit dans le projet d'instrument et supprimer les crochets l'entourant a été appuyé. Il a été dit que cette disposition énonçait une exception nécessaire à l'obligation générale de vigilance du transporteur qui était reconnue et acceptée depuis longtemps. Il a été dit en outre qu'elle offrait des garanties suffisantes au chargeur étant donné que toute décision de sacrifier les marchandises devait être prise de manière raisonnable pour le salut commun ou pour la protection de biens. On a aussi été d'avis que l'insertion de cette disposition pouvait contribuer à compenser le changement dans la répartition des risques qui résultait de l'obligation continue d'assurer l'état de navigabilité du navire énoncée dans le projet d'article 13-1. Pour améliorer le libellé du projet d'article 13-2, il a été proposé d'y faire également mention de la protection de la vie humaine. Une autre amélioration proposée était de faire explicitement mention d'un péril imminent.

155. On s'est également déclaré favorable à la suppression complète du projet d'article 13-2. On a fait observer que cette disposition différerait sensiblement de l'article IV.6 des Règles de La Haye et La Haye-Visby concernant l'élimination des marchandises dangereuses et ne devrait pas être conservée. Il a aussi été dit que la question du sacrifice des marchandises était déjà prise en compte de façon adéquate par les dispositions du chapitre 17 relatives aux avaries communes et par l'obligation générale de vigilance du transporteur.

156. Des préoccupations ont été exprimées au sujet de l'interaction du projet d'article 13-2 et des dispositions relatives aux avaries communes du chapitre 17 du projet d'instrument, compte tenu en particulier du fait qu'il n'était pas fait mention dans le projet d'article 13-2 de la protection du navire ou des marchandises contre un péril imminent, alors que cela était un élément essentiel de la notion d'avarie commune. L'opinion selon laquelle le projet d'article 13-2, s'il était conservé, devrait être transféré au chapitre relatif aux avaries communes a été appuyée, mais on a dit qu'il fallait veiller à ne pas porter atteinte aux règles relatives aux avaries communes ni les modifier. On a également appuyé la proposition de conserver les crochets entourant le projet d'article 13-2.

157. Compte tenu de l'appui exprimé en faveur de cette disposition, le Groupe de travail a décidé de conserver au même endroit entre crochets le projet d'article 13-2 en vue d'examiner ultérieurement s'il y a lieu de le transférer au chapitre 17 relatif aux avaries communes. Le secrétariat a également été prié d'étudier des propositions rédactionnelles tendant à faire mention dans cette disposition de la protection de la vie humaine et de la présence d'un danger imminent.

6. Responsabilité des parties exécutantes (projet d'article 15)

158. Le texte du projet d'article 15 examiné par le Groupe de travail était le suivant:

“1. [*Variante A du paragraphe 1*]

Une partie exécutante assume les responsabilités et obligations imposées et bénéficie des droits et exonérations conférés au transporteur par le présent instrument a) pendant la période où elle a la garde des marchandises; et b) à tout autre moment dans la mesure où elle participe à l'exécution de l'une quelconque des activités prévues par le contrat de transport.

[*Variante B du paragraphe 1*]

Une partie exécutante est responsable du préjudice résultant de la perte ou du dommage subi par les marchandises, ainsi que du retard de livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu:

a) Pendant la période où elle a la garde des marchandises; ou

b) À tout autre moment dans la mesure où elle participe à l'exécution de l'une quelconque des activités prévues par le contrat de transport à condition que la perte, le dommage ou le retard ait eu lieu pendant l'exécution de ces activités.

Les responsabilités et obligations imposées et les droits et exonérations conférés au transporteur par le présent instrument s'appliquent en ce qui concerne les parties exécutantes.

2. Si le transporteur accepte d'assumer des obligations autres que celles qui lui sont imposées par le présent instrument ou s'il accepte que sa responsabilité en cas de retard de livraison, de perte ou d'endommagement des marchandises ou liés aux marchandises soit plus élevée que les limites imposées en vertu des articles 16-2, 24-4 et 18, une partie exécutante n'est pas liée par cette acceptation à moins qu'elle n'accepte expressément ces obligations ou ces limites.

3. Sous réserve du paragraphe 5, le transporteur répond des actes et omissions de:

a) Toute partie exécutante; et

b) De toute autre personne, y compris les sous-traitants et agents d'une partie exécutante, qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, dans la mesure où cette personne agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous sa supervision ou son contrôle, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Le transporteur n'est tenu responsable en vertu de la présente disposition que lorsque cette partie exécutante ou cette autre personne a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.

4. Sous réserve du paragraphe 5, une partie exécutante répond des actes et omissions de toute personne à laquelle elle a délégué l'exécution de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, y compris ses sous-traitants, employés et agents, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Une partie exécutante n'est tenue responsable en vertu de la présente disposition que lorsque la personne concernée a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.

5. Si une action est intentée contre toute personne, autre que le transporteur, mentionnée aux paragraphes 3 et 4, cette personne peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité dont peut se prévaloir le transporteur en vertu du présent instrument si elle prouve qu'elle a agi dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.

6. Si plusieurs personnes sont responsables de la perte, de l'endommagement ou du retard de livraison des marchandises, elles assument une responsabilité conjointe et solidaire, mais uniquement dans les limites prévues aux articles 16, 24 et 18.

7. Sans préjudice de l'article 19, le montant total de la responsabilité de ces personnes ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans le présent instrument."

a) *Débat général*

159. On a rappelé au Groupe de travail la discussion qu'il avait eue sur la définition de la "partie exécutante maritime" (voir ci-dessus, par. 23 à 33). Le Groupe de travail dans son ensemble a approuvé une proposition visant à limiter le champ d'application du projet d'article 15 à ces "parties exécutantes maritimes". Cette

limitation aurait pour effet que la responsabilité des parties exécutantes non maritimes serait régie par le droit national et international applicable indépendamment du projet d'instrument. Dans ce contexte, il a aussi été convenu de modifier le titre du projet d'article afin de tenir compte de cette décision. Cependant, le Groupe de travail dans son ensemble a estimé qu'il faudrait peut-être revoir, pour chacun des paragraphes du projet d'article 15, le principe général relatif au champ d'application de cet article. On a estimé que le paragraphe 3, en particulier, devait s'appliquer à toutes les parties exécutantes, et non uniquement aux "parties exécutantes maritimes" (pour la suite du débat, voir ci-dessous par. 166).

160. On a exprimé la crainte que, lorsque le transporteur contractant était responsable en vertu du projet d'instrument et qu'une partie exécutante non maritime assumait des responsabilités en vertu d'un autre régime juridique, le demandeur ne puisse demander réparation en vertu des deux régimes à la fois. Il a été dit qu'une règle sur le cumul des demandes devrait aussi s'appliquer à toutes les parties exécutantes. On a répondu qu'en règle générale, la loi applicable indépendamment du projet d'instrument prévoyait des mécanismes permettant d'éviter une double réparation.

b) Paragraphe 1

161. Le Groupe de travail a réaffirmé qu'il était entendu que le projet d'instrument devait, en principe, éviter de traiter des parties exécutantes non maritimes et que le champ d'application du paragraphe 1 devait être limité aux parties exécutantes maritimes.

162. La variante A a recueilli un large soutien. On a proposé d'en améliorer le libellé en insérant le membre de phrase "si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu" au début de l'alinéa a). Le Groupe de travail a jugé cette proposition acceptable. On a aussi suggéré d'ajouter une formule telle que "dans la mesure où le demandeur établit que" avant le premier membre de phrase proposé. On a répondu que le paragraphe 1 ne visait pas à traiter en particulier de la charge de la preuve mais à placer la partie exécutante maritime sur un pied d'égalité avec le transporteur contractant, y compris pour ce qui est des règles applicables à ce dernier en matière de charge de la preuve. Le Groupe de travail n'a pas adopté cette seconde proposition.

c) Paragraphe 2

163. Le Groupe de travail dans son ensemble a approuvé le paragraphe sur le fond. Il est aussi convenu de limiter le champ d'application du paragraphe 2 aux parties exécutantes maritimes. En réponse à une proposition visant à remplacer les mots "plus élevée" par "différente", afin de permettre aux parties de convenir d'une limite de responsabilité inférieure, on a fait observer que le transporteur contractant ne devait pas être autorisé à passer contrat avec le chargeur au détriment de la partie exécutante (ou de tout autre tiers). On a reconnu que la responsabilité de la partie exécutante pouvait être réduite par convention, mais pas par un contrat que cette partie n'aurait pas conclu. La proposition a été retirée par ses auteurs.

164. Une autre proposition visait à remplacer le membre de phrase "à moins qu'elle n'accepte expressément ces obligations ou ces limites" par un libellé du type "à

moins qu'elle n'ait connaissance de ces obligations ou ces limites". On a objecté que, pour qu'un tiers soit lié par contrat, il fallait au moins qu'il ait accepté de l'être. Le seul fait qu'il ait connaissance d'un contrat ne devrait pas suffire à le lier.

165. Une autre proposition encore visait à restreindre le renvoi au projet d'article 18. On a déclaré que, si le renvoi aux paragraphes 1, 3 et 4 du projet d'article 18 était acceptable, il ne fallait pas mentionner le paragraphe 2 de cet article, car la partie exécutante n'était pas responsable en cas de dommage non localisé. Le Groupe de travail a pris note de cette proposition, qu'il devrait peut-être examiner plus avant une fois qu'il aurait pris une décision quant à l'inclusion du paragraphe 2 du projet d'article 18 dans le projet d'instrument.

d) *Paragraphe 3*

166. Le Groupe de travail est généralement convenu que, comme il avait été décidé que le transporteur contractant devrait répondre en vertu du projet d'instrument de tous ses sous-traitants, mandataires ou employés, le paragraphe 3 devrait s'appliquer aux parties exécutantes tant maritimes que non maritimes, voire également à des personnes qui n'entreraient pas dans la définition de "partie exécutante". On a attiré son attention sur le fait que cette définition (voir plus haut, par. 34 à 42) englobait déjà tous les sous-traitants de la partie exécutante.

167. On a posé la question de savoir où placer le paragraphe 3. Bien que certains se soient dit favorables à ce qu'il soit maintenu dans le projet d'article 15 étant donné que les divers paragraphes de ce projet d'article étaient intimement liés, l'opinion qui a prévalu a été qu'une disposition traitant de la responsabilité du transporteur n'avait pas vraiment sa place dans un article traitant de la responsabilité des parties exécutantes maritimes. Il a été convenu de transformer le paragraphe 3 en un projet d'article distinct, portant provisoirement le numéro 14 *bis*.

168. Un certain nombre de suggestions ont été faites en ce qui concerne le fond du paragraphe 3. L'une de ces suggestions était que le contenu du paragraphe 3 devrait faire pendant à celui du paragraphe 4. À cet égard, on a souligné qu'il faudrait mentionner expressément les "employés" du transporteur contractant dans l'alinéa b), car le terme "toute autre personne" n'était pas suffisamment clair et il était déjà fait mention de la qualité d'"employé" de cette personne dans la deuxième phrase de l'alinéa. Cette suggestion a été acceptée par le Groupe de travail. S'agissant de la rédaction, on a signalé qu'il pourrait être nécessaire d'examiner de plus près la possibilité de traiter séparément les employés (pour lesquels la responsabilité du transporteur contractant devrait être très étendue) et les sous-traitants (pour lesquels sa responsabilité pourrait être dans une certaine mesure plus restreinte).

169. Il a également été suggéré de remplacer les mots "qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter" par les mots "qui s'acquitte matériellement ou s'engage à s'acquitter". On a dit à l'encontre de cette suggestion que le transporteur contractant ne devrait jamais être autorisé à déléguer sa responsabilité, qu'il délègue l'exécution matérielle ou un autre type d'exécution.

170. Il a été déclaré que les mots "Sous réserve du paragraphe 5" étaient peut-être inexacts étant donné que le paragraphe 3 traitait des actions intentées contre le transporteur tandis que le paragraphe 5 traitait des actions intentées contre toute personne autre que le transporteur. Par conséquent, il a été proposé de remplacer les

mots “Sous réserve du paragraphe 5” par les mots “Sous réserve de la responsabilité du transporteur et des limites de responsabilité dont celui-ci peut se prévaloir”. Bien que cette suggestion ait été appuyée, le Groupe de travail a décidé de conserver le renvoi au paragraphe 5, sous réserve d’un nouvel examen à un stade ultérieur.

e) Paragraphe 4

171. Dans la logique d’une suggestion faite lors de l’examen du paragraphe 3, il a été proposé de distinguer dans le paragraphe 4 la situation des employés de celle des sous-traitants. Par exemple, si l’on pouvait dire que l’exécution était “déléguée” à un sous-traitant, cette formule semblait trop restrictive pour décrire la situation d’un employé, pour lequel il serait préférable d’utiliser un libellé tel que “une partie exécutante répond des actes et omissions de ses employés, pour autant que ceux-ci aient agi dans l’exercice de leurs fonctions en tant qu’employés”. On a également signalé à titre d’exemple qu’il faudrait éviter, dans le texte du paragraphe 4, de laisser penser qu’un sous-traitant puisse déléguer l’exécution de “l’une quelconque” des obligations incombant au transporteur, étant donné qu’il ne pouvait déléguer que l’exécution des obligations que le transporteur lui avait confiées.

172. Le Groupe de travail a réaffirmé que la structure du paragraphe 4 devrait faire pendant à celle du paragraphe 3. À ce propos, il a été demandé si le champ d’application du paragraphe 4 devrait être étendu aux parties exécutantes tant maritimes que non maritimes. Après débat, il a été rappelé que l’article distinct qui remplacerait le paragraphe 3 devrait établir que le transporteur contractant répondait également de ses sous-traitants et de leurs employés. Cette disposition établirait la responsabilité générale du transporteur contractant pour tous les mandataires ou sous-traitants auxquels il serait envisageable qu’il fasse appel. Toutefois, comme le paragraphe 4 traitait des employés et des sous-traitants du point de vue de la partie exécutante maritime et non du point de vue du transporteur contractant, il n’était nullement nécessaire d’étendre le champ d’application du paragraphe 4 aux parties exécutantes non maritimes. Bien que le Groupe de travail ait généralement été d’accord sur le fait que les paragraphes 3 et 4 avaient une portée différente, il a été dit à plusieurs reprises que le sous-traitant maritime visé au paragraphe 4 devrait quand même répondre de tous ses sous-traitants, qu’ils soient maritimes ou non maritimes. On a également réaffirmé que le paragraphe 4 devrait faire pendant à la règle générale énoncée dans le paragraphe 3 étant donné que, dans les deux dispositions, le transporteur contractant et la partie exécutante maritime se trouvaient dans des situations parallèles vis-à-vis de leurs sous-traitants maritimes et non maritimes. On a souligné que ces points de vue n’étaient pas en contradiction avec le principe général selon lequel la partie exécutante non maritime ne devrait pas, en tant que telle, être soumise aux règles du projet d’instrument. Le Groupe de travail a pris note de ces opinions en vue de la poursuite des discussions à une session ultérieure.

f) Paragraphe 5

173. Il a été proposé de supprimer le renvoi au paragraphe 3 de sorte que la disposition ne soit pas interprétée comme étendant la protection conférée par les “clauses Himalaya” aux parties exécutantes non maritimes. Le Groupe de travail a dans son ensemble approuvé l’objectif de cette proposition. On a cependant fait observer que la suppression de la référence aux personnes mentionnées au

paragraphe 3 priverait les employés et les mandataires du transporteur du bénéfice des “clauses Himalaya”. Une nouvelle proposition a donc été avancée, selon laquelle le paragraphe 5 devrait peut-être indiquer expressément, parmi les personnes mentionnées au paragraphe 3, celles qui devraient bénéficier desdites clauses. Dans le cadre de cette discussion, on a émis l’avis que, puisque les “clauses Himalaya” avaient été instaurées au départ pour protéger les employés, le paragraphe 5 ne devrait s’appliquer qu’aux employés du transporteur, à l’exclusion des sous-traitants de ce dernier. On a également estimé que le bénéfice des “clauses Himalaya” ne devrait être étendu qu’aux parties assumant une responsabilité en vertu du projet d’instrument. Selon une autre proposition, le champ d’application du paragraphe 5 devrait être limité aux employés du transporteur contractant ou d’une partie exécutante maritime, si ceux-ci prouvaient qu’ils avaient agi dans l’exercice de leurs fonctions en tant qu’employés.

174. En réponse à ces propositions, il a été signalé qu’en s’écartant sensiblement de l’interprétation des Règles de La Haye et La Haye-Visby, le projet d’instrument pourrait perdre en acceptabilité. On a aussi relevé que la définition du terme “partie exécutante” recouvrait uniquement les personnes qui manipulaient “physiquement” les marchandises. En conséquence, les pilotes, les agents inspectant la cargaison et d’autres personnes susceptibles d’aider le transporteur ne seraient pas protégés par les “clauses Himalaya”. En ce qui concerne le libellé du projet d’instrument, on a estimé que la protection conférée par le paragraphe 5 devrait être étendue au moins aux “employés ou mandataires du transporteur contractant ou d’une partie exécutante maritime”. Selon une autre proposition, il faudrait insérer une disposition rédigée de manière à étendre cette protection à toutes les parties prenant part aux opérations maritimes, y compris aux sous-traitants indépendants.

175. Après discussion, le Groupe de travail est convenu d’insérer entre crochets, en tant que variante du libellé actuel du paragraphe 5, les mots “employés ou mandataires du transporteur contractant ou d’une partie exécutante maritime” pour la suite des débats à une session ultérieure. Le secrétariat a été prié d’examiner la possibilité d’ajouter une autre variante limitant le champ d’application du paragraphe 5 au domaine maritime.

176. D’un point de vue rédactionnel, on a fait remarquer que les mots “toute action” risquaient d’être mal interprétés et devaient être remplacés par “toute action en vertu du présent instrument”. Le Groupe de travail a pris note de cette remarque.

g) *Paragraphe 6*

177. Des inquiétudes ont été exprimées à propos de la traduction de la notion juridique de “joint and several liability” dans certaines langues officielles. Il a été signalé que, par exemple, les termes “responsabilité solidaire” et “responsabilidad solidaria” devraient être employés respectivement en français et en espagnol. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de veiller à ce que cette notion soit utilisée de manière cohérente dans toutes les langues officielles. Il a été proposé d’insérer une définition de la notion dans le projet d’instrument. De l’avis général, toutefois, une telle définition risquait d’être superflue dans la mesure où des concepts correspondants existaient dans les différents systèmes juridiques. Il a aussi été dit que les dispositions du paragraphe 6 ne devraient pas empêcher les parties responsables d’engager des actions récursoires.

178. S'agissant du contenu du paragraphe 6, il a été demandé comment les "limites prévues aux articles 16, 24 et 18" s'articuleraient avec les conventions internationales mentionnées dans le projet d'article 8 qui pourraient s'appliquer avant ou après le segment maritime du transport. On a précisé, en réponse, que le projet d'article 8 ne s'appliquerait pas aux parties exécutantes maritimes. De plus, si ce projet d'article pouvait s'appliquer aux parties exécutantes non maritimes, il n'existait apparemment aucun cas où un demandeur aurait la possibilité d'assigner un transporteur contractant ou une partie exécutante non maritime auxquels s'appliquerait éventuellement cet article. Il a été indiqué que des procédures concomitantes n'étaient concevables que dans le cas d'actions contre le transporteur contractant ou une partie exécutante maritime, qui bénéficieraient tous deux des limitations prévues dans le domaine maritime.

179. On s'est inquiété de l'application des limites de responsabilité. Lorsque deux parties étaient responsables mais que la limite de responsabilité ne s'appliquait pas à l'une d'elles, le principe de la responsabilité solidaire s'appliquerait jusqu'à cette limite pour l'une des parties tandis que l'autre serait responsable au-delà de cette limite. On a proposé, pour bien montrer que le paragraphe 6 ne devrait traiter que des parties exécutantes maritimes et pour apaiser cette préoccupation, de simplifier le libellé de ce paragraphe de la manière suivante: "Le transporteur contractant et la partie exécutante maritime assument une responsabilité solidaire". Il a été estimé que cette question devrait être débattue plus avant dans le cadre du paragraphe 7.

180. Après discussion, le Groupe de travail est convenu de limiter le champ d'application du paragraphe 6 aux parties exécutantes maritimes.

181. Faute de temps, le Groupe de travail n'a pas examiné le paragraphe 7 du projet d'article 15.

IV. Questions diverses

182. Le Groupe de travail a noté que sa treizième session était prévue à New York du 3 au 14 mai 2004. Il a noté avec satisfaction qu'à sa trente-sixième session, la Commission avait décidé de lui allouer des sessions de deux semaines pour la poursuite de ses travaux (voir A/58/17, par. 275).

183. Le Groupe de travail a pris note de la proposition faite par quelques délégations d'organiser un séminaire sur les questions de liberté contractuelle dans le transport international de marchandises de porte à porte effectué entièrement ou partiellement par mer, séminaire qui se tiendrait avant sa treizième session. Le secrétariat a été prié d'examiner la possibilité de coparrainer ce séminaire.

Notes

¹ *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-sixième session, Supplément n° 17 et rectificatif (A/56/17 et Corr.3), par. 345.*

² *Ibid., cinquante-septième session, Supplément n° 17 (A/57/17), par. 224.*

³ Pour le débat général sur la répartition du temps de réunion entre les divers groupes de travail, voir *ibid., cinquante-huitième session, Supplément n° 17 (A/58/17), par. 270 à 275 et 277 et 278.*

⁴ *Ibid., par. 205 à 208.*
