



**Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international**  
Quarantième session  
Vienne, 25 juin-12 juillet 2007

**Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports)  
sur les travaux de sa dix-neuvième session  
(New York, 16-27 avril 2007)\***

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
Introduction . . . . .	1-7	4
I. Délibérations et décisions . . . . .	8	6
II. Élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] . . . . .	9-304	6
Chapitre premier – Dispositions générales . . . . .	9-17	6
Projet d'article premier. Définitions . . . . .	9	6
Projet d'article 2. Interprétation de la présente Convention . . . . .	10	6
Projet d'article 3. Conditions de forme . . . . .	11	6
Projet d'article 4. Applicabilité des exonérations et des limites de responsabilité. . . . .	12-17	6
Chapitre 2 – Champ d'application . . . . .	18-22	7
Projet d'article 5. Champ d'application général . . . . .	18	7
Projet d'article 6. Exclusions particulières . . . . .	19-21	8
Projet d'article 7. Application à certaines parties . . . . .	22	8

\* La dérogation requise en raison de la longueur du présent rapport a été demandée dans les délais, mais l'attente de son approbation a retardé la soumission du document.



Chapitre 3 – Documents électroniques concernant le transport. . . . .	23-27	8
Définitions du projet d'article premier en rapport avec le chapitre 3 . . . . .	24-25	9
Projet d'article 8. Utilisation et effet des documents électroniques concernant le transport;		
Projet d'article 9. Procédures d'utilisation des documents électroniques négociables concernant le transport;		
Projet d'article 10. Remplacement d'un document de transport négociable ou d'un document électronique négociable concernant le transport; Projet d'article 59-2. . . . .	26-27	9
Chapitre 4 – Durée de la responsabilité. . . . .	28-49	10
Projet d'article 11. Durée de la responsabilité du transporteur . . . . .	28-33	10
Projet d'article 12. Déplacement n'entrant pas dans le champ du contrat de transport. . . . .	34-43	11
Version révisée du projet d'article 12 . . . . .	44-49	13
Chapitre 5 – Obligations du transporteur . . . . .	50-62	14
Projet d'article 13. Transport et livraison des marchandises . . . . .	50-51	14
Projet d'article 14. Obligations particulières . . . . .	52-54	15
Projet d'article 15. Marchandises pouvant devenir dangereuses . . . . .	55-57	15
Projet d'article 16. Obligations particulières applicables au voyage par mer . . . . .	58-62	16
Chapitre 6 – Responsabilité du transporteur pour perte, dommage ou retard. . . . .	63-117	17
Projet d'article 17. Fondement de la responsabilité . . . . .	63-74	17
Projet d'article 18. Responsabilité du transporteur du fait d'autrui . . . . .	75-82	19
Projet d'article 19. Responsabilité des parties exécutantes maritimes. . . . .	83-97	21
Projet d'article 20. Responsabilité solidaire et compensation . . . . .	98-105	23
Projet d'article 22. Calcul de la réparation . . . . .	106-109	25
Projet d'article 23. Avis de perte, de dommage ou de retard . . . . .	110-117	25
Chapitre 7 – Dispositions supplémentaires relatives à des étapes particulières du transport. . . . .	118-126	27
Projet d'article 24. Déroutement durant le transport par mer . . . . .	118-119	27
Projet d'article 25. Marchandises en pontée sur des navires . . . . .	120-126	27
Chapitre premier – Dispositions générales . . . . .	127-153	28
Projet d'article premier. Définitions . . . . .	127	28
Paragraphes 6 et 7 – “partie exécutante” et “partie exécutante maritime” . . . . .	128-138	29
Paragraphe 8 – “partie exécutante non maritime” . . . . .	139-140	31
Version révisée du projet d'article 1-6 et 1-7 (“partie exécutante” et “partie exécutante maritime”); et des projets d'articles 4, 18 et 19. . . . .	141-153	31
Chapitre 19 – Validité des clauses contractuelles . . . . .	154-176	36
Projet d'article 88. Dispositions générales . . . . .	155-160	36

Projet d'article 89 – Règles spéciales pour les contrats de volume. . . . .	161-172	37
Projet d'article 90. Règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises . . . . .	173-176	42
Responsabilité en cas de retard de livraison de marchandises. . . . .	177-184	43
Projet d'article 26. Transport précédant ou suivant un transport par mer. . . . .	185-193	46
Paragraphe 2 du projet d'article 62-2 concernant les limites de responsabilité. . .	194-203	49
Projet d'article 84. Conventions internationales régissant le transport de marchandises par air . . . . .	204-206	51
Chapitre 8 – Obligations du chargeur envers le transporteur. . . . .	207-263	52
Projet d'article 27. Remise des marchandises pour le transport . . . . .	207-213	52
Projet d'article 28. Obligation du chargeur et du transporteur de fournir des informations et des instructions . . . . .	214-216	53
Projet d'article 29. Obligation du chargeur de fournir des informations, instructions et documents . . . . .	217-219	54
Projet d'article 30. Fondement de la responsabilité du chargeur envers le transporteur . . . . .	220-238	54
Texte révisé du projet d'article 30 . . . . .	239-243	58
Projet d'article 31. Informations pour l'établissement des données du contrat . .	244-248	59
Projet d'article 32. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses .	249-253	60
Projet d'article 33. Fait pour le chargeur documentaire d'assumer les droits et obligations du chargeur. . . . .	254-256	61
Projet d'article 34. Responsabilité du chargeur pour fait d'autrui . . . . .	257-260	62
Projet d'article 35. Cessation de la responsabilité du chargeur . . . . .	261-263	62
Chapitre 9 – Documents de transport et documents électroniques concernant le transport. . . . .	264-304	63
Projet d'article 36. Émission du document de transport ou du document électronique concernant le transport . . . . .	266-268	63
Projet d'article 37. Données du contrat . . . . .	269-277	64
Projet d'article 38. Identité du transporteur . . . . .	278-288	66
Projet d'article 39. Signature . . . . .	289-293	68
Projet d'article 40. Lacunes dans les données du contrat. . . . .	294-297	68
Projet d'article 41. Réserves concernant la description des marchandises dans les données du contrat. . . . .	298-300	69
Projet d'article 42. Force probante des données du contrat . . . . .	301-302	70
Projet d'article 43. "Fret payé d'avance" . . . . .	303-304	70
III. Questions diverses . . . . .	305	70
Organisation des travaux futurs . . . . .	305	70

## 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 sur des questions liées au transport international de marchandises, telles que le champ d'application, les obligations et la responsabilité du transporteur, la durée de cette responsabilité, les obligations du chargeur et les documents de transport<sup>1</sup>. Le Groupe de travail a commencé à examiner un projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] à sa neuvième session, en 2002. On trouvera un historique actualisé de ce projet dans le document A/CN.9/WG.III/WP.80.

2. Le Groupe de travail III (Droit des transports), qui est composé de tous les États membres de la Commission, a tenu sa dix-neuvième session à New York du 16 au 27 avril 2007. Ont assisté à cette session des représentants des États membres du Groupe de travail suivants: Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Bélarus, Bénin, Brésil, Cameroun, Canada, Chili, Chine, Colombie, Équateur, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Gabon, Guatemala, Inde, Iran (République islamique d'), Italie, Japon, Kenya, Liban, Maroc, Mexique, Nigéria, Ouganda, Pakistan, République de Corée, République tchèque, Singapour, Suède, Suisse, Thaïlande, Tunisie, Turquie, Venezuela (République bolivarienne du) et Zimbabwe.

3. Ont également assisté à la session des observateurs des États suivants: Arabie saoudite, Burkina Faso, Burundi, Chypre, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Danemark, El Salvador, Finlande, Ghana, Grèce, Indonésie, Koweït, Lesotho, Lettonie, Malaisie, Niger, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, République démocratique du Congo, République dominicaine, République de Moldova, Roumanie, Saint-Siège, Sénégal, Ukraine et Yémen.

4. Ont en outre assisté à la session des observateurs des organisations internationales suivantes:

a) **Organisations intergouvernementales:** Commission européenne, Organisation juridique consultative pour les pays d'Asie et d'Afrique;

b) **Organisations internationales non gouvernementales invitées par le Groupe de travail:** Association européenne des étudiants en droit (ELSA), Association of American Railroads (AAR), BIMCO, Chambre de commerce internationale (CCI), Chambre internationale de la marine marchande (CIMM), Comité maritime international (CMI), Conseil des chargeurs européens, Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Institut ibéro-américain de droit maritime (IIDM), International Group of Protection and Indemnity (P&I) Clubs, International MultiModal Transport Association (IMMTA), Organisation maritime pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAO), Union internationale d'assurances transports et Université maritime mondiale.

5. Le Groupe de travail a élu les membres du Bureau ci-après:

*Président:* M. Rafael Illescas (Espagne)

---

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

*Rapporteur:* M. Walter de Sá Leitão (Brésil)

6. Le Groupe de travail était saisi des documents suivants:
  - a) Ordre du jour provisoire annoté et rectificatif (A/CN.9/WG.III/WP.80 et A/CN.9/WG.III/WP.80/Corr.1);
  - b) Le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] et rectificatif (A/CN.9/WG.III/WP.81 et A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1);
  - c) Un document exposant la position du Comité national français de la Chambre de commerce internationale (ICC France) (A/CN.9/WG.III/WP.82);
  - d) Un document présentant la position du Conseil des chargeurs européens (A/CN.9/WG.III/WP.83);
  - e) Une proposition du Gouvernement des États-Unis d'Amérique relative à la définition de la "partie exécutante maritime" (A/CN.9/WG.III/WP.84);
  - f) Une proposition de texte du Gouvernement suédois sur les obligations du chargeur (A/CN.9/WG.III/WP.85);
  - g) Une proposition des Gouvernements danois, norvégien et finlandais sur le projet d'article 37-1 a) relatif aux données du contrat (A/CN.9/WG.III/WP.86);
  - h) Un document contenant des commentaires de la Chambre internationale de la marine marchande, du BIMCO et de l'International Group of P&I Clubs sur le projet de convention (A/CN.9/WG.III/WP.87);
  - i) Une proposition commune des Gouvernements australien et français concernant les contrats de tonnage (A/CN.9/WG.III/WP.88);
  - j) Un document contenant des propositions du Gouvernement français concernant l'articulation entre le projet de convention sur le transport effectué entièrement ou partiellement par mer et les conventions applicables aux modes de transport terrestre ou aérien (A/CN.9/WG.III/WP.89);
  - k) Des propositions soumises par l'Union internationale des transports routiers (IRU) concernant les articles 1-7, 26 et 90 du projet de convention (A/CN.9/WG.III/WP.90);
  - l) Une proposition du Gouvernement des États-Unis d'Amérique sur le retard du transporteur et du chargeur (A/CN.9/WG.III/WP.91); et
  - m) Une proposition commune de l'Australie et de la France sur la liberté contractuelle dans le cadre des contrats de tonnage (A/CN.9/612).
7. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour ci-après:
  1. Élection du Bureau.
  2. Adoption de l'ordre du jour.
  3. Élaboration d'un projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer].
  4. Questions diverses.
  5. Adoption du rapport.

## **I. Délibérations et décisions**

8. Le Groupe de travail a poursuivi son examen du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] (“le projet de convention”) en se fondant sur le texte contenu à l’annexe d’une note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.81). Il lui a été rappelé que le texte figurant dans cette note était le résultat de négociations menées en son sein depuis 2002. Le Groupe de travail est convenu que si les dispositions du projet de convention pourraient encore être améliorées et clarifiées, pour autant qu’elles reflètent le consensus déjà existant, les principes retenus, eux, ne devraient être réexaminés que si une volonté collective forte s’exprimait en ce sens. Il est rendu compte de ces délibérations et conclusions dans la section II ci-dessous (voir par. 9 à 304 ci-dessous). On notera que toutes les références au document A/CN.9/WG.III/WP.81 dans les paragraphes suivants renvoient au document en question, tel que rectifié par le document A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1.

## **II. Élaboration d’un projet d’instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]**

### **Chapitre premier – Dispositions générales**

#### **Projet d’article premier. Définitions**

9. Le Groupe de travail est convenu de ne pas examiner le projet d’article premier avant d’avoir trouvé accord sur les articles de fond relatifs aux termes définis dans ce projet d’article.

#### **Projet d’article 2. Interprétation de la présente Convention**

10. Le Groupe de travail a rappelé que le texte du projet d’article 2 correspondait à celui contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56. Notant qu’il s’agissait d’une disposition courante dans de nombreuses conventions internationales, il a approuvé quant au fond le texte du projet d’article 2.

#### **Projet d’article 3. Conditions de forme**

11. Le Groupe de travail a estimé que le texte du projet d’article 3 était acceptable dans l’attente d’un examen plus poussé des renvois qu’il contenait. Il est aussi convenu qu’il pourrait être souhaitable d’insérer dans le texte final une note explicative indiquant que tous les avis envisagés dans le projet de convention qui n’étaient pas expressément mentionnés dans le projet d’article 3 pouvaient être adressés par tout moyen, y compris verbalement, ou par un échange de messages de données qui ne satisfaisaient pas à la définition de “communication électronique”.

#### **Projet d’article 4. Applicabilité des exonérations et des limites de responsabilité**

12. Notant que le projet d’article 4 faisait référence à la “partie exécutante maritime”, le Groupe de travail est convenu de ne pas discuter de ce terme avant l’examen des projets d’articles 18 et 19, qui traitaient des parties exécutantes d’une manière générale.

13. La nécessité d'inclure le projet d'article 4 a été mise en doute étant donné que le projet d'article 5 précisait déjà le champ d'application du projet de convention. Il a été fait observer que, dans de nombreux pays, les tribunaux pourraient faire bénéficier d'autres parties agissant pour le compte du transporteur des exonérations et des limites de responsabilité prévues dans le projet de convention, même en l'absence d'une disposition comme le projet d'article 4. Il a été répondu que la disposition était utile dans certains pays. Il a également été signalé que le projet d'article correspondait à des dispositions similaires des Règles de La Haye-Visby et de Hambourg. Il a été dit que sa suppression pourrait être interprétée comme infirmant la règle figurant dans ces conventions antérieures.

14. La structure et les principes sous-jacents du projet d'article 4 ont été soutenus, mais il a été noté que, dans sa formulation actuelle, le projet semblait ne s'appliquer qu'aux actions intentées contre le transporteur. Il a été suggéré que le projet d'article 4 s'applique aussi aux chargeurs dans la mesure où la responsabilité de ces derniers était couverte par le projet de convention. Cette proposition a été appuyée.

15. On s'est par ailleurs inquiété de ce que le libellé actuel du projet d'article 4 ne mentionnait que les "exonérations" et les "limites de responsabilité", ce qui risquait d'être trop restrictif et de ne pas protéger le droit du transporteur à un for approprié en vertu du projet de convention. Il a été suggéré que le projet d'article 4 soit revu pour que l'effet recherché soit le même dans tous les pays.

16. On s'est interrogé sur la signification des mots "ou autrement". Ces mots ont été jugés utiles pour englober les actions autres que celles fondées sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle, par exemple les actions en restitution ou les actions découlant d'un quasi-contrat. Il a été convenu de les conserver afin que le projet d'article soit suffisamment large pour s'appliquer à des situations susceptibles de survenir dans différents systèmes juridiques.

17. Le Groupe de travail a adopté quant au fond les définitions figurant dans les paragraphes 5, 9 et 25 du projet d'article premier. Il est convenu de conserver le projet d'article 4 – même s'il était jugé inutile dans certains systèmes juridiques – et d'en étendre le champ d'application aux chargeurs dans la mesure où la responsabilité de ces derniers était régie par le projet de convention. Il est également convenu de conserver les mots "ou autrement" et a prié le secrétariat d'en examiner l'utilité. En ce qui concerne les questions procédurales, le Groupe de travail est convenu d'examiner le champ d'application des exonérations et limites de responsabilité une fois ces termes fixés.

## **Chapitre 2 – Champ d'application**

### **Projet d'article 5. Champ d'application général**

18. Le Groupe de travail a noté que le projet d'article 5 correspondait au texte du projet d'article 8 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56. Il a approuvé la définition du terme "contrat de transport" contenue dans le paragraphe 1 du projet d'article premier. Il a également approuvé le texte du projet d'article 5, tel que proposé dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

**Projet d'article 6. Exclusions particulières**

19. Le Groupe de travail a noté que le projet d'article 6 correspondait au texte du projet d'article 9 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56. On a estimé que, les chartes-parties ne relevant pas du transport de ligne régulière, il fallait supprimer l'alinéa a) du paragraphe 1 et employer plutôt une expression du type "contrat d'utilisation d'un espace sur un navire".

20. Il a été noté que le projet d'article 6 était le fruit d'un compromis et il fallait se garder de rouvrir le débat sur des questions qui avaient été réglées dans cette disposition. On a fait observer qu'en règle générale une distinction était faite entre le transport de ligne régulière et les chartes-parties, mais que ces dernières étaient parfois utilisées dans le transport régulier et que le projet de convention devait par conséquent tenir compte de cette évolution. Il a aussi été rappelé que le Groupe de travail était précédemment convenu que la nouvelle convention devrait avoir un champ d'application au moins aussi étendu que celui des Règles de La Haye et de La Haye-Visby, qui s'appliquaient également aux contrats de transport sous connaissement dans le transport autre que de ligne régulière.

21. Plusieurs suggestions ont été faites pour clarifier le texte. Il a été proposé de supprimer le mot "contrats" de l'alinéa b) du paragraphe 1 du projet d'article 6 pour le remplacer par "autres arrangements contractuels", de supprimer les mots "contrat d'utilisation" de l'alinéa a) du paragraphe 2 pour les remplacer par "autre arrangement contractuel n'a été conclu entre les parties en vue de l'utilisation", ainsi que de supprimer, après "sur ce navire", les mots "n'a été conclu entre les parties, que ce contrat soit ou non une charte-partie". Bien que ces propositions aient été appuyées, le Groupe de travail est convenu que le secrétariat devrait d'abord s'assurer qu'elles avaient bien pour seul effet de clarifier le texte et qu'elles ne modifiaient pas, sur le fond, le champ d'application du projet d'article 6. Le Groupe de travail a accepté la disposition, sous réserve d'une clarification du texte.

**Projet d'article 7. Application à certaines parties**

22. Il a été demandé si la référence à l'expéditeur dans le projet d'article 7 était appropriée car elle donnait l'impression que le projet de convention réglementait la relation entre le transporteur et l'expéditeur. Tout en convenant que le projet de convention ne régissait pas la relation entre ces deux personnes dans tous les cas, le Groupe de travail a noté qu'en fait celui-ci réglementait cette relation dans des cas particuliers. Il importait donc de mentionner l'expéditeur dans le projet d'article 7. Il a été proposé de revoir ce projet d'article et d'y insérer éventuellement un renvoi au projet d'article 79 afin que le projet d'article 7 n'ait pas d'incidence négative sur une convention d'arbitrage figurant dans un connaissement détenu par un tiers. Cette proposition a été appuyée. Le Groupe de travail a accepté la disposition, sous réserve de l'insertion de tout renvoi nécessaire.

**Chapitre 3 – Documents électroniques concernant le transport**

23. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du projet de chapitre 3 sur les documents électroniques concernant le transport remontait à sa quinzième session (voir A/CN.9/576, par. 180 à 210). Pour son examen des dispositions de ce chapitre, il s'est fondé sur le texte figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

### Définitions du projet d'article premier en rapport avec le chapitre 3

24. Le Groupe de travail a examiné le libellé des définitions du projet d'article premier qui étaient considérées comme ayant un lien étroit avec le chapitre 3, à savoir celles du "document de transport" (paragraphe 16); du "document de transport négociable" (paragraphe 17); du "document de transport non négociable" (paragraphe 18); du "document électronique concernant le transport" (paragraphe 20); du "document électronique négociable concernant le transport" (paragraphe 21); du "document électronique non négociable concernant le transport" (paragraphe 22); de l'"émission" et du "transfert d'un document électronique négociable concernant le transport" (paragraphe 23). Il a rappelé que ces définitions étaient le résultat de consultations d'experts menées avec le Groupe de travail IV sur le commerce électronique et que ces dispositions, comme l'ensemble du chapitre, étaient considérés comme étant à la fois soigneusement rédigés et de nature très technique. Selon un avis, la définition du "document de transport non négociable" telle qu'elle figurait dans le paragraphe 18 du projet d'article premier, jugée redondante, pourrait éventuellement être supprimée, mais on s'est prononcé en faveur de son maintien dans le souci de préserver l'objectif consistant à prévoir dans le projet de convention un équivalent électronique pour tout document papier.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant les définitions du projet d'article premier en rapport avec le chapitre 3*

25. Le Groupe de travail est convenu que les définitions du projet d'article premier mentionnées au paragraphe précédent étaient acceptables telles qu'elles figuraient dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

#### **Projet d'article 8. Utilisation et effet des documents électroniques concernant le transport;**

#### **Projet d'article 9. Procédures d'utilisation des documents électroniques négociables concernant le transport;**

#### **Projet d'article 10. Remplacement d'un document de transport négociable ou d'un document électronique négociable concernant le transport; Projet d'article 59-2**

26. Le Groupe de travail a ensuite examiné le libellé du chapitre 3, comportant les projets d'articles 8, 9 et 10, ainsi que celui du projet d'article 59-2, qu'il avait traités ensemble, a-t-on rappelé, dans le cadre de la série de dispositions du projet de convention relatives au commerce électronique lors de son dernier examen de ce chapitre. Il a été rappelé que ces dispositions étaient aussi le fruit de consultations d'experts menées avec le Groupe de travail IV sur le commerce électronique et qu'elles étaient considérées comme étant à la fois soigneusement rédigées et de nature très technique.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le chapitre 3 et le projet d'article 59-2*

27. Le Groupe de travail est convenu que les dispositions du chapitre 3 et du projet d'article 59-2 telles qu'elles figuraient dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 étaient acceptables.

## Chapitre 4 – Durée de la responsabilité

### Projet d'article 11. Durée de la responsabilité du transporteur

28. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du projet d'article 11 sur la durée de la responsabilité du transporteur remontait à sa seizième session (voir A/CN.9/591, par. 190 à 208). Il a examiné ensuite ce projet d'article tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

#### *Paragraphe 1*

29. Des clarifications ont été demandées au sujet de la différence entre la définition du terme "transporteur" (projet d'article 1-5) et celle du terme "partie exécutive" (projet d'article 1-6), à savoir que, contrairement au premier, le second terme englobait aussi les salariés, les représentants et les sous-traitants. On a demandé si cette différence pourrait être source d'ambiguïté quant au moment où débutait la responsabilité du transporteur lorsque les marchandises étaient reçues par un de ses salariés ou de ses représentants et non par lui. Il a été expliqué qu'on s'était précisément efforcé dans le projet de convention d'éviter les questions de représentation. Toutefois, dans certains cas, il avait été jugé important de souligner qu'une disposition particulière englobait les transporteurs agissant par l'intermédiaire de leurs représentants, d'où l'emploi des mots "le transporteur ou une partie exécutive", mais qu'en règle générale les salariés du transporteur seraient visés par la disposition du fait de leur inclusion dans la définition de la partie exécutive.

#### *Paragraphe 2*

30. Le libellé du projet de paragraphe 2 a suscité des inquiétudes car on a estimé que, tel qu'actuellement rédigé, il confondait le moment et le lieu contractuels et le moment et le lieu effectifs de réception et de livraison. Selon un avis, le lieu de livraison était en tout état de cause sans importance pour déterminer la durée de responsabilité du transporteur et il a été proposé d'ajuster le libellé du projet de paragraphe 2 pour en tenir compte. Selon l'opinion contraire, qui a été appuyée, le moment comme le lieu de réception et de livraison étaient importants pour définir la durée de la responsabilité et, en tout état de cause, il importait de fixer les paramètres de ces termes pour d'autres dispositions du projet de convention. Il a en outre été expliqué que le projet de paragraphe 2 visait à préciser davantage le projet de paragraphe 1 et on est convenu qu'il faudrait faire apparaître cette relation plus clairement.

31. On a aussi soulevé la question de savoir si le libellé du projet de paragraphe 2 b) pourrait entraîner une interruption de la durée de responsabilité du transporteur, étant donné que, conformément à ce projet de paragraphe, le déchargement des marchandises par le transporteur dans un entrepôt dont il était propriétaire marquerait la fin de la durée de sa responsabilité. Il a toutefois été proposé que cette durée soit étendue au moment où le destinataire retirait effectivement les marchandises. À cela il a été répondu que, si le transporteur stockait les marchandises, il le ferait probablement en vertu d'un accord avec le chargeur ou conformément à des coutumes et des usages, faute de quoi ce stockage serait soumis au projet d'article 50 qui visait par un jeu combiné avec le projet d'article 11 à éviter toute interruption de la durée de responsabilité du transporteur.

*Propositions rédactionnelles*

32. Afin de clarifier la relation entre les projets de paragraphes 1 et 2, il a été proposé d'ajouter les mots "aux fins du paragraphe 1 du présent projet d'article" au début du projet de paragraphe 2. Il a été signalé en outre que, dans la version anglaise, les mots "discharge or unloading" (déchargement) étaient employés dans le projet de paragraphe 2 b) mais uniquement le mot "discharge" dans le projet de paragraphe 4 b). Il a été proposé de supprimer le mot "discharge" et d'employer le terme "unloading" dans les deux cas. Enfin, on a demandé des éclaircissements quant aux conséquences d'un contrat de transport contraire au projet de paragraphe 4 et on a proposé de modifier la disposition de manière à indiquer qu'une clause d'un contrat de transport serait nulle dans la mesure où elle violerait les dispositions de ce projet de paragraphe.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 11*

33. Le Groupe de travail a souscrit d'un commun accord à l'objectif du projet d'article 11 tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81, ainsi qu'aux propositions rédactionnelles formulées dans le paragraphe précédent. En outre, le secrétariat a été prié d'examiner les améliorations qui pourraient être apportées au projet de paragraphe 1 pour préciser la relation entre ce dernier et le projet de paragraphe 2 de la disposition, ainsi que la manière de modifier le texte pour faire en sorte que la responsabilité du transporteur ne commence pas à courir si le chargeur ne lui avait pas remis les marchandises comme stipulé au contrat de transport.

**Projet d'article 12. Déplacement n'entrant pas dans le champ du contrat de transport**

34. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du projet d'article 12 sur les déplacements n'entrant pas dans le champ du contrat de transport remontait à sa neuvième session (voir A/CN.9/510, par. 41 et 42). Le Groupe de travail a procédé à l'examen de ce projet d'article tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

35. Il a été rappelé au Groupe de travail que deux variantes de la seconde phrase figuraient entre crochets dans le texte pour qu'il les examine.

36. À titre de remarque générale, on a fait observer que le libellé du projet d'article 12 paraissait inhabituel car il donnait l'impression que le transporteur accordait une faveur au chargeur au lieu de lui fournir un service et qu'il pouvait de ce fait limiter toute responsabilité qu'il était susceptible d'encourir en s'acquittant de ce service. Il a aussi été dit que ce projet d'article semblait de façon générale permettre aux transporteurs de proposer des services supplémentaires aux chargeurs. On a toutefois fait valoir que cette disposition pourrait donner lieu à des abus de la part de transporteurs qui souhaiteraient se soustraire à leur responsabilité liée à la fourniture appropriée du service. À cela il a été répondu que le projet d'article 12 visait à couvrir les cas où le chargeur demandait expressément le service supplémentaire dans le cadre d'un contrat dit "mixte", c'est-à-dire comportant un volet transport et un volet transit qui pourraient être couverts par un document de transport unique. Il a en outre été précisé qu'il s'agissait en fait dans le projet d'article de souligner que le champ d'application du projet de convention se limitait au contrat de transport, mais que, grâce à cette disposition particulière, il tiendrait

compte des cas où le transporteur fournirait au chargeur des services supplémentaires au-delà du contrat de transport, aux risques et pour le compte de ce dernier. L'intention, en insérant une telle disposition, n'était pas de supprimer l'obligation du transporteur dans l'exécution du service supplémentaire, mais de faire ressortir que toute responsabilité qui en découlait ne relevait pas du contrat de transport et sortait donc nécessairement du champ d'application du projet de convention. Un tel service supplémentaire fourni par le transporteur n'en resterait pas moins soumis à responsabilité en vertu d'autres régimes juridiques applicables.

37. Certains participants se sont fermement prononcés en faveur de la suppression du projet d'article 12. Il a toutefois été noté que ce projet de disposition visait à éliminer une forme d'abus, où le transporteur incorporerait des clauses types dans le contrat de transport de manière à n'engager sa responsabilité que s'il transportait les marchandises sur son propre navire. Bien que l'on ait indiqué que cette pratique était moins courante aujourd'hui, on a souligné que le projet d'article 12 visait à protéger les chargeurs contre de tels abus et que sa suppression pourrait faire persister cette pratique abusive, ce qui serait une source d'ambiguïté et d'inéquité. Selon l'avis qui a prévalu dans le Groupe de travail, il fallait conserver ce projet de disposition.

*Première variante de la seconde phrase*

38. L'approche adoptée dans la première variante entre crochets de la seconde phrase a été appuyée, en particulier du fait qu'il était de plus en plus fréquent dans le transport maritime moderne, et conforme à la pratique du secteur, que les chargeurs demandent des connaissements directs, par exemple dans le cas où le transporteur ne pouvait exécuter le transport intérieur ou lorsqu'il était nécessaire que le chargeur prenne ses propres dispositions pour acheminer les marchandises, mais où un crédit documentaire exigeait que l'ensemble du transport soit couvert par un document de transport unique. Cette approche a aussi été appuyée en ce sens que lorsque le transporteur agissait comme représentant du chargeur, en dehors de ses obligations en vertu du contrat de transport, il ne devrait être tenu responsable qu'en cette qualité de représentant et non être soumis au projet de convention pour les services supplémentaires.

39. On a toutefois exprimé la crainte que la première variante, telle qu'elle était rédigée, ne soit pas claire, et un certain nombre de modifications ont été proposées. Selon une suggestion, le transporteur devrait être responsable pendant toute la durée pour laquelle il organisait un déplacement supplémentaire au nom du chargeur. L'avis a également été émis qu'il ne ressortait pas clairement du texte si le transporteur était tenu responsable à l'égard d'un tiers porteur d'un document, et on a dit qu'une telle disposition pouvait poser problème en ce qui concernait l'identité du transporteur, ce qui pourrait être traité dans le projet d'article 38. Le Groupe de travail est convenu qu'il faudrait améliorer et clarifier le libellé de la disposition. Une proposition à cet égard a été de préciser dans le titre qu'il était question de "contrats mixtes". On a fait observer aussi que la disposition employait deux termes différents à savoir: "déplacement particulier" et "déplacement supplémentaire", et il a été dit qu'il faudrait la réexaminer pour en assurer la cohérence terminologique.

40. On s'est en outre dit préoccupé par le fait que la disposition semblait créer une nouvelle obligation du transporteur, ce qui pourrait lui permettre de limiter sa responsabilité pour manquement à une obligation lui incombant "en vertu de la présente Convention" conformément au projet d'article 62-1, même si ce

manquement ne découlait pas du contrat de transport. Une solution proposée pour remédier à ce problème a été de reformuler la première variante comme suit: “Si le transporteur organise le déplacement supplémentaire comme prévu dans ce document, il est réputé le faire au nom du chargeur.” Le Groupe de travail a appuyé cette proposition de modification du texte de la première variante telle qu’elle figure dans la seconde phrase du projet d’article 12.

*Seconde variante de la seconde phrase*

41. L’approche adoptée dans la seconde variante entre crochets de la seconde phrase a bénéficié d’un certain appui. Il a toutefois été proposé d’y apporter certaines modifications, par exemple d’y inclure les mots “sauf convention contraire” de manière à n’en faire qu’une disposition supplétive. Selon un avis, certains éléments de la seconde variante pourraient être conservés et repris dans le texte reformulé à partir de la première variante. Le Groupe de travail n’a toutefois pas adopté cette seconde variante de la seconde phrase du projet d’article 12.

*Emplacement du projet d’article 12 dans le texte*

42. Il a été proposé de placer le projet d’article 12 ailleurs dans le texte, éventuellement dans le chapitre 5 à la suite du projet d’article 18.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d’article 12*

43. À l’issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:
- Qu’il faudrait conserver le projet d’article 12 dans le projet de convention en retenant l’approche adoptée dans la première variante de la seconde phrase, mais en clarifiant considérablement le libellé compte tenu des préoccupations formulées aux paragraphes 34 à 41 ci-dessus; et
  - Qu’il faudrait examiner l’emplacement approprié pour cette disposition dans le projet de convention.

**Version révisée du projet d’article 12**

44. Compte tenu de ses décisions concernant le projet d’article 12 (voir ci-dessus par. 43), le Groupe de travail a poursuivi ses délibérations en se fondant sur la version révisée ci-après de la disposition:

“Article 12. Déplacement n’entrant pas dans le champ du contrat de transport

À la demande du chargeur, le transporteur peut accepter d’émettre un document de transport unique ou un document électronique unique concernant le transport qui inclut un déplacement particulier [n’entrant pas dans le champ du contrat de transport] [pour lequel il n’est pas le transporteur]. Dans ce cas, sa responsabilité ne s’étend que sur la durée du contrat de transport. Si le transporteur organise le déplacement n’entrant pas dans le champ du contrat de transport comme prévu dans ce document, il le fait au nom du chargeur.”

45. Il a été expliqué que cette version révisée du projet d’article 12 contenait deux variantes entre crochets, la première reprenant le libellé de ce projet d’article tel qu’il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 et la deuxième visant à énoncer les mêmes principes, mais de façon plus claire. Il a été ajouté que la

deuxième phrase de la disposition révisée reprenait le libellé de la première variante du projet d'article figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81, jugée préférable par le Groupe de travail, et que la troisième phrase avait été incluse afin de décrire, mais non de réglementer, la relation juridique entre le transporteur et le chargeur lorsque le premier organisait un déplacement supplémentaire.

46. La deuxième variante entre crochets a été appuyée, au sein du Groupe de travail, au motif qu'elle était plus claire que la première et un peu plus conforme à une disposition analogue, à l'article 11 des Règles de Hambourg, qui faisait référence à "une personne dénommée autre que le transporteur". Bien que certaines délégations aient de nouveau exprimé une préférence pour la suppression de ce projet de disposition, on a rappelé au Groupe de travail qu'il avait déjà décidé de le conserver quant au fond, sous réserve uniquement de le reformuler. La première variante entre crochets a également reçu un certain appui dans le Groupe de travail.

47. Il a été proposé d'inclure les deux segments de phrase entre crochets dans le texte en les reliant par la conjonction "et", afin de clarifier autant que possible le sens de la disposition. Cette solution a été largement appuyée dans le Groupe de travail. La crainte a toutefois été exprimée que l'inclusion des deux variantes ne prête à confusion, les tribunaux pouvant en conclure que chacune exprimait une idée différente ou qu'elles devaient toutes deux être satisfaites pour que soient respectées les exigences de la disposition. Il y a eu une certaine compréhension pour cette crainte et il a été estimé que l'on pourrait clarifier encore le texte en insérant après la première variante un libellé du type "et pour lequel il n'est donc pas le transporteur".

48. Pour clarifier davantage les choses, il a été noté que la troisième phrase du texte révisé visait à préciser que si le transporteur organisait un déplacement n'entrant pas dans le contrat de transport, le transporteur qui concluait le contrat relatif à ce déplacement supplémentaire était le transporteur pour cette étape particulière et en assumait la responsabilité en vertu de la loi applicable.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 12 révisé*

49. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que les deux variantes entre crochets devraient être conservées et reliées par une conjonction, avec l'inclusion éventuelle d'un libellé du type "et pour lequel il n'est donc pas le transporteur", et que les crochets les entourant devraient être supprimés;
- Que la version révisée du projet d'article 12 était par ailleurs acceptable.

## **Chapitre 5 – Obligations du transporteur**

### **Projet d'article 13. Transport et livraison des marchandises**

50. Le Groupe de travail a ensuite examiné le projet d'article 13 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. Il a été demandé pourquoi l'expression "lieu de destination" était utilisée à la place de "lieu de livraison", qui était employée dans d'autres dispositions du projet de convention, par exemple à l'alinéa c) du projet d'article 5-1. Le principe selon lequel la terminologie utilisée dans le projet de convention devrait être cohérente, à moins que l'emploi d'une terminologie différente ne se justifie, a été soutenu. Il a été répondu que l'utilisation du terme

“lieu de destination” était appropriée dans le contexte actuel pour clarifier les obligations principales du transporteur et pour établir une distinction avec le lieu de déchargement qui était souvent compris à tort comme étant synonyme du lieu de destination. Cet avis a été soutenu.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 13*

51. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article 13 contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable.

**Projet d'article 14. Obligations particulières**

52. Le Groupe de travail a examiné le projet d'article 14 qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. Il a été proposé d'ajouter les mots “devront obligatoirement être exécutés” après “seront exécutés” dans le paragraphe 2. Il a été dit que ces mots étaient nécessaires car ce paragraphe prévoyait une dérogation au paragraphe 1 du même projet d'article, dérogation qui devrait aussi être permise lorsque les parties convenaient de faire assumer au chargeur l'obligation d'accomplir les opérations visées. Il a été répondu que le libellé actuel du projet d'article 14 était le fruit d'un compromis et que l'insertion d'une référence à une obligation du chargeur prêterait à confusion, en particulier dans le contexte du chapitre 8, qui traitait des obligations du chargeur envers le transporteur.

53. Il a également été dit que la formulation du paragraphe 2 était trop générale et devrait être restreinte afin d'empêcher les transporteurs de décliner systématiquement toute responsabilité pour les dommages occasionnés aux marchandises durant les opérations prévues dans le projet d'article. Il a été répondu que la disposition n'était pas trop générale puisqu'elle visait des tâches très précises et qu'elle était clairement limitée au chargement, à la manutention, à l'arrimage ou au déchargement des marchandises. Il a été suggéré que le projet d'article 14 soit lu dans le contexte de l'alinéa i) du projet d'article 17-3, qui exonérait de responsabilité le transporteur en cas de perte ou de dommage causés aux marchandises lorsque le chargeur accomplissait ces opérations.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 14*

54. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article 14 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable.

**Projet d'article 15. Marchandises pouvant devenir dangereuses**

55. Le Groupe de travail a rappelé que la notion de “danger illicite ou inacceptable” pour l'environnement, qui apparaissait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, avait été modifiée en “danger pour l'environnement” afin d'introduire un critère plus objectif que le transporteur pourrait utiliser concernant les marchandises susceptibles de devenir dangereuses. Toutefois, il a été dit que cette formulation risquait d'établir un critère moins strict que celui qui était appliqué dans le cadre d'autres conventions maritimes internationales et de permettre, par exemple, au transporteur de justifier trop facilement la destruction des marchandises. Nonobstant une proposition visant à revenir au libellé du document A/CN.9/WG.III/WP.56 en rétablissant les mots “danger illicite ou inacceptable” pour l'environnement, le Groupe de travail a rappelé que cette formule avait été rejetée au motif qu'il serait difficile pour le transporteur de juger

si un danger pour l'environnement était "illicite" ou "inacceptable" en vertu des lois des différents pays dans lesquels il exerçait son activité. À la place, il a été proposé de remplacer les mots "risquent apparemment" par "risquent selon toute vraisemblance raisonnable" pour introduire un critère objectif permettant d'apprécier la décision du transporteur de détruire des marchandises qu'il estimait dangereuses.

56. Il a été proposé d'ajouter les mots "et la sûreté d'un pays" à la fin du projet d'article 15 pour prendre en compte les situations qui n'auraient pas d'incidence sur les personnes ou les marchandises, mais qui néanmoins compromettraient la sûreté générale d'un pays. Cette proposition n'a pas reçu un appui suffisant.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 15*

57. Le Groupe de travail est convenu de remplacer "risquent apparemment" par "risquent selon toute vraisemblance raisonnable" dans le texte du projet d'article 15 qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. Sous réserve de cette modification, il est convenu que le texte du projet d'article 15 était acceptable.

### **Projet d'article 16. Obligations particulières applicables au voyage par mer**

#### **Paragraphe 1**

58. Il a été proposé de supprimer les alinéas b) et c) du paragraphe 1 du projet d'article 16 car leur contenu était déjà reflété dans l'alinéa a), qui mentionnait l'obligation de mettre et de maintenir le navire en état de navigabilité. Le maintien de dispositions distinctes a cependant été appuyé, au motif que le libellé des alinéas a), b) et c) correspondait à l'approche adoptée depuis longtemps dans les Règles de La Haye et de La Haye-Visby, à ceci près qu'il conférait un caractère continu à l'obligation du transporteur, celle-ci s'appliquant en effet tout au long du voyage et non pas seulement avant son début. L'attention du Groupe de travail a été attirée sur le fait que tout écart par rapport à ces standards bien connus de diligence raisonnable pourrait poser des problèmes d'interprétation.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 1 du projet d'article 16*

59. Le Groupe de travail est convenu que le paragraphe 1 du projet d'article 16 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable et devait être conservé.

#### **Paragraphe 2**

60. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait précédemment approuvé le paragraphe 2 quant au fond mais que son emplacement restait à déterminer. Il a été noté que le projet d'article 15, qui prévoyait la possibilité de détruire ou de neutraliser les marchandises dangereuses, avait un tout autre objet que le paragraphe 2 du projet d'article 16, lequel envisageait la possibilité de sacrifier des marchandises qui n'étaient pas nécessairement dangereuses pour le salut commun.

61. Il a été proposé, et cette proposition a bénéficié d'un certain soutien, d'insérer le paragraphe 2 dans le chapitre 17 sur les avaries communes, si ce dernier était conservé dans le texte final du projet de convention. Il a été suggéré de placer ce paragraphe dans l'article sur le déroutement dans le cas où le chapitre sur les avaries communes ne serait pas finalement retenu. On a fait observer que l'exercice des

droits prévus au paragraphe 2 par le transporteur pourrait donner lieu à des réclamations pour avarie commune dans certains cas, mais pas dans tous. De ce fait, a-t-on dit, il conviendrait peut-être davantage de placer le texte de ce paragraphe dans un article distinct. Cette proposition a été appuyée.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 2 du projet d'article 16*

62. Le Groupe de travail est convenu que la rédaction du paragraphe 2 du projet d'article 16 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable, que les crochets devraient être supprimés et le texte conservé pour être placé dans un article distinct, qui pourrait être l'article 16 *bis*.

## **Chapitre 6 – Responsabilité du transporteur pour perte, dommage ou retard**

### **Projet d'article 17. Fondement de la responsabilité**

63. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait examiné pour la dernière fois le projet d'article 17 sur le fondement de la responsabilité à sa quatorzième session (voir A/CN.9/572, par. 12 à 80). Le Groupe de travail a procédé à l'examen du projet d'article 17 tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. Il a été rappelé que le texte de ce projet d'article, tel qu'actuellement rédigé, était le résultat d'un large consensus négocié avec soin qui s'est dégagé à la suite de discussions intenses au sein du Groupe de travail pendant plusieurs sessions. Il a été suggéré de garder à l'esprit toute la structure du projet d'article lors de l'examen de paragraphes particuliers, et de faire preuve de prudence lors de toute proposition de modification à apporter au texte soigneusement équilibré.

#### **Paragraphe 1**

64. Le Groupe de travail est convenu que le projet de paragraphe 1 devrait être approuvé tel qu'il est rédigé.

#### **Paragraphe 2**

65. L'avis a été exprimé que, bien qu'il y ait un large accord sur le texte du projet d'article 17, il faudrait apporter certains changements au paragraphe 2 afin de remédier à certaines anomalies apparentes. On a dit en particulier que la liste figurant au paragraphe 3 du projet d'article 17 était exhaustive pour ce qui était des événements qui pouvaient exonérer un transporteur de sa responsabilité, et que le paragraphe 6 visait les situations dans lesquelles les dommages subis par les marchandises n'étaient causés qu'en partie par le transporteur, mais que l'article 2 permettait à ce dernier de se soustraire à sa responsabilité lorsqu'il existait deux causes du dommage, dont l'une avait pu provoquer la totalité de la perte, mais dont une seule était imputable au transporteur. Il a été suggéré de corriger cette anomalie apparente en supprimant les termes "tout ou partie de" et "ou l'une des causes" du texte du paragraphe 2.

66. Bien que cette position ait bénéficié d'une certaine compréhension, il a été fait observer que des questions similaires avaient été soulevées au sein du Groupe de travail lors de sa quatorzième session, et que le texte tel qu'il était rédigé avait alors été appuyé à une majorité écrasante. De plus, il a été dit que l'on pourrait résoudre

de façon satisfaisante le problème apparent évoqué en appliquant le texte actuel, même si celui-ci ne prenait pas en compte la question de manière précise. Il a en outre été indiqué que le projet de convention avait délibérément évité de traiter des questions de causalité, pour les laisser au droit national, et qu'il n'y avait donc pas de raison suffisante de perturber la série complexe de compromis que représentait la rédaction du texte actuel. Il a été suggéré d'insérer une disposition précisant que la causalité et les questions connexes, comme les fautes concurrentes, relevaient du droit national.

67. Le Groupe de travail est convenu que le projet de paragraphe 2 devrait être approuvé tel qu'il était rédigé.

### **Paragraphe 3**

68. Un certain nombre de délégations se sont déclarées favorables à la suppression du paragraphe 3 du projet d'article 17 qui, selon elles, fournissait aux transporteurs une liste excessivement généreuse d'exonérations, tandis que d'autres ont estimé qu'il faudrait revenir sur la suppression de l'erreur de navigation de ce paragraphe lors de sessions antérieures du Groupe de travail, ou du moins en tenir compte lors de l'évaluation de la répartition globale des responsabilités dans le projet de convention. Le Groupe de travail s'est néanmoins prononcé fortement en faveur de l'inclusion du paragraphe 3 tel que rédigé. À l'appui de cette position, un certain nombre de délégations ont mentionné l'équilibre et le consensus délicats auxquels était parvenu le Groupe de travail dans la négociation de l'ensemble du projet d'article, et le soutien exprimé lors des sessions antérieures en faveur de l'inclusion du paragraphe 3 dans le projet de convention.

*Texte entre crochets aux alinéas g), h), i) et k)*

69. Le Groupe de travail a ensuite examiné les termes restés entre crochets au paragraphe 3. Pour ce qui est de l'alinéa h), il a été proposé de supprimer les crochets entourant les termes "de l'expéditeur" et de conserver le texte car, bien que le projet de convention ne se préoccupe pas des questions de représentation, on a estimé qu'il était de bonne politique de ne pas tenir le transporteur responsable d'actes de l'expéditeur causant des dommages aux marchandises. Pour l'alinéa i), il a été proposé de supprimer les crochets entourant les termes "ou une partie exécutante" et de conserver le texte, et, pour l'alinéa k), de supprimer les crochets entourant "ou en son nom" et de conserver le texte. Bien qu'un certain soutien ait été exprimé en faveur de la suppression des termes figurant entre crochets dans ces alinéas, il a été estimé dans l'ensemble que leur maintien clarifiait le texte desdits alinéas, et le Groupe de travail a appuyé les propositions visant à les inclure.

70. En ce qui concerne l'alinéa g), il a été proposé de supprimer les deux variantes entre crochets ainsi que le mot "du", le texte restant ainsi identique à l'article 4-2 p) des Règles de La Haye-Visby. On a exprimé la crainte que le choix du mot "navire" soit beaucoup trop restrictif par rapport à l'approche précédemment plus large suivie dans les Règles de La Haye-Visby, qui englobaient, par exemple, les engins de levage. D'un autre côté, les mots "moyen de transport" avaient une portée trop vaste, bien que le projet de convention soit destiné à être un projet "maritime plus". Si chacune des deux variantes a bénéficié d'un certain soutien, la meilleure solution cependant, selon l'avis qui l'a emporté, était de les supprimer pour s'en tenir à l'approche adoptée dans les Règles de La Haye-Visby.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de paragraphe 3*

71. À l'issue de sa discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De conserver le texte du projet de paragraphe 3 dans sa rédaction actuelle;
- De supprimer de l'alinéa g) les deux variantes entre crochets ainsi que le mot "du"; et
- De conserver les différents mots figurant entre crochets aux alinéas h), i) et k) sans les crochets.

**Paragraphe 4**

72. Il a été proposé d'ajouter les mots "mentionnés au paragraphe 3" après "circonstance" à l'alinéa a), mais cette proposition n'a pas été acceptée et le Groupe de travail est convenu que le projet de paragraphe 4 devrait être adopté dans sa rédaction actuelle.

**Paragraphe 5**

73. La proposition d'alléger le fardeau de la preuve incombant au chargeur, en reportant celui-ci sur le transporteur à l'alinéa a) du projet de paragraphe 5, n'a pas été acceptée par le Groupe de travail. En réponse à une question sur l'intention de l'alinéa b) du texte, il a été précisé que l'idée au paragraphe 5 était d'obliger, à l'alinéa a), la personne ayant un droit sur les marchandises à prouver la cause probable de la perte, du dommage ou du retard tout en donnant au transporteur, à l'alinéa b), la possibilité d'apporter la preuve contraire. Toute ambiguïté concernant cette intention, a-t-on déclaré, devrait être levée. Le Groupe de travail est convenu que le projet de paragraphe 5 devrait être adopté dans sa rédaction actuelle et que toute précision éventuellement nécessaire devrait être apportée comme indiqué plus haut.

**Paragraphe 6**

74. Le Groupe de travail est convenu que le projet de paragraphe 6 devrait être approuvé dans sa rédaction actuelle.

**Projet d'article 18. Responsabilité du transporteur du fait d'autrui****Paragraphe 1**

75. Notant que le paragraphe 1 b) du projet d'article 19 et l'article 34 portaient sur des personnes auxiliaires de la partie exécutante maritime et du chargeur, respectivement, il a été proposé d'aligner le texte du paragraphe 1 du projet d'article 18, qui traitait de personnes auxiliaires du transporteur, sur le libellé de ces deux articles. Il a été proposé de modifier le paragraphe 1 b) comme suit, "de toute personne à qui il a confié l'exécution de l'une quelconque des obligations qui lui incombent en vertu du contrat de transport". On a dit que ce nouveau texte constituerait une formulation plus simple indiquant mieux que le transporteur n'était pas responsable des actes d'une personne agissant sous sa supervision ou son contrôle si cette personne ne s'est pas vu confier l'exécution des obligations du transporteur. Cette proposition n'a pas été soutenue.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 1*

76. Le Groupe de travail est convenu de conserver le texte du paragraphe 1 tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

**Paragraphe 2**

77. La proposition de conserver le texte du paragraphe 2, qui figure actuellement entre crochets, a bénéficié d'un certain appui. On a fait valoir que son maintien favoriserait une plus grande uniformité internationale. Mais la proposition de le supprimer a été fortement soutenue, au motif qu'il faudrait laisser au droit national le soin de définir la portée des contrats de travail ou de la représentation. À cela il a été répondu que, tel qu'il était rédigé, le paragraphe 2 ne portait pas atteinte au droit national et que son application reposait même sur des règles du droit national. De plus, la disposition ne concernait pas les salariés du transporteur, mais seulement la responsabilité du fait d'autrui pour les actes d'autres parties. Si un salarié agissait en dehors de son contrat de travail, un transporteur ne serait probablement pas exonéré de sa responsabilité, car cet événement ne serait pas couvert par la liste contenue dans le projet d'article 17-3. La proposition de supprimer le paragraphe 2 afin de laisser au droit national le soin de définir la portée des contrats de travail et de la représentation a néanmoins été fermement appuyée.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 2*

78. Le Groupe de travail est convenu de supprimer le texte du paragraphe 2 tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

**Paragraphe 3**

79. Le Groupe de travail a examiné ensuite une proposition, présentée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.85 (voir par. 3), visant à ajouter dans le projet d'article 18 un paragraphe 3 précisant qu'un transporteur ne serait pas responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises dans la mesure où cette perte ou ce dommage était imputable à un acte ou à une omission d'un autre chargeur. Il a été noté que cette proposition avait pour but d'apaiser la crainte, exprimée à une session antérieure, que les transporteurs soient néanmoins tenus, aux termes du projet de convention, de répondre d'un retard causé par un seul chargeur envers les autres chargeurs ayant des marchandises à bord du navire (A/CN.9/616, par. 103).

80. L'insertion du texte proposé a bénéficié d'un certain soutien. On a estimé que, si le Groupe de travail avait fait sien l'idée d'exclure toute responsabilité pour retard de la part du chargeur dans le projet de convention, ce dernier pouvait néanmoins faire subir un retard et un dommage aux autres chargeurs. Toutefois, si le Groupe de travail convenait d'insérer le texte proposé, il faudrait encore en étudier l'emplacement et le libellé. Le texte proposé aurait peut-être davantage sa place au paragraphe 3 du projet d'article 17, relatif à la responsabilité du transporteur. Il a été dit également que le texte proposé, qui faisait référence à "un autre chargeur", était ambigu et devrait parler plutôt d'"un autre chargeur dans le cadre d'un autre contrat de transport".

81. Le Groupe de travail a cependant jugé que le texte proposé était inutile car son contenu était déjà suffisamment reflété dans le régime de responsabilité prévu au projet d'article 17.

*Conclusions du Groupe de travail concernant la proposition d'ajouter un paragraphe 3 au projet d'article 18*

82. Le Groupe de travail n'a pas appuyé la proposition d'ajouter un paragraphe 3 au projet d'article 18, présentée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.85.

**Projet d'article 19. Responsabilité des parties exécutantes maritimes**

83. Il a été précisé que le texte entre crochets au paragraphe 1 du projet d'article 19 visait à faire en sorte que les parties exécutantes maritimes ne soient pas couvertes par le projet de convention si elles n'exécutaient pas l'une quelconque de leurs activités dans un État contractant. La proposition de supprimer le texte entre crochets a recueilli un certain appui, mais son maintien a été fortement soutenu. À cet égard, on a souligné que l'exclusion des parties exécutantes maritimes ne signifiait pas que les transporteurs ne seraient pas responsables des actes commis par elles. Elle signifiait en revanche que le chargeur ou le destinataire n'aurait pas de droit d'action direct contre la partie exécutante maritime en vertu du projet de convention, et que ladite partie exécutante maritime ne jouirait pas automatiquement de la même exonération et des mêmes limites de responsabilité que le transporteur en vertu du projet de convention.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 1*

84. Le Groupe de travail est convenu de conserver le texte du paragraphe 1 du projet d'article 19 tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 et de supprimer les crochets.

**Paragraphe 2**

85. Le Groupe de travail a ensuite examiné le paragraphe 2 du projet d'article 19 qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. Il a estimé que, compte tenu de la décision de supprimer le paragraphe 2 du projet d'article 18, il convenait également de supprimer le paragraphe 2 du projet d'article 19.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 2*

86. Le Groupe de travail a décidé que le paragraphe 2 du projet d'article 19 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 devrait être supprimé.

**Paragraphe 3**

87. La définition de la "partie exécutante maritime" étant formulée en termes généraux, il a été proposé de supprimer le paragraphe 3 au motif qu'il serait injuste pour le destinataire d'autoriser un transporteur à faire valoir la limite de responsabilité concernant des obligations supplémentaires qu'il avait assumées ou des limites de responsabilité plus élevées qu'il avait acceptées, mais de refuser de soumettre la partie exécutante maritime à ces mêmes limites sans son consentement exprès. On s'est toutefois déclaré favorable au maintien de ce paragraphe. Il a été dit que si le transporteur contractuel acceptait que sa responsabilité soit plus élevée que ce qui était prévu dans le projet de convention, il serait illogique d'imposer une telle responsabilité à la partie exécutante maritime qui n'était peut-être même pas partie à cet accord.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 3*

88. Le Groupe de travail est convenu que le paragraphe 3 du projet d'article 19 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 devrait être conservé, sous réserve de toute modification des renvois qui pourrait être nécessaire une fois le texte final du projet de convention établi.

**Paragraphe 4***Commentaires généraux et emplacement*

89. On s'est déclaré en faveur du principe général qui sous-tendait le paragraphe 4, à savoir faire bénéficier les salariés, les représentants et les sous-traitants du transporteur et les parties exécutantes maritimes de l'ensemble des droits, exonérations et limites de responsabilité dont disposait le transporteur en vertu du projet de convention pour manquement à ses obligations ou devoirs contractuels, au cas où une action serait intentée directement à leur encontre en vertu du projet de convention, protection qui était souvent recherchée par l'insertion des clauses dites "Himalaya" dans les documents de transport. Il a été convenu que l'expression "exonérations et limites de responsabilité" devrait faire l'objet d'une interprétation extensive, comme le Groupe de travail en était convenu concernant le projet d'article 4.

90. On s'est inquiété de ce qu'il n'était pas facile de savoir si le projet de convention traitait des salariés du transporteur ailleurs que dans le paragraphe 4. Par exemple, l'alinéa b) du projet d'article 18-1, qui faisait référence aux personnes qui s'acquittaient des obligations incombant au transporteur, ne semblait pas se rapporter aux salariés du transporteur. Il a été estimé qu'une clause Himalaya devrait aussi s'appliquer à toute personne qui aidait le transporteur à remplir ses obligations. À cette fin, il a été suggéré d'étendre le paragraphe 4 à l'ensemble des parties qui exécutaient des obligations incombant au transporteur en vertu du projet de convention, y compris ses salariés et ses représentants. On a proposé que le capitaine et l'équipage du navire soient aussi couverts, de même que les entrepreneurs indépendants. L'avis a été exprimé que les définitions actuelles de la "partie exécutante" et de la "partie exécutante maritime" étaient suffisamment générales pour inclure ces personnes. Compte tenu des différentes interprétations possibles, il a été convenu que ces définitions devraient être clarifiées. À cet égard, il a été fait observer que les cas où les membres de l'équipage n'étaient pas des salariés du transporteur mais des salariés du propriétaire du navire ou d'une société d'armement maritime devraient aussi être pris en compte.

91. Le paragraphe 4 traitant de questions autres que les exonérations pour les parties exécutantes maritimes, il a été estimé qu'il conviendrait peut-être davantage de l'insérer à la suite de l'article 4 dans le chapitre premier du projet de convention, qui concernait les dispositions générales. Cet avis a bénéficié d'un certain soutien.

*Texte entre crochets*

92. Le Groupe de travail a ensuite examiné les trois variantes placées entre crochets.

93. Un certain soutien a été exprimé en faveur du maintien de la première variante entre crochets. Il a toutefois été fait remarquer que si cette variante, qui visait uniquement les parties exécutantes maritimes, était conservée, le paragraphe 4

pourrait alors être supprimé car il était déjà couvert par le paragraphe 1 du projet d'article 19.

94. Le maintien de la deuxième variante entre crochets a été fortement appuyé. À ce propos, il a été noté que l'article IV *bis*-2 des Règles de la Haye-Visby étendait la protection offerte par la clause "Himalaya" aux préposés du transporteur, cette protection n'étant pas toujours valable dans tous les pays.

95. La troisième variante entre crochets a bénéficié d'un certain appui au motif qu'elle reflétait mieux – disait-on – le fait que le projet de convention s'appliquait au transport multimodal et non au transport traditionnel de port à port. Il a été estimé que les mots "ou au paragraphe 1, alinéa a), du présent article" pouvaient être supprimés. On s'est toutefois inquiété de ce que cette troisième variante semblait étendre la protection de la clause "Himalaya" aux représentants et aux préposés de transporteurs exécutant un transport intérieur, ce qui serait contraire à la décision du Groupe de travail d'exclure ces transporteurs du champ d'application du projet de convention.

*"si elle [prouve qu'elle] a agi dans le cadre de son contrat, travail ou représentation"*

96. Bien que certaines délégations aient appuyé son maintien, un consensus s'est dégagé en faveur de la suppression de tout le membre de phrase: "si elle [prouve qu'elle] a agi dans le cadre de son contrat, travail ou représentation".

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 4*

97. Le Groupe de travail est convenu:

- De conserver la deuxième variante entre crochets du paragraphe 4 du projet d'article 19, tel qu'elle figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81;
- De réexaminer et éventuellement de reformuler le paragraphe 4 ainsi que les définitions de la "partie exécutante" et de la "partie exécutante maritime" afin d'indiquer précisément les personnes bénéficiant de la protection de la clause "Himalaya" et d'examiner la question de savoir si l'équipage, le capitaine, les entrepreneurs indépendants et les salariés du transporteur en faisaient partie;
- De supprimer à la fin du paragraphe 4 les mots "si elle [prouve qu'elle] a agi dans le cadre de son contrat, travail ou représentation" conformément à la décision de supprimer le paragraphe 2 du projet d'article 18 et de laisser à la loi nationale le soin de définir ce qui entrerait dans le cadre du contrat de travail et de la représentation (voir par. 77 et 78 ci-dessus); et
- De réexaminer l'emplacement du paragraphe 4 compte tenu de ses suggestions.

### **Projet d'article 20. Responsabilité solidaire et compensation**

#### **Paragraphe 1**

98. Le Groupe de travail a ensuite examiné le paragraphe 1 du projet d'article 20, tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81, notant qu'il comportait un passage entre crochets ayant pour objet de préciser le sens du terme "responsabilité

solidaire”. Certaines délégations se sont prononcées en faveur du maintien de ce passage pour les pays où la responsabilité solidaire n’était pas bien reconnue, en vue de promouvoir une interprétation harmonisée du terme. D’autres s’y sont toutefois opposées étant donné qu’un certain nombre de conventions internationales employaient aussi ce terme sans prévoir de définition. On a exprimé la crainte que l’inclusion d’une telle définition pose des problèmes d’interprétation. Il a aussi été estimé que la définition était excessivement simpliste et risquait de ne pas rendre suffisamment compte des nuances subtiles dans l’emploi de ce terme dans différents pays.

99. Il a été proposé de supprimer les références aux articles 25, 62 et 63 au motif que les limites qui y étaient prévues s’appliqueraient qu’ils soient mentionnés ou non. Cette proposition n’a pas reçu un appui suffisant.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 1*

100. Le Groupe de travail est convenu de supprimer le texte entre crochets du paragraphe 1.

**Paragraphe 2**

101. Il a été convenu que les mots “toutes ces personnes” visaient à englober toutes les parties solidairement responsables. On s’est demandé comment le paragraphe 2 s’appliquerait au cas où un transporteur dérogerait contractuellement aux dispositions du projet de convention et augmenterait les limites de sa responsabilité. Il a été répondu que les limites globales de responsabilité auxquelles la disposition faisait référence visaient à prendre en compte les limites de responsabilité plus élevées acceptées volontairement par le transporteur, qui correspondraient alors au montant mentionné dans le projet de paragraphe 2.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 2*

102. Le Groupe de travail est convenu de conserver le paragraphe 2.

**Paragraphe 3**

103. Le Groupe de travail a ensuite examiné le projet de paragraphe 3 tel qu’il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. Il lui a été rappelé que les paragraphes 1 et 2 visaient à empêcher que les limites globales de responsabilité soient contournées par un ayant droit qui intenterait une action en justice contre plusieurs parties. Le paragraphe 3 avait été inséré pour éviter le risque que, dans certains pays, un tribunal estime que le montant perçu par un ayant droit qui obtenait gain de cause contre une partie exécutante non maritime ne devait pas être déduit d’une réclamation formée en vertu du projet de convention. On a fait valoir que le paragraphe 3, tel qu’il était rédigé, pouvait donner lieu à deux interprétations, à savoir que la réparation perçue du fait de l’action intentée en dehors du projet de convention serait déduite, selon la première interprétation, du montant total du dommage et, selon la seconde, du montant de la limite de responsabilité prévu dans le projet de convention. On a appuyé l’avis selon lequel la première interprétation était acceptable et correspondait en fait à la conclusion qui serait tirée dans la plupart des pays, mais que la seconde ne l’était pas. Il a été précisé qu’à l’origine, lorsque l’insertion de ce paragraphe dans le projet de convention avait été proposée, c’était la seconde interprétation qui était voulue.

104. La suppression du paragraphe 3 a été soutenue au motif que son effet n'était pas clair et qu'il risquait de poser des problèmes de procédure, par exemple pour déterminer à qui incombait la charge de prouver si une action avait été intentée avec succès contre la partie exécutante non maritime ou non.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 3*

105. Le Groupe de travail est convenu de supprimer le paragraphe 3.

**Projet d'article 22. Calcul de la réparation**

106. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du projet d'article 22 sur le calcul de la réparation remontait à sa treizième session (voir A/CN.9/552, par. 32 à 37). Celui-ci a ensuite examiné le projet d'article 22 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

**Paragraphe 1**

107. Le Groupe de travail, tout en ayant à l'esprit qu'il serait peut-être nécessaire de revoir le renvoi au projet d'article 11 dans le cas où le texte de ce dernier serait modifié, est convenu que le projet de paragraphe 1 devrait être approuvé dans sa rédaction actuelle.

**Paragraphe 2**

108. Il a été proposé d'inverser l'ordre des facteurs à prendre en considération pour déterminer la valeur des marchandises dans le projet de paragraphe 2, de sorte que la valeur marchande viendrait avant le cours en bourse. Cette proposition n'a cependant pas reçu d'appui suffisant et le projet de paragraphe 2 a été approuvé dans sa rédaction actuelle.

**Paragraphe 3**

109. Le Groupe de travail est convenu que le projet de paragraphe 3 devrait être approuvé dans sa rédaction actuelle.

**Projet d'article 23. Avis de perte, de dommage ou de retard**

110. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du projet d'article 23 sur l'avis de perte, de dommage ou de retard remontait à sa treizième session (voir A/CN.9/552, par. 63 à 87). Celui-ci a ensuite examiné le projet d'article 23 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

**Paragraphe 1**

*Effet juridique du projet de paragraphe 1*

111. L'application du projet de paragraphe 1 a de nouveau suscité des inquiétudes semblables à celles exprimées durant la treizième session du Groupe de travail (voir A/CN.9/552, par. 65). Il a été estimé, et cet avis a été soutenu, que ce projet de paragraphe était inutile car l'envoi ou non d'un avis au transporteur ou à la partie exécutante était sans incidence sur la charge de la preuve qui incombait respectivement au transporteur et à l'ayant droit conformément au régime général de responsabilité établi dans le projet d'article 17. En outre, a-t-on fait remarquer, dans certains pays, la disposition sur laquelle se fondait le projet d'article, en

l'occurrence l'article 3-6 des Règles de La Haye, avait été source de confusion et conduit certains tribunaux à conclure que le défaut de notification emportait déchéance du droit de demander réparation du préjudice conformément à l'instrument. Le Groupe de travail a donc été instamment invité à supprimer le projet de paragraphe 1 ou, à défaut, à indiquer clairement que le défaut de notification dans ce projet de disposition ne devait avoir aucun effet juridique particulier.

112. À cela on a répondu que le projet de paragraphe n'avait pas pour objet d'attribuer un effet juridique particulier au défaut de notification. Le projet de disposition avait néanmoins un effet pratique positif, à savoir celui d'imposer l'envoi le plus rapidement possible d'un avis de perte ou de dommage au transporteur pour lui permettre d'inspecter les marchandises, dans l'hypothèse où ces dernières n'auraient fait l'objet d'aucune inspection contradictoire. S'il n'a pas accepté de revenir sur sa décision précédente de conserver le projet de paragraphe 1, le Groupe de travail est en revanche convenu que le projet de paragraphe ne devait pas avoir pour effet de priver les personnes ayant un droit sur les marchandises de présenter des réclamations dans le cadre du projet de convention et, en particulier, qu'il ne devait avoir aucune incidence sur le régime de responsabilité et la charge de la preuve prévus dans le projet d'article 17.

#### *Délai*

113. Parmi les différents délais de notification proposés entre crochets, celui de trois jours ouvrables a bénéficié d'un certain soutien, du fait surtout que le projet de paragraphe avait pour objet de faire en sorte que les marchandises endommagées soient inspectées le plus rapidement possible. Le Groupe de travail a cependant exprimé une préférence pour un délai de sept jours ouvrables au lieu de livraison parmi les variantes présentées.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de paragraphe 1*

114. À l'issue de sa discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De conserver dans sa rédaction actuelle le projet de paragraphe 1;
- De conserver, sans les crochets, les mots “sept jours ouvrables au lieu de livraison” et de supprimer tous les autres délais proposés entre crochets; et
- De bien préciser que le projet de paragraphe 1 n'avait aucun effet en matière de preuve ni ne contredisait ou modifiait aucunement le régime de responsabilité et la charge de la preuve prévus dans le projet d'article 17.

#### **Paragraphe 2**

115. Le Groupe de travail est convenu de ne pas aborder ce paragraphe avant d'avoir examiné plus généralement la question du retard de la part du chargeur et du transporteur.

#### **Paragraphe 3**

116. Il a été fait observer que les mots “a le même effet”, employés dans le projet de paragraphe 3, se rapportaient à l'avis mentionné dans le projet de paragraphe 1,

dont on estimait dans ce contexte qu'il était sans effet juridique particulier (voir plus haut, par. 112). Le Groupe de travail est convenu que le projet de paragraphe 3 devrait être approuvé dans sa rédaction actuelle.

#### **Paragraphe 4**

117. Le Groupe de travail est convenu que le projet de paragraphe 4 devrait être adopté dans sa rédaction actuelle.

### **Chapitre 7 – Dispositions supplémentaires relatives à des étapes particulières du transport**

#### **Projet d'article 24. Déroutement durant le transport par mer**

118. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du projet d'article 24 sur le déroutement durant le transport par mer remontait à sa treizième session (voir A/CN.9/552, par. 100 à 102). Celui-ci a ensuite examiné le projet d'article 24 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

119. Le Groupe de travail est convenu que le projet d'article 24 devrait être approuvé dans sa rédaction actuelle.

#### **Projet d'article 25. Marchandises en pontée sur des navires**

120. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du projet d'article 25 sur les marchandises en pontée remontait à sa treizième session (voir A/CN.9/552, par. 103 à 117). Celui-ci a ensuite examiné le projet d'article 25 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. On s'est demandé d'une manière générale si le projet d'article 25 avait bien sa place dans le chapitre 7.

#### **Paragraphes 1, 2, 3 et 4**

121. Le Groupe de travail est convenu que les projets de paragraphes 1, 2, 3 et 4 devraient être approuvés dans leur rédaction actuelle.

#### **Paragraphe 5**

122. Il a été noté que le projet de paragraphe 5 figurait entre crochets et qu'il contenait quatre membres de phrase également entre crochets.

#### *Texte du paragraphe lui-même et emplacement*

123. Selon un avis, le projet de paragraphe 5 devrait être purement et simplement supprimé et, en tout état de cause, il faudrait dans le cadre du projet de convention recourir au projet d'article 64 lorsque des marchandises transportées en pontée, alors qu'elles n'auraient pas dû l'être, avaient été endommagées ou perdues. Il a cependant été précisé que le projet de paragraphe 5 n'avait pas pour objet d'abaisser le seuil de déchéance du droit de limiter sa responsabilité prévu dans le projet d'article 64, lequel devait rester la règle générale dans le projet de convention. Il convenait toutefois de considérer le non-respect par le transporteur de sa promesse expresse de transporter les marchandises en cale comme un cas méritant une sanction spéciale.

124. Le Groupe de travail est convenu dans son ensemble que les crochets entourant le projet de paragraphe devaient être supprimés et le texte conservé. La proposition de déplacer cette disposition pour en faire un nouveau paragraphe du projet d'article 24 n'a pas été adoptée. En revanche, la proposition d'aligner l'expression "ne pas avoir le droit de limiter sa responsabilité", employée dans le projet de paragraphe 5, sur celle employée dans le projet d'article 64 "ne pas pouvoir se prévaloir de la limitation de responsabilité", a été acceptée.

*"[expressément]", "[[qui résulte uniquement] [dans la mesure où ce dommage résulte] de leur transport en pontée]"*

125. Le Groupe de travail a examiné ensuite les membres de phrase figurant entre crochets dans le projet de disposition lui-même. Bien que quelques avis contraires aient été exprimés, il est convenu de conserver l'adverbe "expressément" et de supprimer les crochets l'entourant; de supprimer les mots "qui résulte uniquement" ainsi que les crochets; de conserver sans les crochets les mots "dans la mesure où ce dommage résulte"; et de conserver également les mots "de leur transport en pontée" tout en supprimant les crochets entourant tout le membre final de la phrase. On a jugé que le fait de subordonner la déchéance du droit de limiter sa responsabilité à l'exigence d'un consentement exprès était important pour que le transporteur puisse prévoir qu'il s'exposait à cette sanction. En outre, les mots "dans la mesure où ce dommage résulte" étaient préférables aux mots "qui résulte uniquement", car ils étaient conformes au principe général de causalité adopté dans le projet de convention.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de paragraphe 5*

126. À l'issue de sa discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De conserver le projet de paragraphe 5 dans sa rédaction actuelle et de supprimer les crochets l'entourant;
- D'aligner les mots "ne pas avoir le droit de limiter sa responsabilité", employés dans le projet de paragraphe 5, sur l'expression employée dans le projet d'article 64 "ne pas pouvoir se prévaloir de la limitation de responsabilité"; et
- De modifier le projet de paragraphe en tenant compte des variantes qu'il a choisies comme indiqué au paragraphe 125 ci-dessus.

## **Chapitre premier – Dispositions générales**

### **Projet d'article premier. Définitions**

127. Conformément à sa décision antérieure d'examiner les définitions en même temps que les articles de fond contenant des termes définis (voir plus haut par. 9), le Groupe de travail a procédé à l'examen des définitions de "partie exécutante", "partie exécutante maritime" et "partie exécutante non maritime" qui figurent aux paragraphes 6, 7 et 8, respectivement, du projet d'article premier contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

**Paragraphes 6 et 7 – “partie exécutive” et “partie exécutive maritime”**

128. Le Groupe de travail a noté que la définition de “partie exécutive” comportait deux phrases, la première décrivant la partie exécutive et la seconde étendant cette définition initiale aux salariés, représentants et sous-traitants. Il a été noté que l’objet de la définition de “partie exécutive” était de régler trois questions différentes, qu’il ne faudrait pas confondre. Premièrement, la définition visait les parties qui exécutaient les activités du transporteur en vertu d’un contrat de transport, généralement des sous-traitants, et leur responsabilité solidaire avec le transporteur contractant. Deuxièmement, elle visait à régir la responsabilité de la partie exécutive du fait de ses salariés ou des autres personnes travaillant à son service. Et troisièmement, elle visait, en conjonction avec les projets d’articles 4 et 19, à étendre la protection de la clause dite “Himalaya” à ces salariés, représentants ou sous-traitants.

129. Il a été noté que la définition de “partie exécutive maritime” renvoyait à celle de “partie exécutive” et qu’elle incluait donc elle aussi les salariés, représentants et sous-traitants. On a fait observer que la définition, telle qu’elle était formulée, pouvait avoir pour effet non voulu d’imposer directement toute responsabilité contractuelle éventuelle d’une partie exécutive maritime en vertu du contrat de transport à un salarié, représentant ou sous-traitant, et l’on a appuyé l’avis selon lequel il faudrait la revoir, de manière à éviter une telle conséquence. À ce propos, on a fait observer que le fait de rendre les salariés directement responsables contractuellement serait incompatible avec de nombreuses lois nationales qui les protégeaient contre une telle responsabilité.

130. En réponse, il a été expliqué que la raison pour laquelle la définition avait été formulée de façon si large était d’éviter le problème de la relativité des contrats qui s’était posé dans la jurisprudence à propos des clauses Himalaya, qui permettaient une telle protection pour les seuls sous-traitants, mais non pour les personnes se situant plus loin dans la chaîne des contrats. De plus, on a dit qu’il était difficile d’envisager, d’un point de vue pratique et, dans certains pays, d’un point de vue juridique, une situation dans laquelle un simple salarié serait tenu responsable en tant que partie exécutive maritime, y compris toutes les responsabilités qui en découleraient. On a fait valoir qu’il serait peu probable, dans la pratique, qu’un propriétaire de marchandises poursuive directement un salarié, au motif que les parties à un litige avaient tendance à poursuivre ceux qui avaient le plus de moyens financiers pour exécuter un jugement. Il a été conseillé, pour le cas où la définition devrait être modifiée, de veiller à ne pas supprimer par erreur la responsabilité des employeurs du fait d’autrui et, dans la mesure où il était fait référence dans tout le projet de convention aux “parties exécutives” et aux “parties exécutives maritimes”, de ne pas apporter de modifications qui pourraient avoir des conséquences non voulues ailleurs dans le texte.

131. Il a été proposé que le Groupe de travail envisage de reformuler la définition. Il a été convenu que, ce faisant, il devrait examiner tous les articles de fond, dans l’ensemble du texte, qui faisaient référence à la définition et s’appuyer sur les principes directeurs ci-après:

- Les transporteurs et sous-traitants devraient être solidairement responsables;
- Les transporteurs et employeurs devraient être responsables du fait de leurs salariés; et

- La protection de la clause dite "Himalaya" devrait s'appliquer aux salariés de la même manière qu'elle s'applique aux employeurs et ne pas être limitée dans son application par le principe de la relativité des contrats.

*Proposition d'exclure les transporteurs ferroviaires*

132. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait pris la décision de principe d'exclure les transporteurs intérieurs du projet de convention.

133. Comme il est indiqué dans le document A/CN.9/WG.III/WP.84, il a été proposé que les transporteurs ferroviaires, même s'ils fournissaient des services à l'intérieur d'un port, soient exclus de la définition de "partie exécutante maritime". À cette fin, il a été proposé d'ajouter la phrase suivante à la fin du projet de paragraphe 7 de l'article premier (définition de "partie exécutante maritime"): "Un transporteur ferroviaire, même s'il fournit des services qui relèvent des obligations du transporteur après l'arrivée des marchandises au port de chargement ou avant leur départ du port de déchargement, est une partie exécutante non maritime."

134. À l'appui de cette proposition, on a fait valoir qu'elle telle exclusion était justifiée du fait que, dans la réalité, s'il était vrai que les transporteurs ferroviaires s'apparentaient dans une certaine mesure aux autres transporteurs intérieurs en ce sens qu'ils retiraient des marchandises ou les remettaient en vue de leur transport à l'intérieur d'une zone portuaire, ils en différaient considérablement en ce sens que le but ultime de leurs services était à peu près exclusivement de déplacer des marchandises sur de grandes distances pour les faire entrer dans un port ou les en faire sortir, et non simplement de les déplacer à l'intérieur du port.

135. On a demandé si une exclusion spécifique était nécessaire, étant donné que le texte existant du projet de convention indiquait clairement que les transporteurs intérieurs étaient presque invariablement classés comme tels et n'étaient pas visés par la définition de partie exécutante maritime, et n'entraient donc pas dans le champ d'application du projet de convention. Il a été répondu qu'en l'absence de disposition expresse, les tribunaux seraient tenus d'effectuer une analyse cas par cas pour déterminer si un transporteur ferroviaire était couvert ou non par la définition. On a dit qu'une exclusion expresse apportait de la clarté et réduirait les contentieux sur cette question.

136. On s'est dit préoccupé par le fait que les conséquences d'une exclusion générale pour les transporteurs ferroviaires n'avaient pas été entièrement examinées. Un problème soulevé a été qu'une série de transporteurs de divers types pourraient chercher à être exclus eux aussi du champ d'application du projet de convention. De plus, l'avis a été exprimé qu'une approche préférable à l'exclusion générale serait peut-être d'indiquer plus clairement dans le texte que le projet de convention ne s'appliquait pas si le transport maritime n'était ni envisagé ni effectivement exécuté, car on a fait valoir que les transitaires avaient besoin de suffisamment de souplesse pour exécuter les contrats de transport de la manière qu'ils jugeaient appropriée, y compris du droit d'utiliser les modes de transport optimaux.

137. Il a été demandé aussi pourquoi une telle exclusion devrait être limitée aux transporteurs ferroviaires. L'avis selon lequel elle devrait être étendue aux transporteurs routiers (comme cela est proposé dans le document A/CN.9/WG.III/WP.90) et éventuellement aux barges de transport intérieur, a bénéficié d'un certain appui. Il a été dit à ce propos que les camionneurs,

contrairement aux transporteurs ferroviaires, pouvaient exécuter des transports purement intérieurs ainsi que des services exclusivement à l'intérieur de la zone portuaire, et qu'il faudrait donc peut-être formuler toute exclusion concernant le transport routier en d'autres termes que ceux qui s'appliquaient au transport ferroviaire. On a fait observer qu'une exclusion englobant à la fois les transporteurs routiers et ferroviaires risquait d'être rédigée de manière trop générale et d'exclure les routiers qui fournissaient uniquement des services dans la zone portuaire et devraient être considérés comme des "parties exécutantes maritimes". Une proposition visant à permettre une approche plus nuancée du problème envisageait une exclusion qui pourrait être formulée comme suit: "un transporteur ferroviaire ou un transporteur routier est une partie exécutante maritime uniquement lorsqu'il exécute ou s'engage à exécuter ses services exclusivement à l'intérieur de la zone portuaire". Cette proposition a bénéficié d'un certain appui.

*Conclusions du Groupe de travail concernant les projets de paragraphes 6 et 7*

138. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé qu'il attendrait, pour prendre une décision concernant les définitions de "partie exécutante" et "partie exécutante maritime", d'avoir examiné les dispositions remaniées, notamment une exclusion éventuelle des transporteurs ferroviaires et peut-être d'autres transporteurs intérieurs de la définition de partie exécutante maritime, en tenant compte des propositions faites en son sein.

**Paragraphe 8 – "partie exécutante non maritime"**

139. Le Groupe de travail a noté que le terme "partie exécutante non maritime" n'était employé qu'au paragraphe 3 du projet d'article 20. À la lumière de sa décision antérieure de supprimer ce paragraphe (voir plus haut par. 105), il est convenu de supprimer cette définition.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de paragraphe 8*

140. Le Groupe de travail est convenu de supprimer la définition de "partie exécutante non maritime" figurant au projet de paragraphe 8.

**Version révisée du projet d'article 1-6 et 1-7 ("partie exécutante" et "partie exécutante maritime"); et des projets d'articles 4, 18 et 19**

141. Conformément à sa décision antérieure de réexaminer les définitions reformulées de la "partie exécutante" et de la "partie exécutante maritime" qui figuraient initialement aux paragraphes 6 et 7 du projet d'article premier (voir ci-dessus par. 138), le Groupe de travail a poursuivi ses délibérations en se fondant sur la version révisée ci-après de ces dispositions et des projets d'articles 4, 18 et 19.

"Article premier. Définitions

6. a) Le terme "partie exécutante" désigne une personne autre que le transporteur qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations de ce dernier découlant d'un contrat de transport en ce qui concerne la réception, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, le soin, le déchargement ou la livraison des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous sa supervision ou son contrôle. Il désigne aussi les représentants ou les

sous-traitants d'une partie exécutante dans la mesure où ceux-ci s'acquittent également ou s'engagent également à s'acquitter de l'une quelconque des obligations du transporteur découlant d'un contrat de transport.

- b) Le terme "partie exécutante" ne désigne pas:
  - i) un salarié du transporteur ou d'une partie exécutante; ni
  - ii) une personne qui est engagée, directement ou indirectement, par un chargeur, un chargeur documentaire, l'expéditeur, la partie contrôlante ou le destinataire et non par le transporteur.

7. Le terme "partie exécutante maritime" désigne une partie exécutante dans la mesure où elle s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations du transporteur pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement d'un navire et leur départ du port de déchargement d'un navire. Toutefois, en cas de transbordement, il ne s'entend pas d'une partie exécutante qui s'acquitte, durant une étape intérieure, 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. Un transporteur intérieur est une partie exécutante maritime uniquement s'il fournit ou s'engage à fournir ses services exclusivement à l'intérieur d'une zone portuaire.

#### Article 4. Applicabilité des exonérations et des limites de responsabilité

[L'actuel article 4 devient le paragraphe 1.]

2. Si une procédure judiciaire ou arbitrale relative à une perte [,] [ou] un dommage [ou un retard] visé par la présente Convention est engagée contre le capitaine, l'équipage ou toute autre personne fournissant des services à bord du navire ou contre les salariés ou les représentants d'un transporteur ou d'une partie exécutante maritime, ces personnes bénéficient des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

3. Le paragraphe 2 s'applique que la procédure judiciaire ou arbitrale soit fondée sur la responsabilité contractuelle, délictuelle ou autrement.

#### Article 18. Responsabilité du transporteur du fait d'autrui

Le transporteur répond du manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention causé par les actes ou omissions:

- a) De toute partie exécutante;
- b) Du capitaine ou de l'équipage du navire;
- c) De ses propres salariés ou représentants ou de ceux d'une partie exécutante; ou
- d) De toute autre personne 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 elle agit, directement ou indirectement, à la demande de ce dernier ou sous sa supervision ou son contrôle.

#### Article 19. Responsabilité des parties exécutantes maritimes

1. Une partie exécutante maritime qui a initialement reçu les marchandises à transporter dans un État contractant, les a finalement livrées

dans un État contractant, ou a exécuté ses activités concernant les marchandises dans un port d'un État contractant, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement d'un navire et leur départ du port de déchargement d'un navire, au moment où elle a la garde des marchandises ou 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:

a) Est soumise aux obligations et responsabilités imposées et bénéficie des exonérations et des limites de responsabilité reconnues au transporteur par la présente Convention; et

b) Répond d'un manquement aux obligations que lui impose la présente Convention causé par les actes et omissions d'une personne à qui elle a confié l'exécution de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport."

142. Il a été indiqué que les définitions de la "partie exécutante" et de la "partie exécutante maritime" avaient été reformulées conformément aux trois principes directeurs convenus par le Groupe de travail à cette fin (voir ci-dessus, par. 131). Dans le texte révisé, la "partie exécutante" était définie de manière étroite, l'alinéa a) énumérant les personnes incluses dans la définition et l'alinéa b) les personnes exclues, ce qui, a-t-on pensé, éliminait le risque qu'un salarié de la partie exécutante maritime soit tenu responsable en vertu du projet de convention pour les actions de son employeur. Il a aussi été indiqué qu'on avait étendu la liste des personnes visées par la disposition sur la responsabilité pour fait d'autrui au projet d'article 18 de manière à y inclure expressément les personnes qui, conformément à la décision du Groupe de travail, devaient bénéficier d'une telle protection. En outre, la protection automatique avait été prévue expressément pour cette plus grande catégorie de personnes, comme l'avait convenu le Groupe de travail, et la protection en vertu du projet d'article 4 avait été élargie, de petites modifications supplémentaires ayant aussi été apportées au libellé de cette disposition, telles que l'ajout d'une référence à la procédure arbitrale. Quelques modifications techniques, comme l'insertion d'une partie du paragraphe 1 a) dans le chapeau, avaient aussi été apportées au projet d'article 19-1. Enfin, il a été expliqué que la dernière phrase de la définition de la "partie exécutante maritime" visait à exclure expressément, conformément à la décision du Groupe de travail, les transporteurs intérieurs qui se limitaient à faire entrer et sortir les marchandises dans la zone portuaire.

*"par le transporteur" dans le projet d'article 1-6 b) ii)*

143. Il a été estimé que les mots "par le transporteur" à la fin du projet d'article 1-6 b) ii), jugés redondants, pouvaient être supprimés. Il a toutefois été objecté que ces mots étaient nécessaires du fait que l'alinéa b) énumérait les personnes exclues de la définition et que le sous-alinéa ii) renvoyait expressément à la situation prévue par le projet d'article 14-2, dans laquelle un chargeur ou une autre personne pouvait accepter de s'acquitter d'obligations normalement exécutées par le transporteur. En pareil cas, a-t-on précisé, le projet de convention devrait exclure de la définition les personnes engagées, directement ou indirectement, par des personnes ayant un droit sur les marchandises mais, le transporteur étant également engagé par le chargeur, il fallait inclure ces mots pour faire en sorte que le transporteur ne soit pas exclu en tant que "partie exécutante".

*“Transporteur intérieur” dans le projet d’article 1-7*

144. En réponse à la crainte, attribuable en partie à des incertitudes concernant la traduction dans les différentes versions linguistiques du texte, que le terme “transporteur intérieur” n’inclue pas le transport par voie d’eau intérieure, le Groupe de travail a affirmé que le terme visait à englober le transport routier, ferroviaire et par voie d’eau intérieure. Il a été demandé, et cette demande a été soutenue, que cette intention soit clarifiée dans le texte, et il a été proposé – proposition également appuyée – que le statut des transbordeurs exploités par des transporteurs intérieurs soit également clarifié, éventuellement dans la définition du contrat de transport de marchandises par mer plutôt que dans celle de la “partie exécutante maritime”.

145. Il a été noté en outre que le terme “transporteur intérieur” n’était peut-être pas idéal, le mot “transporteur” étant un terme défini, et on a estimé que le terme “partie exécutante intérieure” serait peut-être préférable. Cette idée n’a toutefois pas été soutenue car, a-t-il été estimé, on risquait d’exclure involontairement de la définition de la “partie exécutante maritime” certaines parties exécutantes intérieures qui devaient de tout évidence être incluses, par exemple les personnes élaborant le plan d’arrimage, qui pouvaient travailler exclusivement depuis un bureau situé à l’extérieur du port, mais qui étaient clairement des parties exécutantes maritimes.

*“transbordement” et “port” dans le projet d’article 1-7*

146. Une question a été posée concernant l’exclusion, en cas de transbordement, de certaines parties exécutantes de la définition de la “partie exécutante maritime”. Même s’il a été admis que le Groupe de travail était convenu de ce traitement, on s’est dit préoccupé par la lacune évidente que celui-ci créait dans le champ d’application du projet de convention. Néanmoins, le texte a été accepté sous sa forme actuelle.

147. Une autre question rédactionnelle a été soulevée concernant la deuxième phrase de la définition de la “partie exécutante maritime”, qui faisait référence au transbordement. Il a été estimé que cette phrase pouvait être supprimée car elle était couverte par la dernière phrase de la définition qui englobait uniquement les transporteurs intérieurs qui fournissaient leurs services exclusivement à l’intérieur d’une zone portuaire, excluant par là même ceux qui participaient au transbordement sans que leurs services se limitent exclusivement à une zone portuaire mais qui voyageaient entre les ports. Cet avis a bénéficié d’un certain soutien et il a été suggéré qu’il en soit tenu compte lors de modifications rédactionnelles ultérieures.

148. On a toutefois exprimé la crainte que, pour les très grands ports ou les ports très proches géographiquement, ou pour des ports différents gérés par une autorité unique, il ne soit très difficile de savoir si une partie exécutante fournissait ses services “exclusivement à l’intérieur d’une zone portuaire” et, par conséquent, très difficile de déterminer qui avait qualité de “partie exécutante maritime”. Ces préoccupations ont trouvé un écho favorable de même que la proposition selon laquelle le Groupe de travail pourrait envisager d’exclure entièrement les transporteurs intérieurs de l’application du projet de convention. En réponse, il a été noté que le Groupe de travail était précédemment convenu de laisser aux autorités locales et aux autorités judiciaires le soin de décider de ce qui constituait un “port”, étant donné que les avis sur cette question divergeaient fortement en fonction des

conditions géographiques. Il a aussi été indiqué qu'il était malaisé de savoir si cela constituerait un grave problème et qu'en toute hypothèse le projet de convention n'avait pas défini un certain nombre de termes étant donné son incapacité à répondre à chaque question. En outre, il a été noté que les Règles de Hambourg faisaient référence au "port" sans en donner de définition. En dépit des préoccupations exprimées face au risque qu'une telle approche de la "délimitation" d'un port particulier ne donne lieu à des litiges inutiles et coûteux pour établir la signification du mot "port" au niveau local, il a été convenu qu'une solution consistant à exclure, comme cela était proposé, tous les transporteurs intérieurs, aurait d'importantes répercussions sur l'ensemble du projet de convention. En conséquence, l'approche actuelle adoptée dans le projet d'article 1-7 a été largement soutenue.

#### *Projet d'article 4*

149. Il a été observé que le paragraphe 1 du projet d'article 4 devrait être modifié par l'insertion du terme "procédure arbitrale" afin de l'harmoniser avec les paragraphes additionnels proposés dans le texte révisé. À une question sur l'emploi de la formule "ces personnes bénéficient des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente Convention" dans le texte révisé, il a été expliqué que cette formule différait de celle du texte original pour qu'il soit clair que lorsque, par exemple, un transporteur acceptait par contrat d'augmenter la limite de sa responsabilité, une personne visée dans le projet d'article 4 ne serait pas liée par cet accord contractuel mais serait soumise aux dispositions du projet de convention. Cette approche a été appuyée et la clarification du texte dans ce sens a été encouragée.

#### *Divers problèmes rédactionnels*

150. Il a été indiqué que la définition de la "partie exécutante" comprenait les représentants mais excluait les salariés et que, dans certains pays, ces deux catégories de personnes seraient traitées de manière similaire. En réponse à une question, il a été noté qu'il y avait une redondance dans le projet d'article 18 qui devrait être corrigée car l'alinéa a) faisait référence à "toute partie exécutante" et l'alinéa c) incluait les "représentants" alors que ces derniers étaient déjà inclus dans la définition de la "partie exécutante". Il a toutefois été estimé que cette question méritait d'être examinée plus attentivement car il pouvait encore être nécessaire de mentionner les "représentants du transporteur" dans le projet d'article 18. Il a également été proposé que les "représentants du transporteur" soient expressément inclus dans la définition de la "partie exécutante".

151. En réponse à une question concernant le traitement des salariés et des représentants dans le projet d'article 19-1 b), il a été noté que la formule "une personne à qui elle a confié l'exécution" visait précisément ces deux catégories de personnes. Il a toutefois été convenu que, si un doute subsistait à cet égard, le capitaine et l'équipage du navire, les salariés et les représentants devraient être mentionnés dans le texte du projet d'article 19-1 b). On a exprimé une préférence pour une telle clarification dans le texte, mais il a également été fait observer que cette mention devrait être très précise pour ne viser que le capitaine et l'équipage du navire qui accomplissaient la partie maritime du transport dont la partie exécutante maritime était responsable.

152. Une question a aussi été posée concernant l'extension de la protection de la clause "Himalaya" aux entrepreneurs indépendants. Il a été indiqué que les "sous-traitants" étaient couverts par la définition de la "partie exécutive" et bénéficiaient donc de la protection offerte par cette clause puisque la "partie exécutive" en bénéficiait, mais il a été fait remarquer que, si le texte n'était pas clair, on pourrait envisager d'ajouter les mots "entrepreneurs indépendants".

*Conclusions du Groupe de travail concernant le texte révisé*

153. À l'issue de sa discussion, le Groupe de travail:

- A estimé que le texte révisé correspondait à ses décisions antérieures;
- A prié le secrétariat d'examiner certaines propositions rédactionnelles exposées dans les paragraphes précédents, y compris la liste des personnes exclues de la définition de la "partie exécutive"; le traitement des "représentants" dans les projets d'articles 1-6, 4-2 et 18; et un libellé approprié pour inclure le transport par voies d'eau intérieures dans la dernière phrase du projet d'article 1-7;
- A jugé par ailleurs que le texte révisé était dans l'ensemble acceptable.

## **Chapitre 19 – Validité des clauses contractuelles**

### **Remarques générales**

154. Conformément à sa décision antérieure d'examiner toutes les dispositions affectant le champ d'application du projet de convention à la session en cours, le Groupe de travail a entrepris d'examiner les dispositions du chapitre 19 du projet de convention (Validité des clauses contractuelles), en même temps que la définition de "contrat de volume" (article premier, paragraphe 2), après avoir eu suffisamment de temps pour étudier les propositions qui avaient été soumises par certaines délégations sur la question de la liberté contractuelle dans le cadre du projet de convention (propositions communes de l'Australie et de la France contenues dans les documents A/CN.9/612 et A/CN.9/WG.III/WP.88).

### **Projet d'article 88. Dispositions générales**

155. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du projet d'article 88 sur la validité des clauses contractuelles remontait à sa dix-septième session (voir A/CN.9/594, par. 146 à 153). Le Groupe de travail a entrepris d'examiner l'article 88 tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

#### **Paragraphe 1**

156. Le Groupe de travail est convenu que le projet de paragraphe 1 devait être adopté tel quel.

#### **Paragraphe 2**

157. Il a été suggéré que le paragraphe 2, qui portait sur les exclusions et les limitations apportées dans le contrat de transport aux obligations et responsabilités du chargeur, soit rédigé de manière similaire au paragraphe 1, qui portait sur les exclusions et limitations apportées dans le contrat de transport aux obligations et

responsabilités du transporteur afin d'y faire contrepoids. Pour expliquer que les obligations d'un chargeur pouvaient encore être accrues, bien qu'il n'y ait actuellement pas de limite dans le projet de convention à la responsabilité du chargeur, il a été noté que l'on pouvait passer, par exemple, d'une responsabilité fondée sur la négligence à une responsabilité de plein droit.

158. Bien que certains aient proposé de supprimer entièrement le paragraphe, le Groupe de travail est convenu de le conserver, et de supprimer les crochets qui l'entouraient.

159. Des doutes ont été émis à propos des termes "ou étend" et "ou accroît" qui figuraient entre crochets aux alinéas a) et b) respectivement. Il a été estimé que, si les obligations du chargeur auxquelles il était fait référence au paragraphe 2 se limitaient à celles qui étaient énoncées dans le projet de convention, il fallait conserver ces termes et supprimer les crochets. En revanche, s'il s'agissait d'obligations supplémentaires en dehors du projet de convention, il fallait supprimer ces termes. Puisque, de façon générale, le Groupe de travail estimait que ce paragraphe devait mieux protéger les chargeurs, du fait qu'il concernait des contrats de transport autres que les contrats de volume, la proposition de conserver les termes "ou étend" et "ou accroît", et de supprimer les crochets qui les entouraient, a été appuyée. On a considéré qu'il faudrait examiner plus avant le risque de confusion au sujet des obligations visées et apporter éventuellement des modifications au texte pour clarifier la question, si nécessaire.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de paragraphe 2*

160. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De conserver tel quel le texte du projet de paragraphe 2 dans le projet de convention;
- De conserver les termes entre crochets "ou étend" et "ou accroît" et de supprimer les crochets qui les entourent.

#### **Projet d'article 89 – Règles spéciales pour les contrats de volume**

161. Le Groupe de travail a noté que le texte du projet d'article 89 était le résultat de longues négociations menées depuis sa douzième session (Vienne, 6-17 octobre 2003) et traduisait, avec quelques modifications de forme, le compromis auquel il était parvenu à sa dix-septième session (New York, 3-13 avril 2006).

162. Dans son ensemble, le Groupe de travail s'est dit favorable à la notion de liberté contractuelle et à la nécessité d'incorporer dans le projet de convention des dispositions tenant compte des réalités commerciales, en particulier de l'utilisation croissante des contrats de volume. On a appuyé l'avis selon lequel les chargeurs ne couraient pas un risque important d'être privés de la protection accordée par le projet de convention, car ils étaient libres de conclure des contrats de volume et d'en négocier les conditions, ou bien d'expédier des marchandises en vertu d'un document de transport entièrement régi par le projet. Le choix entre ces deux options dépendait du jugement commercial de chaque chargeur. Toutefois, il a aussi été estimé, et cet avis a été fortement appuyé, qu'une liberté contractuelle illimitée, quoique généralement souhaitable dans les cas où les parties avaient le même pouvoir de négociation, risquait dans les autres cas de priver la partie la plus faible, habituellement le petit chargeur, de toute protection contre les conditions abusives

imposées unilatéralement par les transporteurs. Il a été ajouté que, dans sa formulation actuelle, le projet d'article 89, lu conjointement avec la définition des contrats de volume figurant au paragraphe 2 du projet d'article premier, n'offrait pas le niveau de protection souhaitable. Il a été rappelé au Groupe de travail que l'histoire du droit des transports de marchandises par mer s'était caractérisée par l'introduction progressive de règles de responsabilité impératives, que l'on trouvait aujourd'hui dans diverses conventions internationales régissant différents modes de transport. Le projet de convention étant considéré comme le seul instrument international à contenir des dispositions qui accordaient une liberté contractuelle considérable, le Groupe de travail a été instamment invité à examiner les propositions visant à remédier à la situation.

163. Ces propositions, figurant dans les documents A/CN.9/WG.III/WP.88 et A/CN.9/612, comprenaient essentiellement trois éléments. Premièrement, il fallait modifier la définition des contrats de volume, au paragraphe 2 du projet d'article premier, pour y prévoir une durée minimum et une quantité minimum de marchandises à expédier, ou du moins pour y exiger que les expéditions soient "importantes". Deuxièmement, la condition de fond concernant la validité d'un contrat de volume (à savoir que celui-ci ait fait "l'objet d'une négociation individuelle") et la condition de forme concernant la validité des dérogations (à savoir que les dérogations soient indiquées "de manière apparente"), énoncées au paragraphe 1 du projet d'article 89, devraient être cumulatives, et non pas exclusives l'une de l'autre, pour bien montrer que les deux parties au contrat devaient expressément consentir aux dérogations. Troisièmement, il fallait élargir la liste des questions pour lesquelles aucune dérogation n'était admise, qui ne comprenait actuellement que l'obligation du transporteur de maintenir le navire en état de navigabilité et de l'armer convenablement (art. 16-1) et la déchéance du droit de limiter sa responsabilité (art. 64), de sorte qu'elle englobe également le projet d'article 17 (fondement de la responsabilité du transporteur), le projet d'article 62 (limites de responsabilité), le projet d'article 30 (fondement de la responsabilité du chargeur envers le transporteur), le chapitre 5 (obligations du transporteur) et les projets d'articles 28 à 30 et 33 (obligations du chargeur). Il a été estimé, et cet avis a été appuyé par plusieurs, que même si le Groupe de travail n'acceptait pas tous ces éléments, il devrait envisager au moins de modifier la définition des contrats de volume, pour en limiter le champ d'application et pour protéger les petits chargeurs, du fait que son libellé actuel risquait dans la pratique de couvrir une part potentiellement très large du transport maritime international. Autrement, a-t-on dit, le projet de convention risquait d'être dépourvu de signification pratique.

164. À ce stade, on a rappelé au Groupe de travail ses délibérations antérieures sur la question ainsi que l'évolution du traitement de la liberté contractuelle dans le projet de convention. Il a été souligné que le Groupe de travail examinait les règles spéciales à appliquer aux contrats de volume et l'étendue de la liberté contractuelle à accorder dans ce type de contrats depuis un certain nombre d'années. Le projet de convention, suivant en cela l'approche adoptée dans les instruments de droit maritime antérieurs, avait initialement été conçu comme un corps de règles incorporant des dispositions essentiellement impératives pour toutes les parties. Aussi, sa version initiale disposait-elle que "toute stipulation contractuelle qui déroge aux dispositions du présent instrument est nulle dans la mesure où elle a pour objet ou pour effet, directement ou indirectement, d'exclure, [ou] de limiter [ou d'alourdir] la responsabilité pour violation de toute obligation du transporteur,

d'une partie exécutante, du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire" (A/CN.9/WG.III/WP.21, art. 17.1).

165. À la douzième session du Groupe de travail (Vienne, 6-17 octobre 2003), toutefois, il avait été suggéré de laisser une plus grande marge de manœuvre aux parties dans les "accords de services réguliers de transport maritime" (OLSA) pour se répartir leurs droits, obligations et responsabilités respectifs et de leur donner la liberté de déroger aux dispositions du projet de convention dans certains cas (A/CN.9/WG.III/WP.34, par. 18 à 29). Il avait été proposé que cette liberté soit accordée essentiellement lorsqu'un ou plusieurs chargeurs et un ou plusieurs transporteurs concluaient des accords prévoyant le transport d'un volume minimum de cargaison par expéditions successives sur des navires utilisés pour un service de ligne régulière et que le ou les chargeurs convenaient en échange de payer un tarif négocié et de remettre un volume minimum de cargaison (A/CN.9/WG.III/WP.34, par. 29).

166. À cette session, le Groupe de travail était généralement convenu que le projet de convention soit ne devrait pas régir du tout certains types de contrats soit devrait le faire de manière facultative ou supplétive, à savoir 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. Le Groupe de travail était néanmoins convenu qu'il fallait étudier plus avant la définition de l'étendue de la liberté contractuelle et des types de contrats dans lesquels cette liberté devrait être reconnue (A/CN.9/544, par. 78 à 82).

167. Le Groupe de travail avait examiné une proposition révisée sur la liberté contractuelle dans les "accords de services réguliers de transport maritime" (A/CN.9/WG.III/WP.42) à sa quatorzième session (Vienne, 29 novembre-10 décembre 2004). À cette session, un certain nombre de préoccupations avaient été exprimées à propos de la liberté contractuelle dans ce type d'accords. Il avait été estimé, en particulier, qu'il ne devrait pas être possible, pour les parties à de tels accords, de renoncer par contrat à certaines dispositions impératives du projet de convention. Il avait aussi été déclaré que l'introduction d'un régime spécial pour ces accords risquait de créer des problèmes de concurrence. Des inquiétudes avaient également été exprimées en ce qui concerne la protection des petits chargeurs qui, du fait de leur faible pouvoir de négociation, risquaient d'être victimes d'abus potentiels de la part des transporteurs par le biais d'accords de services réguliers de transport maritime. Il avait été dit, cependant, que dans la pratique commerciale actuelle, les petits chargeurs préféraient généralement recourir à des accords de fret, qui n'étaient pas des contrats de transport mais garantissaient un fret maximum sans spécifier de volume, plutôt que de conclure des contrats de volume, et que l'attrait d'accords de fret combinés aux forces du marché réduirait le risque d'exposition à des abus commis par des transporteurs dans le cadre du régime proposé d'accords de services réguliers de transport maritime. La proposition tendant à insérer dans le projet de convention des dispositions relatives à ces accords avait été largement appuyée sous réserve qu'il soit tenu compte, entre autres, des préoccupations susmentionnées (A/CN.9/572, par. 99 à 101). Le Groupe de travail avait conclu ses délibérations, à ce stade, en décidant qu'il n'était pas opposé à ce que soit insérée

dans le projet de convention une disposition relative aux accords de services réguliers de transport maritime, sous réserve que soient clarifiées les questions concernant l'application du projet de convention aux contrats de volume en général. Il avait également décidé qu'il faudrait prêter une attention particulière à la définition de ces accords de services réguliers de transport maritime et à la protection des intérêts des petits chargeurs et des tiers, et examiner plus avant la question de savoir quelles dispositions du projet de convention, si tant est qu'il y en ait, devraient être impérativement applicables à ces accords. Enfin, il avait invité les auteurs de la proposition initiale concernant les accords de services réguliers de transport maritime à améliorer la définition de ces accords en collaboration avec les autres délégations intéressées (A/CN.9/572, par. 104).

168. Le Groupe de travail est revenu sur la question de la liberté contractuelle dans les "accords de services réguliers de transport maritime" à sa quinzième session (New York, 18-28 avril 2005). Il a ensuite été informé de l'issue des consultations qui avaient eu lieu conformément à la demande formulée à sa quatorzième session. Il a par la suite été proposé que, du fait que les accords de services réguliers de transport maritime étaient un type de contrat de volume, des modifications soient apportées aux dispositions du document A/CN.9/WG.III/WP.44 ainsi qu'aux projets d'articles 88 et 89 afin d'englober ces accords dans le traitement prévu pour les contrats de volume dans le champ d'application du projet d'instrument. Le Groupe de travail a souscrit à cette proposition (A/CN.9/576, par. 12, et 14 à 16). Il a ensuite entrepris d'examiner les moyens de répondre aux préoccupations qui avaient été exprimées à sa session précédente concernant les conditions dans lesquelles il devrait être possible de déroger aux dispositions du projet de convention. L'avis a été émis qu'aucune dérogation aux dispositions du projet de convention ne devrait être autorisée quelles que soient les circonstances, mais l'opinion selon laquelle une dérogation pourrait être autorisée dans certaines circonstances a également été appuyée. Le Groupe de travail a accepté d'une manière générale qu'il faudrait, pour qu'un contrat de volume ou des expéditions effectuées en vertu de ce contrat puissent déroger au projet, que les quatre conditions suivantes soient remplies: a) le contrat devrait être [mutuellement négocié et] accepté par écrit ou électroniquement; b) le contrat devrait obliger le transporteur à assurer un service de transport spécifié; c) il faudrait faire figurer dans le contrat de volume une disposition, qui ne peut être incorporée par référence d'un autre document; prévoyant des devoirs, droits, obligations et responsabilités accrus ou réduits; et d) le contrat ne devrait pas être [une liste de prix et de services du transporteur,] un connaissement, un document de transport, un document électronique, un récépissé de marchandises ou un document similaire, mais peut incorporer ces documents par référence (A/CN.9/576, par. 17 à 19). Le Groupe de travail a ensuite examiné la question de savoir s'il devrait y avoir des dispositions impératives du projet de convention auxquelles on ne devrait jamais pouvoir déroger et, dans l'affirmative, quelles devraient être ces dispositions. À cet égard, il a décidé que l'obligation de navigabilité devrait être une disposition impérative du projet de convention à laquelle il ne pourrait être dérogé (A/CN.9/576, par. 17 à 19).

169. Le Groupe de travail a examiné la question des contrats de volume pour la dernière fois à sa dix-septième session (New York, 3-13 avril 2006) sur la base d'une version révisée du projet de convention (A/CN.9/WG.III/WP.56) et de propositions de modification qui avaient été formulées à la suite de consultations informelles (A/CN.9/WG.III/WP.61). À cette session, on s'est à nouveau inquiété du risque de recours abusif à ce type de contrat dans le but de déroger aux dispositions

du projet de convention, notamment dans les cas où le volume d'échanges pouvait être important. On a exprimé la crainte qu'il soit peut-être jugé incohérent de prévoir une si large liberté contractuelle de déroger à une convention obligatoire et on a estimé qu'une approche préférable consisterait à établir une liste des dispositions spécifiques susceptibles de dérogation. Selon un autre avis, les projets de paragraphes 1 et 5 et la définition des contrats de volume dans le projet d'article premier répondaient ensemble aux craintes émises précédemment au sujet de la protection suffisante à assurer aux parties contractantes. On s'est toutefois déclaré préoccupé par le fait que, si une certaine liberté contractuelle était généralement souhaitable et que les contrats de volume n'étaient pas forcément contestables, l'alinéa b) du projet de paragraphe 1 risquait de ne pas protéger suffisamment les parties à ce type de contrat (A/CN.9/594, par. 155). Dans l'ensemble, le Groupe de travail a toutefois fermement appuyé à la fois le régime général des contrats de volume prévu par le projet de convention et la version reformulée du projet de paragraphe 1, tel qu'il figurait au paragraphe 49 du document A/CN.9/WG.III/WP.61. On a estimé que le cadre juridique des contrats de volume établissait un équilibre approprié entre la nécessité d'offrir une certaine flexibilité commerciale en permettant de déroger au projet de convention dans certaines situations et la protection adéquate des parties contractantes (A/CN.9/594, par. 156). Le Groupe de travail a ensuite examiné la question de savoir s'il était souhaitable de prévoir dans le régime des contrats de volume établi par le projet de convention une liste de dispositions absolument impératives auxquelles il ne pourrait être dérogé, indépendamment de toute convention, comme celle qui était prévue dans le projet de paragraphe 4, tel qu'il figurait au paragraphe 49 du document A/CN.9/WG.III/WP.61. On s'est quelque peu inquiété de l'inclusion d'une telle disposition dans le projet de convention au motif qu'elle pourrait servir, dans l'interprétation ultérieure de la convention, à réintroduire le concept d'obligation absolue qui avait été soigneusement évité lors de l'élaboration des dispositions. Cependant, on a fermement appuyé l'idée d'inclure dans le projet de convention une liste des dispositions impératives auxquelles il ne pourrait jamais être dérogé en vertu du régime des contrats de volume prévu par le projet de convention. Il a été estimé que l'inclusion d'une disposition comme le projet de paragraphe 4 formait une partie importante du compromis global destiné à fournir une protection suffisante aux parties contractantes dans le cadre des contrats de volume (A/CN.9/594, par. 160). Quant aux dispositions qui devraient figurer dans une telle liste, il a été convenu que toutes les références contenues dans le projet de paragraphe 4, tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.61, devraient être conservées (A/CN.9/594, par. 161).

170. C'est pourquoi il a été dit que le texte qui figurait dans le projet d'article 89 était le fruit d'un compromis élaboré avec soin au cours de négociations approfondies pendant un certain nombre de sessions du Groupe de travail. Plusieurs se sont dits sensibles aux préoccupations qui avaient été exprimées à propos du traitement de la liberté contractuelle dans le projet de convention, mais l'avis qui a prévalu au sein du Groupe de travail a été que le texte actuel du projet d'article 89 représentait la meilleure solution consensuelle possible pour répondre à ces préoccupations d'une manière qui préserve une utilité pratique et commerciale à l'autonomie des parties dans les contrats de volume. Il y a eu un large accord sur le fait que le Groupe de travail ne serait très vraisemblablement pas en mesure de parvenir à un consensus aussi satisfaisant sur une autre solution, et il a été

instamment prié de ne pas s'aventurer sur ce terrain à un stade aussi avancé de ses délibérations.

171. Il a également été noté qu'un certain nombre de délégations qui déconseillaient actuellement de réexaminer le projet d'article 89 avaient partagé au moins certaines de ces préoccupations et avaient, à l'origine, été favorables à un régime plus strict de liberté contractuelle. Même si elles ne voyaient pas dans le projet d'article 89 une solution idéale à tous égards, il a été dit que leur souci principal, à savoir la protection des tiers, avait été pris en compte de manière satisfaisante par les dispositions du paragraphe 5 du projet d'article. En outre, l'emploi des mots "plusieurs expéditions" dans la définition des contrats de volume, au paragraphe 2 du projet d'article premier, fournissait une protection supplémentaire contre le risque d'imposition unilatérale de dérogations types au projet de convention, puisque les expéditions occasionnelles ou isolées ne rempliraient pas les conditions d'un "contrat de volume" au sens du projet de convention.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 89*

172. Après avoir examiné avec soin les divers avis exprimés, le Groupe de travail a rejeté la proposition de revenir sur le compromis précédemment convenu et a approuvé le projet d'article 89 tel qu'il avait été accepté en avril 2006 (voir A/CN.9/594, par. 154 à 170).

#### **Projet d'article 90. Règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises**

173. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du projet d'article 90 sur les règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises remontait à sa dix-septième session (voir A/CN.9/594, par. 171 et 172). Le Groupe de travail a ensuite examiné le projet d'article 90 qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

#### **Chapeau et alinéa a)**

174. Le Groupe de travail est convenu que le chapeau et le projet d'alinéa a) devraient être approuvés en l'état, en ayant présent à l'esprit qu'il serait peut-être nécessaire d'apporter des modifications au texte une fois qu'il aurait réexaminé les définitions de la "partie exécutive" et de la "partie exécutive maritime".

#### **Alinéa b)**

175. Le Groupe de travail a pris note de la proposition présentée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.90 selon laquelle, pour lutter contre les abus dont il était fait état, consistant à considérer les conteneurs ou les véhicules routiers comme des "cargaisons non ordinaires" et, partant, comme une seule unité pour limiter la responsabilité, la phrase suivante devrait être ajoutée à la fin de l'alinéa: "Les conteneurs ou les véhicules routiers, dont le transport est effectué par un navire entièrement ou partiellement construit pour les transporter, ne peuvent être considérés comme "cargaison non ordinaire". Selon un avis, un tel ajout était inutile puisque les clauses de ce genre se rencontraient généralement dans certains voyages par mer de courte distance, effectués par exemple en transbordeur, pour lesquels les transporteurs émettaient habituellement des lettres de transport maritime et non des

connaissances, qui entraîneraient l'application des Règles de La Haye et de La Haye-Visby. Il était toutefois prévu que le contrat de transport applicable dans un tel cas donne lieu à l'application du projet de convention, dont les dispositions supprimeraient de tels abus.

176. Le Groupe de travail est convenu que le projet d'alinéa b) devrait être approuvé en l'état.

### **Responsabilité en cas de retard de livraison de marchandises**

177. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent de la responsabilité pour retard de livraison de marchandises dans le cadre du projet de convention avait eu lieu dans le contexte de la responsabilité du chargeur en cas de retard, lors de sa dix-huitième session (voir A/CN.9/616, par. 83 à 113). Il a aussi été rappelé que deux propositions concernant la responsabilité en cas de retard avaient été présentées au Groupe de travail pour examen: l'une établie en tenant compte de ce qui était ressorti de l'examen de la question à sa dix-huitième session (A/CN.9/WG.III/WP.85) et l'autre sur le retard du transporteur et du chargeur (A/CN.9/WG.III/WP.91). Le Groupe de travail a entrepris d'examiner les différentes dispositions concernant le retard qui figurent dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

#### **Introduction générale**

178. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait examiné la responsabilité en cas de retard de livraison de marchandises pendant un certain nombre de sessions et que ce sujet était particulièrement sensible, à la fois pour les chargeurs et pour les transporteurs. Étant donné le caractère approfondi des discussions antérieures sur le sujet, il a été jugé inutile de procéder à un examen complet des questions posées et des intérêts en jeu du transporteur et du chargeur, et le Groupe de travail est passé à l'examen des différentes propositions dont il était saisi. Il a été expliqué que la proposition contenue dans le document A/CN.9/WG.III/WP.85 reproduisait par écrit une proposition faite oralement lors de la dix-huitième session du Groupe de travail (A/CN.9/616, par. 101 à 113), qui, a-t-on rappelé, avait été une tentative de ce dernier de conserver dans le projet de convention la responsabilité en cas de retard de la part du transporteur et du chargeur et de trouver une limite appropriée pour la responsabilité du chargeur en cas de retard. Cela étant, il a été dit que la proposition était le fruit d'un compromis qui combinait trois éléments: une clarification du projet d'article 18 précisant que le transporteur n'était pas responsable de tout préjudice ou dommage causé dans la mesure où il était imputable à un autre chargeur; la limitation de la responsabilité du chargeur en cas de préjudice purement économique résultant d'un retard à un montant qui était placé entre crochets dans le texte; et une règle générale sur la causalité à insérer dans le projet d'article 22.

179. Il a été rappelé au Groupe de travail que ses délibérations sur les dommages-intérêts pour retard portaient sur le préjudice purement économique résultant d'un retard puisque le dommage matériel aux marchandises résultant d'un retard serait couvert par les dispositions du projet de convention sur la responsabilité pour perte ou dommage subi par les marchandises. En outre, il a été indiqué que des recherches menées sur le sujet avaient montré que dans les pays qui autorisaient la réparation des dommages pour retard, il y avait très peu d'affaires recensées, et aucune qui ait

été gagnée. Alors que certains se sont interrogés sur la raison d'un nombre aussi faible d'affaires sur ce sujet, l'avis a été exprimé que les conclusions des travaux de recherche permettaient de penser qu'aucune nécessité commerciale ne justifiait des dispositions sur le retard, et l'on a dit qu'en tout état de cause, celles-ci ne devraient pas être impératives. Des arguments plus spécifiques ont été avancés en faveur de l'avis selon lequel la responsabilité en cas de retard devrait être facultative, comme il est indiqué dans le document A/CN.9/WG.III/WP.91. Bien qu'il ait été dit que la suppression de la responsabilité en cas de retard de la part du chargeur et du transporteur était la meilleure solution compte tenu de la réalité commerciale et de la difficulté manifeste à trouver un moyen acceptable de limiter la responsabilité du chargeur pour les dommages résultant d'un retard, une autre proposition figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.91 était de rendre facultative la responsabilité du chargeur et du transporteur en cas de retard ou de la soumettre à la liberté contractuelle. On a toutefois exprimé la crainte que cette approche ne conduise simplement les transporteurs à insérer des clauses types dans le document de transport les exonérant de toute responsabilité en cas de dommages résultant d'un retard.

### **Discussion**

180. Le Groupe de travail a été informé que l'hypothèse de travail concernant un compromis sur la question du retard qui avait été proposée lors de sa dix-huitième session, et qui était contenue dans le document A/CN.9/WG.III/WP.85, n'avait pas bénéficié d'un soutien suffisant dans les consultations formelles et informelles ultérieures et qu'elle menaçait de faire long feu. Au vu de cette possibilité, un certain nombre d'autres propositions ont été faites sur la manière d'aborder au mieux la question de la responsabilité en cas de retard dans le projet de convention. Ces propositions pourraient être résumées comme suit:

a) Toutes les références à la responsabilité en cas de retard de la part du chargeur et de la part du transporteur devraient être supprimées du texte du projet de convention, et il faudrait laisser au droit national le soin de régler ces questions;

b) Une proposition plus élaborée était composée de trois éléments. Premièrement, la responsabilité du chargeur en cas de retard devrait être supprimée en raison de l'échec à trouver un moyen approprié de la limiter. Deuxièmement, le texte du projet d'article 21 sur le retard devrait se limiter à la première partie de la phrase ("Il y a retard de livraison lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans le délai expressément convenu") et la suite être supprimée. Troisièmement, il faudrait donner un caractère plus impératif au projet d'article 63 en supprimant les termes "sauf convention contraire" figurant entre crochets;

c) Il faudrait soumettre la limitation de la responsabilité pour le préjudice économique causé par le retard à la liberté contractuelle en conservant le texte entre crochets dans le projet d'article 63 et en supprimant les crochets;

d) La responsabilité en cas de retard devrait être rendue facultative, ou soumise à la liberté contractuelle à la fois pour le transporteur et pour le chargeur;

e) Le texte portant sur la possibilité de demander réparation des dommages qui a été proposé durant la dix-huitième session du Groupe de travail (voir par. 107, A/CN.9/616) devrait être réintroduit en plus de la proposition figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.85;

f) La responsabilité du chargeur en cas de retard devrait être exclue du projet de convention, et la responsabilité du transporteur en cas de retard devrait uniquement être maintenue lorsque le chargeur a clairement fait savoir au transporteur qu'il voulait que la livraison se fasse en temps voulu;

g) La responsabilité en cas de retard devrait être impérative pour le transporteur, mais plus souple pour les chargeurs;

h) Le traitement du transporteur et du chargeur devrait être identique pour ce qui est de la responsabilité pour dommages résultant d'un retard;

i) Une disposition devrait être insérée qui préciserait que la réparation du préjudice économique non lié à un dommage matériel quelconque devrait être exclue du projet de convention, tant dans le cas du chargeur que dans celui du transporteur;

j) La responsabilité en cas de retard devrait être impérative pour le chargeur et pour le transporteur; et

k) Il faudrait adopter la même approche en matière de retard que dans les Règles de Hambourg, y compris la limite de deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard.

181. Un certain nombre de points de vue ont été exprimés au sein du Groupe de travail sur celles des propositions présentées dans le paragraphe précédent auxquelles allait la préférence, et qui pouvaient être considérées comme deuxième et troisième choix. Au cours de la discussion, bien qu'aucun consensus net ne se soit dégagé au départ en faveur de l'une des approches exposées ci-dessus, un certain nombre de positions fermes ont été énoncées et ont bénéficié d'un appui. Elles peuvent être résumées comme suit:

a) Il est apparu que de l'avis général, le compromis présenté dans le document A/CN.9/WG.III/WP.85 ne recueillerait pas l'acceptation du Groupe de travail;

b) Le maintien de la responsabilité du transporteur en cas de dommages résultant d'un retard a été fortement appuyé;

c) L'idée selon laquelle la responsabilité du transporteur en cas de retard devrait être obligatoire a été soutenue; et

d) Il y avait beaucoup de souplesse en ce qui concerne la nécessité d'inclure la responsabilité des chargeurs en cas de dommages résultant d'un retard, compte tenu en particulier des informations communiquées au Groupe de travail sur les difficultés et les dépenses, pour les chargeurs, de s'assurer contre un préjudice purement économique.

182. À la lumière des points de vue affirmés qui ont été exprimés, le Groupe de travail a essayé de parvenir à un compromis sur la question en examinant principalement les deux premières propositions énoncées au paragraphe 180 ci-dessus. Il a été dit que l'un des avantages de la suppression du projet de convention de la responsabilité en cas de retard à la fois de la part du chargeur et du transporteur était de donner une plus grande souplesse aux pays qui avaient des règles spécifiques sur le retard du transporteur. Il a été ajouté qu'il était préférable de ne pas avoir de règle sur la responsabilité en cas de retard dans le projet de convention que d'en formuler une qui serait inadéquate ou préjudiciable à

l'application du droit interne impératif. Selon l'avis contraire, la proposition comportant trois éléments permettrait au moins un certain degré d'harmonisation au sujet des règles sur le retard, au lieu de laisser au droit interne le soin de régler toute la question. En outre, une solution de compromis limitant la notion de retard au défaut de livraison des marchandises au cours de la période de livraison convenue correspondrait bien à une approche commerciale qui avait été préconisée pour le problème de la responsabilité en cas de retard.

183. Bien qu'une préférence générale ait semblé se dégager en faveur de la proposition comportant trois éléments présentée au paragraphe 180 b) ci-dessus, le Groupe de travail a entendu des points de vue opposés sur l'opportunité de supprimer la clause du projet d'article 21 qui faisait référence au délai qu'il serait raisonnable d'attendre d'un transporteur diligent pour la livraison des marchandises, compte tenu des clauses contractuelles, de la douane, des pratiques et usages du commerce, et des circonstances du voyage. On a fortement appuyé le maintien de ces mots, dont on a dit qu'ils étaient au cœur du projet d'article et offraient une garantie importante pour protéger les chargeurs contre un retard déraisonnable des transporteurs. On a déclaré que les chargeurs ne devraient pas avoir droit à des dommages-intérêts en cas de retard uniquement lorsque les transporteurs ne livraient pas les marchandises à une date expressément convenue. Ils méritaient la même protection lorsqu'ils se fiaient aux annonces ou aux calendriers des lignes régulières publiés par les transporteurs. Il y a toutefois eu un large appui aussi en faveur de la suppression des mots en question, dont on a dit qu'ils exprimaient un concept vague d'application difficile qui augmenterait sans doute le risque de litiges.

184. À ce stade, le Groupe de travail a été invité à examiner une version modifiée de l'approche comportant trois éléments présentée au paragraphe 180 b) ci-dessus. Il lui a été rappelé que la première option, pour plusieurs délégations, consistait à avoir dans le projet de convention des règles impératives sur le retard du transporteur, faute de quoi elles préféreraient que soit supprimée dudit projet toute référence à la responsabilité pour retard, de manière que ces questions soient régies par le droit interne. Les tenants de cette solution étaient toutefois prêts à accepter l'approche en trois éléments, sous réserve de la suppression du mot "expressément" de la désignation du délai énoncé au projet d'article 21. On a dit qu'un tel ajustement rendrait la suppression de la deuxième partie du projet de disposition moins problématique pour beaucoup de membres du Groupe de travail, et allégerait la charge de la preuve imposée aux titulaires d'un droit sur les marchandises en ce qui concerne l'accord sur le moment de la livraison. Selon un autre avis toutefois, la suppression du mot "expressément" ne modifierait pas la disposition quant au fond. Dans un esprit de compromis, le Groupe de travail a accueilli cette proposition avec satisfaction et appuyé l'approche comportant trois éléments ainsi modifiée.

#### **Projet d'article 26. Transport précédant ou suivant un transport par mer**

185. Il a été rappelé au Groupe de travail que son dernier examen du projet d'article 26 remontait à sa dix-huitième session (voir A/CN.9/616, par. 216 à 228). Le Groupe de travail a ensuite examiné le projet d'article 26 sur le transport précédant ou suivant un transport par mer qui figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

186. S'agissant du projet d'article 26 en général, il a été rappelé au Groupe de travail qu'une proposition de texte consolidé avait été présentée pour les projets

d'articles 27, 64-2 et l'ancien projet d'article 89 contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 (voir A/CN.9/WG.III/WP.89). Il a été proposé qu'en raison du lien étroit entre ces projets de dispositions pour ce qui est de la réglementation du rapport entre le projet de convention et d'autres conventions, il était souhaitable de les regrouper en une disposition unique qui serait plus claire et plus lisible. Le Groupe de travail a cependant préféré continuer à traiter ces dispositions séparément et n'a pas retenu cette proposition.

### **Paragraphe 1**

*“[ou de la loi nationale]”*

187. Le maintien des mots “ou de la loi nationale”, figurant entre crochets au projet de paragraphe 1, a bénéficié d'un certain soutien. Il a été dit à ce propos que le contrat de transport dans un régime “maritime plus” comme celui qui était envisagé dans le cadre du projet de convention, pouvait contenir une étape intérieure très longue et une étape maritime relativement courte. Dans ce contexte, il a été dit qu'une référence à la loi nationale dans le projet d'article 26 était nécessaire dans certains pays pour préserver la loi nationale impérative qui s'appliquait au transport intérieur. On a aussi appuyé le maintien de la référence à la loi nationale dans le projet de paragraphe 1 en faisant valoir qu'elle augmenterait la certitude pour les parties exécutantes non maritimes de ne pas être soumises au régime de responsabilité du projet de convention. En outre, en réponse à des remarques selon lesquelles l'inclusion de la référence à la loi nationale impérative s'écartait trop de l'objectif d'uniformité du projet de convention, il a été fait observer que l'inclusion d'“instruments internationaux” dans le paragraphe 1 permettait déjà l'inclusion éventuelle d'accords internationaux régionaux, qui pouvaient simplement prendre la forme d'un échange de notes entre deux États.

188. La suppression des mots “ou de la loi nationale”, qui figurent actuellement entre crochets dans le projet de paragraphe 1, a toutefois été fortement soutenue. Bien que l'on ait affirmé comprendre ceux qui cherchaient une solution aux problèmes évoqués dans le paragraphe précédent, il a été dit que le maintien de la référence à la loi nationale représentait un écart considérable par rapport à l'équilibre qui avait déjà été atteint pour l'approche de réseau au projet d'article 26, paragraphe 1. Il a été dit aussi qu'il y avait eu un accord sur le fait que, lors de l'élaboration du cadre du système de réseau, il n'avait pas été possible de parvenir à l'uniformité totale en raison de la nécessité de permettre, dans certaines situations limitées, l'application d'autres conventions unimodales, comme la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (COTIF-CIM). Il a cependant été indiqué que l'extension de ces exceptions restreintes à toutes les lois nationales impératives compromettrait l'utilité de l'ensemble de la disposition et porterait gravement atteinte à l'uniformité et à la prévisibilité du projet de convention dans sa totalité. On a soutenu aussi que l'inclusion d'une référence à la loi nationale au paragraphe 1 de l'article 26 risquait d'empêcher de recourir au projet d'article 4 (la “clause Himalaya”) pour protéger les parties exécutantes. Un problème supplémentaire a également été soulevé, à savoir que l'inclusion d'une référence à la loi nationale serait source d'incertitudes à la fois pour les chargeurs et pour les transporteurs en ce qui concerne la détermination du régime de responsabilité qui régirait leurs activités.

*La proposition de compromis*

189. Au vu de l'appui exprimé au sein du Groupe de travail tant pour le maintien que pour la suppression des mots "ou de la loi nationale" dans le paragraphe 1, une proposition de compromis a été présentée afin de permettre aux États contractants souhaitant appliquer leur loi nationale impérative aux cas de perte ou d'endommagement des marchandises à l'intérieur du pays de faire des déclarations à cet effet conformément au projet d'article 94. L'idée était que les États contractants seraient tenus d'indiquer spécifiquement la loi nationale qui s'appliquerait dans ces cas. Une telle déclaration aurait pour effet d'autoriser les tribunaux de cet État à appliquer la loi nationale aux cas de dommages localisés à l'intérieur de cet État. Les tribunaux des États autres que celui faisant la déclaration ne seraient toutefois pas liés par cette déclaration et appliqueraient le texte du projet de convention conformément à ses dispositions et sans tenir compte de la loi nationale impérative. En outre, il a été précisé que les tribunaux de l'État faisant la déclaration ne seraient autorisés à appliquer leur droit positif national qu'aux dommages se produisant dans cet État, et que la déclaration ne donnerait aucunement lieu à un prétendu effet extraterritorial de la loi nationale en cas de perte ou de dommage à l'intérieur d'un autre État.

190. Bien que de fortes préférences aient été exprimées au sein du Groupe de travail en faveur tant du maintien que de la suppression de la référence à la loi nationale, la proposition de compromis a été largement soutenue. Bien que l'on ait dit que la mention de la loi nationale dans le projet d'article 26, même par le biais d'une déclaration plutôt que dans le texte lui-même, portait atteinte à l'uniformité du projet de convention, il a été noté qu'au moins l'indication de certaines lois nationales seulement, par les pays faisant des déclarations à cet effet, permettrait une plus grande uniformité et une plus grande prévisibilité que l'inclusion dans le texte d'une référence à la loi nationale de tous les États contractants. Cette approche permettait aussi de tenir compte des besoins de certains États qui avaient des dispositions nationales impératives concernant leur transport intérieur. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'une telle approche avait été préconisée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.23. Étant donné la technicité de la formulation d'une méthode appropriée en matière de technique de déclaration, le Groupe de travail est convenu de ne pas examiner de propositions spécifiques à cet effet au stade actuel et a prié le secrétariat de présenter un projet de texte en temps utile. Il a pris note de l'avis selon lequel, si la méthode des déclarations était adoptée comme solution de compromis, ce compromis impliquerait de supprimer l'expression "ou d'une loi nationale" du paragraphe 2 du projet d'article 62 sur les dommages non localisés, dans le cas où ce paragraphe, qui figurait entre crochets, était conservé.

*Variante A ou B*

191. Bien que le maintien de la variante A de l'alinéa a) du paragraphe 1 ait bénéficié d'un appui au sein du Groupe de travail, une préférence plus nette a été exprimée pour la Variante B, dont on a dit qu'elle était plus claire et qu'elle avait plus de chances d'être interprétée rigoureusement. On a dit aussi que le texte de la Variante B était préférable parce qu'il garantissait que le projet de convention serait appliqué indépendamment des dispositions relatives au champ d'application d'autres conventions sur les transports. On a indiqué que la Variante A était moins souhaitable, car elle était rédigée essentiellement comme une disposition relative au

conflit de conventions qui s'appuyait sur l'interprétation des dispositions relatives au champ d'application d'autres conventions sur les transports.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 1*

192. Le Groupe de travail est convenu:

- Que toutes les références aux termes “[ou de la loi nationale]” devraient être supprimées du paragraphe 1;
- Que le secrétariat devrait rédiger une disposition concernant les déclarations permettant à un État contractant d'insérer dans le projet d'article 26-1 sa loi nationale impérative à condition: 1) qu'il ait identifié spécifiquement cette loi dans une déclaration faite à cet effet conformément au projet d'article 94; 2) que la loi nationale de l'État faisant la déclaration s'applique à la perte ou aux dommages en question; et 3) que les dommages se soient produits sur le territoire de l'État qui a fait la déclaration; et
- Que la Variante B du projet d'alinéa a) devrait être retenue et la Variante A supprimée.

**Paragraphe 2**

193. On a fait observer que le projet de paragraphe 2 de l'article 26 faisait référence au projet d'article 62, paragraphe 2, et il a été suggéré d'en discuter lorsque le Groupe de travail aurait examiné ce dernier. Cette suggestion a été approuvée par le Groupe de travail à la lumière du lien entre le projet d'article 26 sur les dommages localisés et le projet d'article 62-2 sur les dommages non localisés subis par les marchandises. Toutefois, l'idée selon laquelle le projet d'article 62-2 ne pouvait être examiné avant qu'une décision concernant le montant de la limite au projet d'article 62-1 ait été prise n'a pas été retenue en raison du lien concernant le champ d'application du projet de convention commun aux projets d'articles 26 et 62-2.

**Paragraphe 2 du projet d'article 62-2 concernant les limites de responsabilité**

194. Le Groupe de travail est passé à l'examen du texte du paragraphe 2 du projet d'article 62 tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

195. La proposition de supprimer entièrement le projet de paragraphe 2 a été fortement soutenue. L'avis a été exprimé que la disposition en question était ambiguë et qu'elle n'avait pas sa place dans une convention “maritime plus”. À l'appui de cet avis, on a dit qu'il était important de rappeler que la disposition portait sur les dommages non localisés subis par les marchandises. Comme, par définition, on ignorerait pendant quelle étape du transport les dommages se sont produits, seul le transporteur contractant pourrait en être tenu responsable, et non la partie exécutante. On a dit qu'une disposition telle que le projet de paragraphe 2 allait à l'encontre de l'objet même de l'adoption d'une convention internationale. Il a été convenu à cet égard que, bien qu'il n'y ait pas eu d'accord sur une limite de la responsabilité du transporteur, il ressortait des discussions antérieures (voir A/CN.9/616, par. 162 à 174) que dans la majorité des cas la limite serait insuffisante pour couvrir les dommages subis par des marchandises quelles qu'elles soient, même des marchandises particulièrement précieuses, sur la base d'une limitation par colis. On a dit que le seul effet d'une disposition telle que le paragraphe 2 serait de

compromettre l'application de la limite par colis dans le projet de convention en la remplaçant par la limite inférieure par kilogramme prévue dans d'autres conventions sur le transport telles que la CMR ou la COTIF-CIM. En outre, du fait que seul le transporteur contractant serait tenu responsable des dommages non localisés, on a dit que l'approche proposée au paragraphe 2 n'avait pas d'explication logique.

196. Si des arguments ont été avancés en faveur de la fixation d'une limite de responsabilité calculée par colis dans le projet de convention (pour les deux points de vue sur la question, voir en général le document A/CN.9/616, par. 162 à 174) et de la proposition de supprimer en conséquence le paragraphe 2, des problèmes ont également été soulevés concernant l'application de ce projet de disposition. En particulier, a-t-on dit, lorsqu'il s'avérait que le dommage était survenu pendant deux étapes du transport, comme par exemple dans le cas de marchandises périssables transportées dans un conteneur insuffisamment réfrigéré, il était impossible de savoir si le projet de paragraphe 2 devait s'appliquer. On a aussi fait observer qu'il serait souvent difficile de déterminer quel régime de transport prévoyait la limite la plus élevée, car, pour ce faire, il faudrait comparer des limites calculées par colis et par kilogramme. De plus, pour les marchandises dont le poids était inférieur à 82 kilogrammes par colis, a-t-on indiqué, le calcul par colis dans le projet de convention donnerait toujours un montant plus élevé. L'application du projet de paragraphe 2 posait d'autres problèmes, compte tenu des difficultés concernant la manière de déterminer si une limite n'admettait aucun dépassement et du fait que cette disposition augmenterait l'insécurité d'une manière générale et rendrait nécessaires les actions en justice. Il a aussi été dit que ce projet de paragraphe était incompatible avec le régime de la charge de la preuve prévu au projet d'article 26.

197. En réponse, un ferme soutien a été exprimé en faveur du maintien du texte du projet de paragraphe 2, du moins entre crochets, jusqu'à ce que le Groupe de travail ait décidé de la limite de responsabilité à retenir dans le projet de paragraphe 1. Il a été souligné que la faible limite prévue dans les Règles de La Haye-Visby risquait d'être jugée insuffisante dans le cas, par exemple, d'équipements lourds, qui ne seraient pas soumis à la règle du calcul par colis, mais bénéficieraient plutôt de la limite, plus élevée, calculée par kilogramme dans d'autres conventions sur le transport.

198. Des avis ont aussi été exprimés sur les aspects que le texte devrait comporter, si celui-ci était conservé. Ceux qui souhaitaient maintenir le texte du projet de paragraphe 2, du moins entre crochets, ont jugé la variante A du projet préférable, estimant que son libellé était plus clair. S'agissant des mots "[ou d'une loi nationale]", leur maintien et leur suppression ont tous deux été appuyés.

199. Par ailleurs, il a été estimé, et cet avis a été favorablement accueilli dans le Groupe de travail, que, en dépit des arguments pour et contre le maintien du projet de paragraphe 2, la solution la plus claire serait de trouver dans le paragraphe 1 du projet d'article 62 une limite appropriée qui s'appliquerait à tous les dommages non localisés. Dans ce cas, pensait-on – et ce point de vue a aussi été appuyé –, le projet de paragraphe 2 pourrait être supprimé. Il a été proposé en conséquence que le projet de paragraphe 2 soit conservé entre crochets en attendant que le Groupe de travail se prononce sur le paragraphe 1 du projet d'article 62. Il a cependant aussi été rappelé que, pour certains, le compromis auquel le Groupe de travail était parvenu à propos du traitement à accorder aux mots "loi nationale" dans le paragraphe 1 du projet d'article 26 était étroitement lié au traitement du paragraphe 2 du projet d'article 62, en particulier s'agissant de supprimer les mots

en question. Aussi a-t-on proposé de mettre également entre crochets le paragraphe 1 du projet d'article 26 en attendant que le Groupe de travail décide du sort à réserver au paragraphe 2 du projet d'article 62.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 2 du projet d'article 62*

200. Le Groupe de travail a reconnu qu'il y avait une large préférence pour la suppression du paragraphe 2 mais a décidé de conserver celui-ci entre crochets tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

*Paragraphe 3 du projet d'article 26*

201. Le Groupe de travail a examiné ensuite le paragraphe 3 du projet d'article 26 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. Il a été observé que ce paragraphe avait pour but de préciser que le projet d'article 26 n'admettait aucune dérogation, sauf par choix de la loi, et que nonobstant le paragraphe 1 de ce projet d'article, les règles normales gouvernant la responsabilité dans le projet de convention continueraient de s'appliquer. Bien que des doutes aient été émis sur la nécessité d'inclure une disposition telle que le paragraphe 3, les éclaircissements supplémentaires que ce dernier apportait sur l'application des règles générales de responsabilité dans le projet de convention ont été favorablement accueillis.

*“partie exécutive maritime”*

202. On a demandé s'il était nécessaire de mentionner la partie exécutive maritime dans le paragraphe 3, car le projet d'article 26 mettait l'accent sur le contrat de transport et devrait donc peut-être se borner à mentionner le transporteur. Ce point de vue a suscité des doutes, cependant, et il a été convenu de prendre note de l'inquiétude exprimée à propos de la référence à la partie exécutive maritime.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 3*

203. Le Groupe de travail est convenu:

- De supprimer les crochets entourant le paragraphe 3 et de conserver le texte de cette disposition; et
- De prier le secrétariat d'examiner s'il était nécessaire de mentionner la partie exécutive maritime dans le paragraphe et de lui faire des propositions en temps voulu.

**Projet d'article 84. Conventions internationales régissant le transport de marchandises par air**

204. Toujours dans le cadre de sa discussion sur les questions concernant la relation, telle que définie par le jeu du projet d'article 26, entre le projet de convention et d'autres conventions régissant le transport, le Groupe de travail a examiné ensuite une disposition qui avait été ajoutée au texte du projet de convention à l'issue de son dernier examen des questions à sa dix-huitième session (voir A/CN.9/616, par. 216 à 235). Il a été rappelé qu'à cette session le Groupe de travail avait demandé que soit proposée une disposition évitant tout conflit avec la Convention de Montréal (voir A/CN.9/616, par. 225, 234 et 235). Le projet d'article 84, figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81, visait à répondre à cette demande.

205. Il a été demandé si la disposition devait mentionner, outre les Conventions de Montréal et de Varsovie, d'autres conventions de transport unimodal pour éviter tout conflit avec elles, dans la mesure où ces conventions, par exemple, la CMR, comportaient aussi une certaine dimension multimodale. Il a été répondu que le Groupe de travail avait examiné la question à sa dix-huitième session et avait décidé d'insérer dans le projet de convention un texte du type proposé dans le projet d'article 84 uniquement pour les deux conventions précitées, qui avaient la particularité d'inclure le transport multimodal si bien qu'un conflit avec le projet de convention était inévitable. Le maintien du projet d'article 84 en l'état a été appuyé.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 84*

206. Le Groupe de travail est convenu que le projet d'article 84 devrait être approuvé dans sa rédaction actuelle.

## **Chapitre 8 – Obligations du chargeur envers le transporteur**

### **Projet d'article 27. Remise des marchandises pour le transport**

207. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du projet d'article 27 sur la remise des marchandises pour le transport remontait à sa seizième session (voir A/CN.9/591, par. 109 à 120). Il a examiné ensuite ce projet d'article tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

#### **Paragraphe 1**

208. Le Groupe de travail est convenu d'approuver le projet de paragraphe 1 tel qu'il était rédigé.

#### **Paragraphe 2**

209. Bien que la suppression de cette disposition ait bénéficié d'un certain appui, le Groupe de travail est convenu dans son ensemble que le projet de paragraphe 2 devrait être conservé dans le projet de convention et que les crochets qui l'entouraient devraient être supprimés.

210. Il a été indiqué que le projet d'article 14-2 faisait référence à des parties autres que le chargeur, telles que la personne mentionnée à l'article 34, la partie contrôlante et le destinataire, et on a estimé que le paragraphe 2 devrait faire obligation non seulement au chargeur, mais aussi à ces parties de s'acquitter de façon appropriée et soigneuse des tâches qu'elles exécutaient. En tout état de cause, on a noté qu'il était peu probable que toutes les tâches mentionnées au paragraphe 2, telles que le déchargement, soient exécutées par le chargeur et on a suggéré d'aligner le libellé de ce projet de paragraphe sur celui du projet d'article 14-2. Une solution proposée était d'ajouter une formule telle que: "les tâches que le chargeur exécute ou fait exécuter". Il a été indiqué en outre que le projet d'article 34-1 sur la responsabilité du chargeur pour fait d'autrui n'était pas clair non plus, ce qui aggravait le problème. À ce propos, on a fait valoir que si le projet d'article 34-1 incluait la responsabilité du chargeur pour les faits du destinataire et de la partie contrôlante, le paragraphe 2 pourrait rester inchangé, mais que, dans le cas contraire, il devrait viser aussi ces parties. Ce point de vue a été soutenu, mais aussi celui selon lequel le projet de disposition devrait rester tel

qu'il était rédigé et se limiter aux obligations du chargeur, au motif que le projet d'article 14-2 faisait référence à une convention entre le chargeur et le transporteur pour l'exécution des tâches en question par une personne autre que le transporteur et qu'il était approprié que toute responsabilité susceptible de découler de cette exécution incombe au chargeur.

211. Selon un avis, la formulation du projet de paragraphe 2 était imprécise étant donné que le chargeur n'était pas tenu de s'acquitter de façon appropriée et soigneuse de toutes les tâches énumérées, mais uniquement de celles convenues conformément au projet d'article 14-2. Il a été proposé de nuancer cette série de tâches en y ajoutant les mots "comme convenu" ou "conformément à cette convention". Cette suggestion a été soutenue, bien que l'on ait également émis l'avis que l'emploi de la conjonction "ou" rendait l'intention de la disposition suffisamment claire sans texte supplémentaire.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de paragraphe 2*

212. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De conserver le projet de paragraphe 2 dans le projet de convention tel qu'il était rédigé et de supprimer les crochets;
- D'examiner le point de savoir si le libellé du projet de paragraphe 2 devrait être aligné sur celui des projets d'articles 14-2 et 34-1, en particulier concernant l'inclusion du destinataire et de la partie contrôlante; et
- De clarifier éventuellement le projet de paragraphe 2 en y ajoutant une formule telle que "comme convenu".

#### **Paragraphe 3**

213. Le Groupe de travail est convenu d'approuver le projet de paragraphe 3 tel qu'il était rédigé.

#### **Projet d'article 28. Obligation du chargeur et du transporteur de fournir des informations et des instructions**

214. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du projet d'article 28 sur l'obligation du chargeur et du transporteur de fournir des informations et des instructions remontait à sa dix-septième session (voir A/CN.9/594, par. 175 à 186). Il a examiné ensuite ce projet d'article tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

215. Il a été fait observer que le titre du projet d'article, qui traitait quant au fond de la coopération mutuelle entre le transporteur et le chargeur, était assez proche de celui du projet d'article 29 qui traitait des obligations du chargeur, et on a jugé qu'il serait peut-être préférable de modifier le titre du projet d'article 28 pour éviter toute confusion et indiquer qu'il n'était pas tout à fait question d'une obligation du chargeur. Le Groupe de travail a approuvé le contenu du projet d'article 28.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 28*

216. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- D'approuver le projet d'article 28, sous réserve de toute modification nécessaire de son titre.

**Projet d'article 29. Obligation du chargeur de fournir des informations, instructions et documents**

217. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du projet d'article 29 sur l'obligation du chargeur de fournir des informations, instructions et documents remontait à sa dix-septième session (voir A/CN.9/594, par. 187 à 194). Il a examiné ensuite ce projet d'article tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

**Paragraphe 1**

218. Compte tenu de la note 97 du document A/CN.9/WG.III/WP.81, il a été suggéré de supprimer le mot "raisonnablement", jugé redondant, qui figurait avant le mot "nécessaires" dans le chapeau du projet de paragraphe 1. On a en outre exprimé l'avis que l'obligation du chargeur de fournir des informations, instructions et documents était importante et ne devait aucunement être nuancée. Le Groupe de travail est néanmoins convenu d'approuver ce projet de paragraphe tel qu'il était rédigé.

**Paragraphe 2**

219. Le Groupe de travail est convenu d'approuver ce projet de paragraphe tel qu'il était rédigé.

**Projet d'article 30. Fondement de la responsabilité du chargeur envers le transporteur**

**Paragraphe 1**

220. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du fondement de la responsabilité du chargeur envers le transporteur remontait à sa dix-septième session (voir A/CN.9/594, par. 199 à 207), et qu'il avait auparavant examiné cette question à sa seizième session (voir A/CN.9/591, par. 136 à 153).

221. Il a en outre été rappelé au Groupe de travail qu'il avait décidé que la responsabilité en cas de manquement aux obligations incombant au chargeur devrait généralement être fondée sur la faute et que le standard ordinaire s'appliquerait pour la charge de la preuve (voir A/CN.9/591, par. 138). Ainsi, une fois que le transporteur avait prouvé que le préjudice ou le dommage avait été causé par un manquement ou une négligence de la part du chargeur, ce dernier pourrait chercher à prouver que ce préjudice ou ce dommage n'était pas dû à une faute de sa part.

*Variante A ou B*

222. Il a été noté que, dans la variante A, c'était au transporteur qu'il incombait expressément de prouver que le préjudice ou le dommage avait été causé par les marchandises ou par un manquement de la part du chargeur aux obligations qui lui incombait en vertu des projets d'articles 27 et 29, paragraphe 1, alinéas a) et b). À

l'inverse, la variante B portait sur la responsabilité du chargeur pour préjudice, dommage ou retard résultant d'un manquement de sa part aux obligations qui lui incombait en vertu des projets articles 27 et 29, à condition que ce préjudice, ce dommage ou ce retard résulte de sa propre faute. Il a été noté aussi que la deuxième phrase, qui exonérait le chargeur de tout ou partie de sa responsabilité s'il prouvait que la cause ou l'une des causes n'était pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 34, était censée s'appliquer quelle que soit la variante finalement retenue.

223. La variante A a bénéficié d'un certain soutien au motif qu'elle semblait mettre en œuvre la décision prise précédemment par le Groupe de travail selon laquelle la responsabilité du chargeur devrait être fondée sur la faute et qui faisait expressément porter la charge de la preuve sur le transporteur.

224. La variante B a toutefois également été appuyée au motif qu'elle exprimait plus clairement le fait que la responsabilité du chargeur était fondée sur la faute au sein d'une relation contractuelle. Il a été dit que cette variante était préférable car elle prévoyait expressément la responsabilité du chargeur et indiquait qu'il appartenait au transporteur de prouver que le chargeur avait manqué à ses obligations et qu'il existait un lien de causalité entre le manquement et le préjudice ou le dommage.

225. Certaines délégations ont fait savoir que la variante B serait acceptable à condition que la deuxième phrase du paragraphe 1 soit supprimée. Il a été dit que cette phrase était source de confusion quant au caractère fondé sur la faute de la responsabilité du chargeur et rendait incertain le principe selon lequel il revenait au transporteur de prouver le manquement du chargeur à ses obligations. On s'est déclaré préoccupé par le fait que cette phrase semblait obliger un chargeur à prouver qu'il n'avait pas commis de faute, ce qui risquait d'aboutir à ce que le projet d'article 30 contredise le projet d'article 17 qui traitait de la responsabilité du transporteur. Par exemple, si deux conteneurs ou plus se détachaient et endommageaient le navire, la cause du dommage pourrait provenir du fait que le transporteur n'avait pas correctement chargé les marchandises à bord ou du fait que le chargeur ne les avait pas bien emballées dans les conteneurs. Il a été dit qu'avec la deuxième phrase, si un transporteur poursuivait un chargeur, c'est à ce dernier qu'il incomberait de prouver ce qui s'était passé à bord du navire, chose très difficile dans la pratique. C'est pourquoi il a été proposé que la responsabilité du chargeur, visée dans le projet d'article 30, ne soit pas le pendant exact de la responsabilité du transporteur dans le projet d'article 17, qui exigeait uniquement que les ayants droit prouvent que la perte, le dommage ou le retard s'était produit pendant la durée de la responsabilité du transporteur. On a dit qu'il faudrait au contraire fonder la responsabilité du chargeur sur la faute en se basant sur les principes ordinaires du fardeau de la preuve, selon laquelle le chargeur avait commis une faute. Il a aussi été dit que l'article 30 devrait réglementer la responsabilité du chargeur pour manquement à ses obligations en raison d'une faute sans essayer de déterminer à qui incombait le fardeau de la preuve.

226. On a répondu à cela que la deuxième phrase du paragraphe 1 n'était pas destinée à renverser la charge de la preuve, mais à énoncer la position qui prévalait dans la plupart des systèmes juridiques, à savoir que, lorsque le transporteur avait prouvé que le chargeur avait manqué à une obligation, ce dernier pouvait quand même, à l'exception des obligations pour lesquelles il avait une responsabilité de plein droit en vertu des projets d'articles 31 et 32, apporter la preuve que le

préjudice, le dommage ou le retard n'était pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 34.

227. Après cette explication, certains se sont dits favorables à la variante B à condition qu'elle soit reformulée pour préciser que le fardeau de la preuve incombait au transporteur. Il a été noté que la confusion quant au fardeau de la preuve qui s'appliquait dans le projet d'article 30 était née parce qu'on avait généralement considéré qu'elle était de nature ordinaire comme s'il s'agissait d'un cas de responsabilité délictuelle alors qu'en fait l'article faisait référence à un droit d'action contractuel. On a fait observer que ce problème ne se posait pas dans certains pays qui considéraient que le droit d'action pour retard n'était pas de nature délictuelle ou contractuelle, mais de nature légale. Étant donné le risque de malentendu, on a dit qu'il faudrait reformuler le paragraphe 1 du projet d'article 30 pour clarifier la nature du fardeau de la preuve et les standards auxquels il était soumis.

228. Un certain soutien a néanmoins été exprimé en faveur de la reformulation du paragraphe 1 de manière à énoncer une règle simple fondée sur la négligence selon laquelle le transporteur devrait prouver la faute du chargeur. Il a été dit qu'aucune des deux variantes ne semblait indiquer clairement que le transporteur était tenu de prouver que le préjudice était causé par le chargeur et que ce dernier pouvait être exonéré de sa responsabilité lorsqu'il montrait qu'il n'avait pas commis de faute. Sur cette base, le nouveau texte suivant a été proposé pour remplacer les variantes A et B: "Sous réserve des dispositions des articles 31 et 32, le chargeur est responsable envers le transporteur du préjudice ou du dommage résultant d'un manquement de sa part aux obligations qui lui incombent en vertu des articles 27 et 29, à moins qu'il ne prouve que la cause ou l'une des causes du préjudice ou du dommage n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 34".

229. Certaines réserves ont été exprimées à propos de cette formulation au motif qu'elle ne semblait pas faire ressortir la responsabilité pour faute du chargeur. Elle a cependant bénéficié aussi d'un certain soutien pour les raisons suivantes: elle précisait que le fardeau de la preuve était lié aux obligations contractuelles; elle indiquait que la responsabilité était fondée sur la faute, de sorte que les obligations du chargeur en vertu des articles 27 et 29 étaient des obligations de moyens; et elle précisait aussi que, dans un premier temps, le transporteur devait prouver le manquement, le dommage et le lien de causalité entre les deux, le chargeur devant ensuite montrer qu'il n'avait pas commis de faute.

230. Il a été suggéré, du fait que le Groupe de travail était dans l'ensemble parvenu à un consensus sur la disposition relative à la responsabilité du chargeur, de confier la reformulation du texte au secrétariat. Une proposition a été faite, selon laquelle le nouveau texte pourrait être le suivant: "Sous réserve des dispositions des articles 31 et 32, le chargeur est responsable envers le transporteur du préjudice ou du dommage dont le transporteur prouve qu'il résulte d'un manquement de la part du chargeur aux obligations qui lui incombent en vertu des articles 27 et 29, à moins que le chargeur ne prouve que la cause ou l'une des causes du préjudice ou du dommage n'était pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 34". Cette reformulation a bénéficié d'un certain soutien, bien que l'on ait suggéré de la modifier pour indiquer que le transporteur devait non seulement prouver le préjudice ou le dommage, mais aussi que le chargeur avait manqué à ses obligations. On a dit aussi qu'il serait possible

d'améliorer le texte en ayant deux phrases séparées pour distinguer entre les questions de responsabilité pour faute et de responsabilité de plein droit visées par les projets d'articles 31 et 32.

*Référence à l'article 31 dans la deuxième phrase du projet d'article 30, paragraphe 1*

231. Il a été demandé si la référence à l'article 31 dans la deuxième phrase était correcte. Il a été noté à cet égard que le projet d'article 31 comportait l'obligation pour le chargeur de fournir en temps utile des informations exactes (paragraphe 1) et de garantir l'exactitude de ces informations (paragraphe 2). Il a été dit que la responsabilité de plein droit qui s'appliquait en vertu de la deuxième phrase du projet d'article 30, paragraphe 1, devrait s'appliquer uniquement au paragraphe 2 du projet d'article 31 et non au paragraphe 1, étant donné que l'obligation de fournir des informations en temps utile devrait être soumise à la responsabilité pour faute et non à la responsabilité de plein droit. Cette proposition a reçu un certain appui.

*"a été causé par les marchandises"*

232. On a demandé pourquoi il était nécessaire d'inclure le membre de phrase "a été causé par les marchandises" dans la variante A. Un certain appui a été exprimé en faveur de son inclusion quelle que soit la variante retenue pour couvrir les situations dans lesquelles le dommage était manifestement causé par les marchandises. Certains ont toutefois exprimé la crainte que ces termes prêtent à confusion dans certains systèmes de droit. Il a été dit que cette formule semblait faire peser une obligation de résultat et non de moyen sur le chargeur. On a déclaré que l'inclusion de ces termes était illogique du fait que les marchandises n'avaient pas de vie propre et ne pouvaient pas, d'elles-mêmes, causer un préjudice ou un dommage. On a fait observer que ces mots étaient également inutiles étant donné l'obligation, entre autres, faite au chargeur, de charger les marchandises de manière qu'elles ne causent pas de dommage aux personnes ou aux biens, comme il était indiqué à l'article 27, paragraphe 1.

*Retard*

233. Étant donné la décision antérieure du Groupe de travail selon laquelle la responsabilité du transporteur pour retard devrait être limitée aux situations où le transporteur était convenu de livrer les marchandises dans un certain délai (voir par. 180 à 184 ci-dessus) il a été suggéré que, par souci d'équité, un chargeur ne soit responsable d'un retard que s'il en était ainsi convenu. On a dit que cette approche assurerait l'équité entre le transporteur et le chargeur.

234. Il a été rappelé que le Groupe de travail avait décidé de supprimer toute référence au retard. On a toutefois fait observer que la simple suppression de toutes les références au retard ne suffirait peut-être pas à éliminer la possibilité qu'un retard soit sous-entendu étant donné que le mot "préjudice", employé dans les deux variantes, pouvait être interprété comme englobant le préjudice causé par un retard. De même, on a exprimé la crainte que la suppression de toute référence au retard ne soit interprétée comme privant le chargeur de tout droit d'action pour retard qui pourrait survenir en vertu du droit national applicable.

235. Pour éviter toute interprétation de responsabilité implicite pour retard et assurer le maintien de la loi applicable au retard du chargeur, il a été proposé

d'ajouter au paragraphe 1 du projet d'article 30 un texte qui pourrait être rédigé comme suit: "Le 'préjudice' auquel il est fait référence dans le présent article ou à l'article 31 ou à l'article 32 n'inclut pas le préjudice causé par un retard. Aucune disposition de la présente Convention n'empêche le transporteur d'invoquer la responsabilité du chargeur pour retard en vertu de la loi applicable". On a expliqué que la première phrase de cette proposition visait à préciser qu'il n'y avait pas de droit d'action implicite contre le chargeur pour retard en vertu du projet de convention, et que la deuxième visait à préciser que toute loi nationale applicable relative à la question du retard du chargeur restait inchangée. Ce texte explicatif a bénéficié d'un certain appui.

236. Il a toutefois été dit que la deuxième phrase du texte proposé était peut-être inutile du fait que la loi applicable s'appliquerait automatiquement aux questions qui n'entraient pas dans le champ d'application du projet de convention. À cet égard, on a fait observer qu'il existait des obligations en vertu du projet de convention pour lesquelles il n'y avait pas de responsabilité correspondante, que ce soit du côté du transporteur ou de celui du chargeur, et que la responsabilité liée à ces obligations était donc régie par la loi applicable.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 30, paragraphe 1*

237. À l'issue de sa discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De reformuler le texte du paragraphe 1 conformément à sa discussion, étant entendu que la responsabilité du chargeur devrait être fondée sur la faute et tenir compte de la relation contractuelle entre le chargeur et le transporteur; et
- De supprimer la référence au retard figurant au paragraphe 1 et d'insérer éventuellement un texte précisant que la loi applicable relative au retard du chargeur n'était pas censée être modifiée.

#### **Paragraphe 2**

238. Sous réserve de la suppression – conforme à sa décision antérieure – des mots "ou du retard" figurant entre crochets, le Groupe de travail, est convenu que le paragraphe 2 devrait être approuvé tel qu'il était rédigé.

#### **Texte révisé du projet d'article 30**

239. Conformément à la décision qu'il avait prise antérieurement d'examiner le texte remanié du paragraphe 1 du projet d'article 30 (voir ci-dessus, par. 220 à 237), le Groupe de travail a poursuivi ses délibérations sur le texte révisé de cette disposition ci-après:

"Article 30. Fondement de la responsabilité du chargeur envers le transporteur

1. Le chargeur est responsable du préjudice ou du dommage subi par le transporteur si ce dernier prouve que ce préjudice ou ce dommage a été causé par un manquement de la part du chargeur aux obligations qui lui incombent en vertu des articles 27, [et] 29, paragraphe 1, alinéas a) et b), [et 31, paragraphe 1].

2. Sauf en cas de préjudice ou de dommage causé par un manquement de sa part aux obligations lui incombant en vertu des articles 31

[, paragraphe 2,] et 32, le chargeur est exonéré de tout ou partie de sa responsabilité si la cause ou l'une des causes du préjudice ou du dommage n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 34."

240. Il a été expliqué que ce texte remanié se fondait sur la proposition faite au Groupe de travail (voir ci-dessus, par. 230), compte tenu des vues générales exprimées en son sein à propos du projet d'article 30. Il a en outre été expliqué que le texte entre crochets dans les deux paragraphes avait uniquement pour objet d'indiquer que les renvois qui y figuraient devraient être modifiés en fonction des précisions qu'il fallait apporter au projet d'article 31, pour faire en sorte que l'obligation de donner des informations exactes soit soumise à une responsabilité de plein droit et que l'obligation de donner des informations en temps voulu soit fondée sur la faute. Il a également été noté qu'il faudrait apporter une modification à la dernière ligne du projet de texte du paragraphe 1 consistant à supprimer la mention "alinéas a) et b)".

241. Un certain soutien a été apporté à l'idée de réinsérer dans le paragraphe 2 une référence indiquant qu'il incombait au chargeur de prouver que la cause du préjudice ou du dommage n'était pas imputable à sa faute, mais un large accord a été exprimé au sein du Groupe de travail en faveur de la structure et de l'approche retenues pour le texte révisé tel qu'il avait été rédigé.

242. Deux propositions rédactionnelles, qui ont été approuvées par le Groupe de travail, devraient être examinées par le secrétariat:

a) Le paragraphe 1 pourrait être remanié de manière à renvoyer à toutes les responsabilités du chargeur, y compris la responsabilité fondée sur la faute et la responsabilité de plein droit, puisque le transporteur devait faire la preuve du même préjudice ou dommage et du manquement du chargeur à son obligation dans les deux contextes; et

b) Le paragraphe 2 pourrait être restructuré de manière à renvoyer premièrement au principe général, puis à l'exception.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le texte révisé*

243. Après un débat, le Groupe de travail a décidé ce qui suit:

- Le texte révisé était conforme au débat qu'il avait eu précédemment;
- Les propositions rédactionnelles mentionnées dans le paragraphe ci-dessus devraient être examinées par le secrétariat; et
- Cela étant, le texte révisé était généralement acceptable.

#### **Projet d'article 31. Informations pour l'établissement des données du contrat**

244. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du contenu du projet d'article 31 sur les informations pour l'établissement des données du contrat remontait à sa dix-septième session (voir A/CN.9/594, par. 187 à 194). Celui-ci a ensuite examiné ce projet d'article tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

### Paragraphe 1

245. Il a été noté qu'en raison d'une erreur typographique, le projet de paragraphe 1 ne faisait référence qu'aux alinéas a), b) et c) du paragraphe 1 de l'article 37, et il a été convenu qu'il faudrait corriger cette référence de manière à y inclure aussi l'alinéa d). Il a été indiqué en outre que ce projet de disposition était inspiré des Règles de la Haye-Visby et des Règles de Hambourg et qu'il revêtait une importance particulière du fait qu'il énonçait l'obligation du chargeur dont découlerait la responsabilité de plein droit prévue dans le projet d'article 31-2. Compte tenu des conséquences graves d'un manquement aux obligations énoncées dans le projet de paragraphe 1, il a été estimé que les mots "y compris" étaient trop généraux et que la disposition devrait être plus précise de sorte que le chargeur puisse mieux prévoir la responsabilité de plein droit à laquelle il pouvait s'exposer.

246. Le Groupe de travail est convenu que le projet de paragraphe 1 devrait être corrigé par l'ajout d'une référence à l'article 37-1 d), mais que la disposition pouvait être acceptée, étant entendu qu'il serait peut-être nécessaire d'en ajuster le libellé pour la rendre plus précise comme il est indiqué dans le paragraphe précédent.

### Paragraphe 2

247. Il a été rappelé que le Groupe de travail était convenu de supprimer du projet de convention toutes les références à la responsabilité du chargeur en cas de retard (voir ci-dessus, par. 182 à 184), et que les mots "ou retard" figurant entre crochets dans ce projet de paragraphe le seraient donc également. Une question a été soulevée du fait que le projet de paragraphe 2 prévoyait la responsabilité du chargeur pour l'exactitude des informations fournies au transporteur mais pas pour la fourniture de ces informations en temps utile. Il a été expliqué que, conformément aux Règles de La Haye-Visby et aux Règles de Hambourg, le Groupe de travail avait décidé à une session antérieure de soumettre le défaut de fourniture d'informations exactes par le chargeur à la responsabilité de plein droit, mais qu'il n'avait voulu soumettre le défaut de fourniture d'informations en temps utile qu'à la responsabilité fondée sur la faute du chargeur.

248. Le Groupe de travail est convenu d'approuver le paragraphe 2 tel qu'il était rédigé, la référence au "retard" étant supprimée.

### Projet d'article 32. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

249. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du contenu du projet d'article 32 sur les règles spéciales concernant les marchandises dangereuses remontait à sa dix-septième session (voir A/CN.9/594, par. 195 à 198). Celui-ci a ensuite examiné ce projet d'article tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81, ayant à l'esprit que les références au "retard" entre crochets devaient être supprimées conformément à sa décision antérieure (voir ci-dessus, par. 182 à 184).

*"[deviennent]"*

250. Le Groupe de travail a d'abord examiné le mot "deviennent" qui figurait entre crochets dans le chapeau du projet d'article 32. Compte tenu des craintes exprimées concernant la sécurité du transport maritime, il a été estimé que ce mot devrait être conservé et les crochets supprimés afin de permettre la plus large prévention

possible des accidents impliquant des marchandises dangereuses, de sorte que soient visées les marchandises qui étaient dangereuses tant avant que pendant le voyage. En réponse, des doutes ont été émis quant à la nécessité d'inclure le mot "deviennent" étant donné que le chapeau comprenait la formule "risquent selon toute vraisemblance raisonnable de devenir" qui, a-t-on dit, était suffisamment générale pour englober tous les risques. Il a été ajouté qu'il serait inéquitable de tenir le chargeur responsable pour ne pas avoir informé le transporteur de la nature des marchandises si ces dernières n'étaient devenues dangereuses que pendant le voyage, bien après que le chargeur les avaient remises pour être transportées. Partant, il a été estimé que la meilleure solution serait de supprimer le mot "deviennent".

251. La suppression du mot "deviennent" a bénéficié d'un large appui dans le Groupe de travail. En revanche, une proposition tendant à supprimer le mot "raisonnable", jugé redondant dans la formule "risquent selon toute vraisemblance raisonnable de devenir", n'a pas été soutenue.

*"[du transport de ces marchandises] [de ce défaut d'information]"*

252. Il a été proposé de conserver les mots "du transport de ces marchandises" à l'alinéa a) et de supprimer les mots "de ce défaut d'information" au motif que le transporteur pouvait subir un préjudice potentiellement énorme en cas de manquement de la part du chargeur à son obligation de fournir des informations sur la nature dangereuse des marchandises et qu'il serait donc justifié de conserver la variante offrant la plus grande protection. Cette proposition n'a toutefois pas été retenue, et le maintien des mots "de ce défaut d'information" a été fermement appuyé dans le Groupe de travail, au motif qu'ils reflétaient mieux la causalité du dommage que les mots "du transport de ces marchandises", qui devraient être supprimés. Il a été noté en outre que la formule "de ce défaut d'information" était plus cohérente avec le principe de causalité adopté dans le projet d'alinéa b).

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 32*

253. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De supprimer le mot "deviennent" ainsi que les crochets qui l'entourent du chapeau du projet d'article 32;
- De supprimer les références à la responsabilité du chargeur en cas de retard et d'ajuster le libellé en conséquence;
- De conserver les mots "de ce défaut d'information" en supprimant les crochets qui les entourent et de supprimer les mots "du transport de ces marchandises" ainsi que les crochets qui les entourent; et
- D'accepter par ailleurs le libellé du projet d'article 32.

**Projet d'article 33. Fait pour le chargeur documentaire d'assumer les droits et obligations du chargeur**

254. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du contenu du projet d'article 33, concernant le fait pour le chargeur documentaire d'assumer les droits et obligations du chargeur, remontait à sa seizième session (voir A/CN.9/591, par. 171 à 175). Celui-ci a ensuite examiné le projet d'article 33 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

255. Il a été fait observer que la définition du terme “chargeur documentaire”, présentée au paragraphe 10 du projet d'article premier, avait été élaborée à partir de la première phrase de la version antérieure du projet de disposition, tel qu'il apparaissait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56.

256. Le Groupe de travail est convenu que les projets d'articles 1-10 et 33 devraient être approuvés dans leur rédaction actuelle.

#### **Projet d'article 34. Responsabilité du chargeur pour fait d'autrui**

257. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du contenu du projet d'article 34 sur la responsabilité du chargeur pour fait d'autrui remontait à sa seizième session (voir A/CN.9/591, par. 176 à 180). Celui-ci a ensuite examiné le projet d'article 34 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

#### **Paragraphe 1**

258. Il a été proposé de conserver le texte figurant entre crochets dans le projet de paragraphe 1 et de supprimer lesdits crochets, car le chargeur ne devait pas, pensait-on, être tenu responsable des actes du transporteur. Si la nécessité de ce texte a été mise en doute, son insertion a néanmoins été jugée acceptable, à condition qu'il clarifie le projet de disposition. Le maintien du texte entre crochets a été largement appuyé. Le Groupe de travail a en outre prié le secrétariat de régler le problème de rédaction soulevé lors de l'examen des projets d'articles 14-2 et 17-3 h) (voir ci-dessus, par. 157), qui devraient être alignés sur le projet d'article 34-1, s'agissant de déterminer si le chargeur était responsable des actes et omissions de la partie contrôlante et du destinataire.

#### **Paragraphe 2**

259. Ayant précédemment décidé de supprimer le paragraphe 2 du projet d'article 18, le Groupe de travail est convenu de supprimer aussi le paragraphe 2 du projet d'article 34 (voir ci-dessus, par. 78).

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 34*

260. À l'issue de sa discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De conserver le texte entre crochets au paragraphe 1 en supprimant les crochets;
- De prier le secrétariat d'apporter les modifications nécessaires aux projets d'articles 14-2, 27-2, 17-3 h) et 34 afin de prévoir le même traitement en ce qui concerne la responsabilité du chargeur pour les actes du destinataire et de la partie contrôlante; et
- De supprimer le paragraphe 2.

#### **Projet d'article 35. Cessation de la responsabilité du chargeur**

261. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du contenu du projet d'article 35 sur la cessation de la responsabilité du chargeur remontait à sa seizième session (voir A/CN.9/591, par. 181 à 183). Celui-ci a ensuite examiné le projet d'article 35 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

262. Il a été noté que l’alinéa a) devrait renvoyer non pas à “l’article 35” mais à “l’article 33” et que le terme “chargeur documentaire”, qui était défini au projet d’article 1-10, devrait être employé en lieu et place des mots “une personne mentionnée à l’article 33”. Le secrétariat a en outre été prié d’examiner si ce terme pourrait aussi remplacer, dans le chapeau du projet de disposition, les mots “de toute autre personne identifiée dans les données du contrat comme étant le chargeur” et si le titre du projet d’article devrait éventuellement être modifié pour mentionner également le chargeur documentaire. Il a aussi été proposé de remplacer, dans le chapeau, les mots “not valid” (réputée non écrite) par “void” (nulle/réputée non écrite) et de conserver l’alinéa c) entre crochets jusqu’à ce que le Groupe de travail se soit prononcé définitivement sur le chapitre 12 relatif au transfert de droits.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d’article 35*

263. À l’issue de sa discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De corriger le renvoi à l’“article 35” pour le remplacer par un renvoi à l’“article 33” et d’employer, à l’alinéa a) et éventuellement dans le chapeau, le terme “chargeur documentaire” tel que défini dans le projet d’article 1-10;
- D’envisager de remplacer les mots “not valid” (réputée non écrite) par “void” (nulle/réputée non écrite); et
- De conserver l’alinéa c) entre crochets en attendant qu’il se prononce sur le chapitre 12.

## **Chapitre 9 – Documents de transport et documents électroniques concernant le transport**

264. Il a été rappelé au Groupe de travail que son dernier examen en date du projet de chapitre 9 sur les documents de transport et les documents électroniques concernant le transport avait débuté à sa dix-septième session (voir A/CN.9/594, par. 216 à 233) et s’était poursuivi à sa dix-huitième session (voir A/CN.9/616, par. 9 à 82) . Il a également été rappelé que son examen complet le plus récent de ce sujet remontait à sa onzième session (voir A/CN.9/526, par. 24 à 61) et qu’une proposition écrite concernant l’identité du transporteur dans l’ancien projet d’article 40-3 lui avait été présentée pour examen à sa dix-huitième session (voir A/CN.9/WG.III/WP.79). Pour sa session en cours, le Groupe de travail a examiné les dispositions du chapitre 9 en se fondant sur le texte contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

265. Il a par ailleurs été rappelé au Groupe de travail que les règles matérielles du projet de chapitre 9 étaient étroitement liées à un certain nombre de définitions, notamment celles qui apparaissaient aux paragraphes 16, 17, 18, 20, 21, 22 et 23 du projet d’article premier.

### **Projet d’article 36. Émission du document de transport ou du document électronique concernant le transport**

266. Le Groupe de travail a noté que le projet d’article 36 avait été modifié comme il en était convenu à sa dix-septième session (A/CN.9/594, par. 223 et 224).

267. Cette version modifiée du projet d'article a été favorablement accueillie. Il a été noté que, dans l'alinéa b), le chargeur avait le droit d'obtenir du transporteur, au choix, un document de transport négociable ou non négociable, mais n'avait pas droit à un document de transport négociable ou à un document électronique négociable concernant le transport s'il était convenu avec le transporteur de ne pas en utiliser. Il a été demandé si un chargeur pouvait néanmoins obtenir dans ce cas un document de transport non négociable ou un document électronique non négociable concernant le transport. Il a été convenu que telle était l'intention de l'alinéa b) et que, si cette intention ne ressortait pas clairement, le texte devrait alors être clarifié. Il a été proposé de remanier l'alinéa de sorte que l'exception, qui figurait actuellement dans le chapeau, vienne après la règle qui, elle, était énoncée dans les alinéas a) et b).

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 36*

268. Le Groupe de travail a décidé d'approuver, sous réserve des propositions rédactionnelles ci-dessus, le texte du projet d'article 36 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

**Projet d'article 37. Données du contrat**

269. Le Groupe de travail a noté que le projet d'article 37 avait été reformulé comme il en était convenu à sa dix-septième session (A/CN.9/594, par. 225 et 233).

**Paragraphe 1**

270. Le Groupe de travail a examiné le paragraphe 1 tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 ainsi qu'une proposition sur l'alinéa a) de ce paragraphe présentée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.86.

271. Il a été noté que cet alinéa obligeait le transporteur à inclure une "description des marchandises" telle qu'elle avait été fournie par le chargeur et que le projet de convention ne prévoyait aucune limite à la quantité d'informations susceptibles d'être fournies par ce dernier. Du fait que les chargeurs avaient de plus en plus tendance à fournir des descriptions techniques longues et détaillées des marchandises, qu'ils voulaient voir insérées dans le document de transport, en particulier depuis que l'utilisation des ordinateurs facilitait de telles descriptions, il était proposé de limiter la longueur, la nature et le degré de détail des informations dont le chargeur pourrait demander l'insertion dans le document de transport. En l'absence d'une telle limite, a-t-on indiqué, un transporteur serait contraint de vérifier toutes les informations fournies par le chargeur dont la vérification était matériellement réalisable et commercialement raisonnable conformément au paragraphe 2 a) du projet d'article 41. De plus, a-t-on fait valoir, du fait que la description des marchandises était généralement insérée dans le manifeste, des descriptions trop longues risquaient d'alourdir la tâche des services douaniers et des services de sécurité, mais aussi des banques. Pour régler ce problème, il était proposé de modifier l'alinéa a) du paragraphe 1 pour y parler de "description des marchandises en termes généraux". Cette proposition a été appuyée car elle s'inspirait du libellé de l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 15 des Règles de Hambourg.

272. On a cependant exprimé la crainte que l'expression "en termes généraux" ne soit trop vague. La proposition a donc été modifiée et un libellé du type "description

appropriée pour le transport” a été suggéré afin de tenir compte des cas par exemple où l’importation de certaines marchandises était soumise à des restrictions, et afin de fournir suffisamment d’informations, en particulier sur les marchandises dangereuses. Cette proposition a été appuyée et il a été suggéré d’employer le mot “pertinent” en lieu et place de “approprié” ou d’employer les deux mots à la fois.

273. Il a été répondu que la proposition ne visait aucunement à modifier le droit du transporteur de rejeter des informations qui ne satisfaisaient pas aux exigences requises en matière de sécurité ou aux fins de dédouanement. On a fait observer que l’alinéa b) du paragraphe 1 du projet d’article 29 exigeait également du chargeur qu’il fournisse les informations raisonnablement nécessaires notamment pour permettre au transporteur de respecter la loi. La proposition révisée a néanmoins été appuyée au motif qu’elle semblait fixer un minimum et un maximum concernant les informations à inclure.

#### *Données supplémentaires*

274. Il a été proposé de faire figurer également dans la liste du paragraphe 1 du projet d’article 37, le destinataire, la date de livraison, si celle-ci avait été convenue, le nom du navire, les ports de chargement et de déchargement et une mention du caractère dangereux ou non des marchandises. À cela on a répondu que la liste des données figurant à l’article 37 avait déjà été arrêtée par le Groupe de travail et qu’il ne fallait revenir dessus que si un consensus suffisant se dégagait dans ce sens. Il a en outre été noté que s’il était possible d’exiger que le nom du navire soit fourni dans le contexte du transport de port à port, il serait presque impossible de poser une telle exigence dans le cadre du transport de porte à porte, où le transporteur n’était généralement pas le propriétaire du navire mais un transporteur non exploitant de navires. Il a été répondu que l’intention n’était pas de revenir sur la question mais plutôt d’aligner le projet d’article 37 sur le projet d’article 31, qui concernait les informations pour l’établissement des données du contrat et qui avait été révisé pendant la session.

#### *“le document de transport ou le document électronique concernant le transport visé à l’article 36”*

275. Il a été noté que les paragraphes 1 et 2 du projet d’article 37 parlaient du “document de transport ou document électronique concernant le transport visé à l’article 36”. Il a été proposé de parler uniquement du document de transport ou document électronique concernant le transport visé à l’article 36, alinéa b), étant donné que les documents visés à l’alinéa a) de ce projet d’article constataient seulement la réception des marchandises. Cette proposition a été appuyée.

#### **Paragraphe 2**

276. Il a été estimé que les mots “le nom et l’adresse d’une personne identifiée comme étant le transporteur” risquaient d’être interprétés à tort comme autorisant une partie à nommer, comme transporteur dans le document de transport, une personne autre que le transporteur contractuel et, partant, de créer un “transporteur documentaire”. Il a été noté que telle n’était pas l’intention du Groupe de travail. Pour parer à un tel risque, il a été proposé de mentionner dans le texte simplement le nom et l’adresse du transporteur, comme le faisait une version antérieure du paragraphe 2. Il a été fait observer que le texte avait été modifié pour suivre le libellé des RUU 500. On a cependant indiqué que les nouvelles RUU 600 ne

mentionnaient plus “le nom et l’adresse d’une personne identifiée comme étant un transporteur”. Le secrétariat a été prié de confirmer que le libellé de l’alinéa a) du paragraphe 2 était conforme à celui des RUU 600.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d’article 37*

277. Le Groupe de travail est convenu:

- De modifier l’alinéa a) du paragraphe 1 pour y insérer un libellé du type “description appropriée pour le transport”;
- De revoir l’alinéa a) du paragraphe 2 pour s’assurer qu’il était conforme aux RUU 600; et
- D’approuver le paragraphe 3.

**Projet d’article 38. Identité du transporteur**

278. Le Groupe de travail a noté que le projet d’article 38 avait été reformulé comme il en était convenu à sa dix-huitième session (A/CN.9/616, par. 28).

**Paragraphe 1**

279. Il a été proposé d’employer les mots “un transporteur” plutôt que “le transporteur”, car l’emploi de l’article défini laissait entendre que le transporteur était déjà identifié.

280. Il a aussi été proposé de supprimer le paragraphe 1 car, en disposant que, si un transporteur était identifié par son nom, toute information contraire consignée dans le document de transport devrait être sans effet, il semblait poser une présomption absolue. On a fait valoir que le fait d’indiquer le nom d’un transporteur devait créer uniquement une présomption réfragable. Le maintien du paragraphe 1 a cependant été appuyé car des doutes pouvaient exister quant à l’identité d’un transporteur, en particulier lorsque le nom indiqué sur le recto d’un document de transport ne correspondait pas à celui figurant au verso. On a exprimé la crainte que l’expression “by name” (par son nom), employée dans la version anglaise, ne soit source de confusion dans certaines versions linguistiques. À cela on a répondu, toutefois, que cette expression était nécessaire pour montrer que le nom véritable du transporteur, et non un simple logo ou d’autres indices, était essentiel.

**Paragraphe 2**

281. Il a été proposé de supprimer les deux variantes du paragraphe 2 pour les raisons suivantes:

- Il était injuste de présumer que le propriétaire inscrit du navire était le transporteur car celui-ci n’avait peut-être pas connaissance du contrat de transport;
- Le propriétaire inscrit était souvent une entité distincte du propriétaire du navire;
- Un porteur qui se fiait à un document n’indiquant nullement le nom du transporteur sans prendre de mesures raisonnables pour déterminer l’identité de ce dernier ne méritait pas de protection; et

- Il existait une jurisprudence importante sur l'identité du transporteur dans un certain nombre de pays et le lien entre le paragraphe 2 et cette jurisprudence n'était pas clair.

282. Cette proposition a bénéficié d'un certain soutien. Il a toutefois été suggéré que, si le paragraphe 2 était conservé, son champ d'application soit limité aux cas où la mauvaise personne était nommée dans le contrat de transport. Il a également été suggéré que, si le paragraphe était finalement conservé, le paragraphe 3 le soit également pour empêcher le transporteur réel d'invoquer la présomption selon laquelle le propriétaire inscrit du navire était le transporteur.

283. Il a été noté que le maintien du paragraphe 2 était sans grande importance dans les pays qui autorisaient le chargeur à demander la saisie conservatoire du navire directement à l'encontre du propriétaire inscrit en garantie de créances contre le transporteur, mais on a jugé le maintien de ce paragraphe préférable. On ne pouvait considérer, a-t-on également dit, qu'un propriétaire inscrit n'avait aucun lien avec le contrat de transport, car le propriétaire d'un navire était censé s'intéresser à l'utilisation qui serait faite du navire.

284. La variante A a bénéficié d'un certain soutien. La variante B a cependant recueilli un large appui, car elle était conforme à la pratique moderne du transport maritime en reconnaissant que le propriétaire inscrit du navire pouvait ne pas être la personne ayant conclu le contrat de transport. La variante B, a-t-on estimé, constituait une solution de compromis, qui permettait à un propriétaire inscrit d'identifier le vrai transporteur et visait aussi bien les propriétaires inscrits que les affréteurs coque nue, ce qui convenait davantage à la pratique moderne, notamment dans le contexte du transport de conteneurs sur lignes régulières. De plus, la règle énoncée au paragraphe 2, a-t-on noté, était conforme à la nouvelle règle de responsabilité solidaire entre les parties exécutantes et les transporteurs, puisque le propriétaire inscrit était une partie exécutante.

285. Il a été proposé de modifier la variante B comme suit:

- Supprimer les mots "coque nue" du paragraphe 2;
- À des fins de clarification, remplacer les mots "de la même manière" par "de la même manière que le propriétaire inscrit du navire".

286. L'ajout des mots "de la même manière que le propriétaire inscrit du navire" pour rendre le texte plus clair a bénéficié d'un certain soutien. En revanche, la suppression des mots "coque nue" a suscité des objections puisque l'affréteur coque nue était souvent, dans la pratique, traité de la même façon qu'un propriétaire de navire attendu qu'il avait un lien particulier avec l'affrètement d'un navire et devait en conséquence avoir les mêmes possibilités que le propriétaire inscrit de réfuter toute présomption. Il a été noté, à cet égard, que si l'on parlait seulement de l'"affréteur", on ne se référerait pas nécessairement à l'affréteur d'un navire, mais on viserait également un affréteur au voyage ou un affréteur à temps, qui se bornait à conclure un contrat pour les services du navire et ne pouvait donc être assimilé à un propriétaire inscrit aux fins d'identification du transporteur.

### **Paragraphe 3**

287. Il a été estimé que l'objet du paragraphe 3 était mieux exprimé dans la note 122 du document A/CN.9/WG.III/WP.81 que dans le texte de la disposition même. Il a été convenu de reformuler le paragraphe en s'appuyant sur cette note.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 38*

288. Le Groupe de travail:

- A accepté le paragraphe 1 en l'état;
- A accepté la variante B du paragraphe 2 et a renvoyé le texte au secrétariat pour qu'il examine si celui-ci devait ou non indiquer plus clairement que l'affréteur coque nue avait le droit de réfuter la présomption selon laquelle il était le transporteur de la même manière que le propriétaire inscrit; et
- A demandé que le paragraphe 3 soit modifié sur la base du libellé employé dans la note 122 du document A/CN.9/WG.III/WP.81.

**Projet d'article 39. Signature**

**Paragraphe 1**

289. Le Groupe de travail a noté que le projet d'article 39 avait été reformulé comme il en était convenu lors de son dernier examen de ce projet de disposition à sa dix-huitième session (A/CN.9/616, par. 12 et 13), les mots "par le transporteur ou par une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier" ayant été remplacés par la formule "par le transporteur ou par une personne agissant en son nom".

290. Il a été noté que le paragraphe 1, tel qu'il était rédigé, n'était peut-être pas conforme aux règles relatives aux documents de transport prévues par les RUU 600 selon lesquelles lorsqu'un agent signait, il devait indiquer qu'il le faisait au nom ou pour le compte du transporteur. Il a été proposé de modifier le paragraphe 1 pour le rendre conforme au libellé des RUU 600. Il a par ailleurs été proposé de remplacer les mots "ou par une personne agissant en son nom" par les mots "ou par une personne dûment mandatée par ce dernier" de manière à préciser que la personne agissait dans le cadre d'un mandat confié par le transporteur.

291. À cela il a été objecté que les RUU 600 n'avaient pas la même finalité que le projet de convention, les premières visant à faciliter le système des crédits documentaires tandis que le second énonçait des règles et leurs effets juridiques. Il a été rappelé que si l'insertion d'un texte supplémentaire pouvait clarifier le paragraphe 1, le Groupe de travail était déjà convenu de laisser à la loi applicable les questions de représentation plutôt que de les traiter dans le projet de convention. Le Groupe de travail est convenu d'accepter le paragraphe 1 tel qu'il était rédigé.

**Paragraphe 2**

292. Le Groupe de travail est convenu d'approuver le projet de paragraphe 2 tel qu'il était rédigé.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 39*

293. Le Groupe de travail a accepté le projet d'article 39 tel qu'il était rédigé.

**Projet d'article 40. Lacunes dans les données du contrat**

294. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du projet d'article 40 sur les lacunes dans les données du contrat remontait à sa dix-huitième

session (voir A/CN.9/616, par. 10 à 13). Le Groupe de travail a ensuite examiné le projet d'article 40 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

295. Sous réserve de quelques modifications à apporter au texte de la disposition dans les différentes versions linguistiques, le Groupe de travail a accepté en l'état les paragraphes 1, 2 et 3 du projet d'article 40.

#### **Proposition de paragraphe 4 du projet d'article 40**

296. Comme il a été indiqué dans la note 129 du document A/CN.9/WG.III/WP.81, le Groupe de travail était convenu lors d'une session antérieure d'ajouter au projet d'article 37-2 un nouvel alinéa d) exigeant l'indication du nombre de documents de transport négociables originaux dans les données du contrat lorsque plusieurs originaux étaient émis. Il a été noté que le projet de convention ne précisait pas les conséquences juridiques de l'absence de cette information dans les données du contrat. Afin d'offrir au porteur de l'un des documents de transport négociables originaux et au transporteur un certain degré de sécurité, on a proposé qu'en l'absence d'une telle indication, le document de transport négociable soit réputé avoir indiqué qu'un seul original avait été émis. On a suggéré qu'une disposition en ce sens soit insérée dans le texte en tant que projet de paragraphe 4 de l'article 40. Cette suggestion a été soutenue au sein du Groupe de travail.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 40*

297. Le Groupe de travail a accepté en l'état le projet d'article 40, et prié le secrétariat de rédiger un nouveau paragraphe 4 en tenant compte des remarques du paragraphe précédent.

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

298. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du contenu du projet d'article 41 sur les réserves concernant la description des marchandises dans les données du contrat remontait à sa dix-huitième session (voir A/CN.9/616, par. 29 à 39 et 69 à 73). Le Groupe de travail a ensuite examiné ce projet d'article qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

299. Des propositions rédactionnelles ont été faites concernant le projet d'article 41. On a suggéré de remplacer le mot "description" par "informations" dans le titre du projet d'article, qui semblait sinon se limiter uniquement au projet d'article 37-1 a). Dans le paragraphe 1 a), on a proposé que le qualificatif "déterminant" après les mots "erroné ou trompeur" soit supprimé puisqu'il faisait double emploi. On a aussi proposé de coordonner le texte des paragraphes 1, 2 et 3, qui employaient tous le terme "réserve", alors que dans le paragraphe 1 il s'agissait d'un type de rectification et dans les paragraphes 2 et 3 davantage de la formulation de réserves. Enfin, il a été dit que, les projets de paragraphes 1 b) et 2 b) faisant référence à l'exactitude des informations, pour laquelle le chargeur était tenu responsable de plein droit en vertu du projet de convention, il serait peut-être préférable d'utiliser l'expression "il a des motifs raisonnables de croire" à la place de "il a des raisons de considérer".

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 41*

300. Le Groupe de travail a accepté le projet d'article 41 en l'état, sous réserve des modifications que le secrétariat apportera au texte compte tenu des propositions formulées dans le paragraphe précédent.

**Projet d'article 42. Force probante des données du contrat**

301. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du contenu du projet d'article 42 sur la force probante des données du contrat remontait à sa dix-huitième session (voir A/CN.9/616, par. 45 à 68). Il lui a également été rappelé que le projet d'article 42 qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était le fruit d'un débat approfondi et d'un compromis auquel il était parvenu à sa dix-huitième session, et on a dit qu'il serait préférable de renvoyer la troisième lecture de cette disposition à la vingtième session afin de laisser suffisamment de temps au Groupe de travail pour examiner en détail l'alinéa a), qui avait été ajouté entre-temps au projet d'article.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 42*

302. Le Groupe de travail est convenu de renvoyer la troisième lecture du projet d'article 42 à sa vingtième session.

**Projet d'article 43. "Fret payé d'avance"**

303. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du projet d'article 43 sur le "fret payé d'avance" remontait à sa dix-huitième session (voir A/CN.9/616, par. 74 à 82). Le Groupe de travail a ensuite examiné le projet d'article 43 qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. La proposition d'ajouter une condition de bonne foi a été rejetée au motif qu'une telle condition allait de soi.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 43*

304. Le Groupe de travail a accepté le projet d'article 43 en l'état.

### **III. Questions diverses**

#### **Organisation des travaux futurs**

305. Le Groupe de travail est convenu de poursuivre sa troisième lecture, en commençant par le projet d'article 42 et en enchaînant avec le chapitre 10 du projet de convention, à sa vingtième session (Vienne, 15-25 octobre 2007). Il a aussi noté que sa vingt et unième session était prévue du 7 au 18 avril 2008, mais que les dates des deux sessions étaient soumises à l'approbation de la Commission à sa quarantième session en 2007.