



Assemblée générale

Distr.: Limitée
8 janvier 2002

Français
Original: Anglais

Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

Groupe de travail III (Droit des transports)
Neuvième session
New York, 15-26 avril 2002

Droit des transports

Projet préliminaire d'instrument sur le transport de marchandises par mer

Note du secrétariat

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
Introduction	1-24	3
Annexe: Projet d'instrument sur le droit des transports	1	10
Chapitre 1: Définitions	2-23	10
Chapitre 2: Communication électronique	24-29	16
Chapitre 3: Champ d'application	30-45	18
Chapitre 4: Durée de la responsabilité	46-58	21
Chapitre 5: Obligations du transporteur	59-65	26
Chapitre 6: Responsabilité du transporteur	66-111	27
Chapitre 7: Obligations du chargeur	112-123	40
Chapitre 8: Documents de transport et enregistrements électroniques	124-159	44
Chapitre 9: Fret	--	55
Chapitre 10: Livraison au destinataire	160-184	56



Chapitre 11: Droit de contrôle	185-197	63
Chapitre 12: Transfert de droits	198-202	68
Chapitre 13: Droits d'action	203-205	70
Chapitre 14: Délai pour agir	206-212	71
Chapitre 15: Avaries communes	213	72
Chapitre 16: Autres conventions	214	73
Chapitre 17: Limites de la liberté contractuelle	215-220	73

Introduction

1. À sa vingt-neuvième session, en 1996¹, la Commission a étudié une proposition tendant à inscrire à son programme de travail un examen des pratiques et lois actuelles dans le domaine du transport international de marchandises par mer, en vue de déterminer s'il était nécessaire d'établir des règles uniformes lorsqu'il n'en existait pas et d'uniformiser davantage les textes législatifs².

2. À cette session, la Commission avait été informée que les lois nationales et les conventions internationales en vigueur comportaient d'importantes lacunes sur des questions telles que le fonctionnement des connaissements et des lettres de transport maritime, la relation entre ces documents de transport et les droits et obligations du vendeur et de l'acheteur des marchandises ainsi que la situation juridique des entités assurant le financement à une partie au contrat de transport. Certains États avaient bien des dispositions juridiques en la matière, mais celles-ci étaient disparates, et beaucoup n'en avaient pas, ce qui entravait la libre circulation des marchandises et augmentait le coût des opérations. Les moyens électroniques de communication étant de plus en plus largement utilisés pour le transport de marchandises, les conséquences du caractère fragmentaire et disparate de ces lois étaient d'autant plus graves et il devenait nécessaire d'introduire des dispositions uniformes pour régler les questions propres à l'utilisation des nouvelles technologies³.

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

4. Plusieurs réserves ont été formulées au sujet de cette proposition⁴. Tout d'abord, les questions à traiter étaient nombreuses et complexes, ce qui grèverait les ressources limitées du secrétariat. Il fallait accorder la priorité à d'autres sujets qui étaient, ou devaient être prochainement, à l'ordre du jour de la Commission. En outre, étant donné la coexistence continue de différents traités régissant la responsabilité dans le transport de marchandises par mer et la lenteur du processus d'adhésion à la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg), il était peu probable que l'addition d'un nouveau traité aux traités en vigueur se traduise par une plus grande harmonie des lois. De fait, le manque d'harmonie entre les lois risquait de s'accroître⁵.

5. De plus, on a dit que tout travail impliquant un réexamen du régime de responsabilité risquait de décourager les États d'adhérer aux Règles de Hambourg, ce qui serait regrettable. On a souligné que, si une étude était menée, elle ne devrait

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

² *Ibid.*, par. 210.

³ *Ibid.*, par. 211.

⁴ *Ibid.*, par. 211 à 214.

⁵ *Ibid.*, par. 213.

pas porter sur le régime de responsabilité. On a répondu, toutefois, qu'un examen du régime de responsabilité n'était pas l'objectif principal des travaux proposés. Ce qui était nécessaire en fait, c'était d'apporter des solutions modernes aux problèmes qui n'étaient pas ou pas suffisamment abordés dans les traités.

6. Compte tenu de cette divergence de vues, la Commission n'a pas inscrit l'examen des questions proposées à son ordre du jour. Elle a néanmoins décidé que le secrétariat devait centraliser les informations, idées et opinions quant aux problèmes qui se posaient dans la pratique et quant aux solutions pouvant y être apportées. Il a également été convenu que ce recueil d'informations devrait se faire auprès d'un grand nombre de sources, à savoir, outre les gouvernements, des organisations internationales représentant les secteurs commerciaux intervenant dans le transport de marchandises par mer, comme le Comité maritime international (CMI), la Chambre de commerce internationale (CCI), l'Union internationale d'assurances transports, la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), la Chambre internationale de la marine marchande et l'Association internationale des ports⁶.

7. À sa trente et unième session, en 1998, la Commission a entendu une déclaration, faite au nom du CMI, dans laquelle celui-ci se félicitait de l'invitation à coopérer avec le secrétariat pour obtenir les vues des secteurs intervenant dans le transport international des marchandises et analyser ces informations. Il a été déclaré qu'une telle analyse permettrait à la Commission de se prononcer en connaissance de cause sur la marche à suivre⁷. À cette session, les travaux exploratoires entrepris par le CMI et le secrétariat ont été fermement appuyés. La Commission a remercié le Comité d'avoir accepté de se lancer dans ce projet important et d'envergure, pour lequel aucun précédent ou presque n'existait au niveau international⁸.

8. À la trente-deuxième session de la Commission, en 1999, il a été déclaré, au nom du CMI, qu'un groupe de travail de ce dernier avait été chargé d'étudier un large éventail de questions relatives au droit international des transports en vue de recenser les domaines dans lesquels une unification ou une harmonisation étaient requises par les secteurs concernés⁹. Lors de cette étude, il est apparu que lesdits secteurs portaient un grand intérêt à la réalisation de ce projet et qu'ils se proposaient d'y participer en apportant leurs connaissances techniques et juridiques. À en juger par cette réaction favorable et par les premières conclusions du groupe de travail du CMI, il a semblé qu'une harmonisation plus poussée du droit des transports profiterait énormément au commerce international. Le groupe de travail du CMI avait recensé plusieurs points qui n'étaient pas traités par les instruments d'unification existants. Certains d'entre eux étaient réglementés par des lois nationales, qui n'étaient toutefois pas harmonisées au niveau international. Dans le domaine du commerce électronique, ce manque d'harmonisation se faisait encore plus sentir. On a également indiqué que le groupe de travail du CMI avait constaté de nombreux points de convergence entre les différents types de contrats passés aux fins du commerce et du transport internationaux de marchandises (contrats de vente,

⁶ Ibid., par. 215.

⁷ Ibid., *cinquante-troisième session, Supplément n° 17 (A/53/17)*, par. 264.

⁸ Ibid., par. 266.

⁹ Ibid., *cinquante-quatrième session, Supplément n° 17 (A/54/17)*, par. 413.

contrats de transport, contrats d'assurance, lettres de crédit, contrats de réexpédition et autres contrats annexes, par exemple). Le groupe de travail du CMI souhaitait mettre au clair la nature et la fonction de ces relations et recueillir et analyser les règles qui les régissaient, ce qui l'amènerait ultérieurement à réévaluer les principes de responsabilité pour déterminer leur compatibilité avec les règles relatives au transport de marchandises en général.

9. À cette session, on a également indiqué que le groupe de travail du CMI avait envoyé un questionnaire à toutes les organisations membres du CMI couvrant un grand nombre de systèmes juridiques. L'intention du CMI était, une fois reçues les réponses au questionnaire, de créer un sous-comité international chargé d'analyser les informations recueillies et de définir une base de travail en vue d'harmoniser la législation dans le domaine du transport international de marchandises. La Commission avait reçu l'assurance que le CMI l'aiderait à établir un instrument d'harmonisation universellement acceptable¹⁰.

10. Toujours à cette session, la Commission a remercié le CMI d'avoir donné suite à sa demande de coopération et a prié le secrétariat de continuer à collaborer avec celui-ci dans la collecte et l'analyse d'informations. Elle espérait qu'un rapport lui serait remis à une prochaine session dans lequel seraient présentés les résultats de l'étude ainsi que des propositions de travaux futurs¹¹.

11. À sa trente-troisième session, en 2000, la Commission avait été saisie d'un rapport du Secrétaire général intitulé "Droit des transports: travaux futurs possibles" (A/CN.9/476), qui présentait l'état d'avancement des travaux réalisés par le CMI en coopération avec le secrétariat. Elle avait également entendu un rapport oral fait au nom du CMI. Le groupe de travail du CMI avait entrepris, en coopération avec le secrétariat, une enquête sur la base d'un questionnaire couvrant différents systèmes juridiques adressé aux organisations membres du CMI. Il a aussi été noté parallèlement que plusieurs tables rondes avaient été organisées en vue d'examiner les principaux aspects des travaux futurs avec des organisations internationales représentant divers secteurs. Ces réunions ont permis à ceux-ci de témoigner de leur soutien continu et de leur intérêt toujours aussi vif pour le projet.

12. Il a été indiqué que, une fois reçues les réponses au questionnaire, le CMI avait créé un sous-comité international chargé d'analyser les informations communiquées et de définir une base de travail en vue d'harmoniser la législation en matière de transport international de marchandises. On a aussi précisé que, compte tenu de l'enthousiasme dont l'industrie du transport avait jusqu'ici fait preuve et des premières conclusions quant aux domaines du droit qui devaient être mieux harmonisés, il était probable que ce projet débouche, à terme, sur un instrument d'harmonisation universellement acceptable.

13. Lors des débats du sous-comité du CMI, il a été noté que, si des connaissances étaient certes encore utilisés, en particulier lorsqu'un document négociable était exigé, le transport effectif par mer représentait parfois seulement une petite partie du transport international des marchandises. Dans le commerce conteneurisé, même un connaissement port à port impliquerait à un moment ou à un autre une réception et une livraison non directement liées au chargement ou au

¹⁰ Ibid., par. 415.

¹¹ Ibid., par. 418.

déchargement du navire. En outre, dans la plupart des cas, il n'était pas possible de prendre livraison le long du navire. Par ailleurs, dans le transport multimodal, il y avait souvent des écarts entre les régimes obligatoires s'appliquant aux divers modes de transport concernés. Il a été proposé, par conséquent, d'examiner également, lors de l'élaboration d'un régime international harmonisé couvrant les relations entre les parties au contrat de transport pendant toute la période où les marchandises étaient sous la garde du transporteur, les questions qui se posaient concernant des activités faisant partie intégrante du transport convenu par les parties et effectuées avant le chargement et après le déchargement, ainsi que les questions qui se posaient en cas de transport multimodal. Il a été noté que les travaux, au départ, devaient essentiellement consister à examiner les domaines du droit régissant le transport de marchandises qui n'étaient pas déjà visés par un accord international, mais on s'était de plus en plus rendu compte que l'actuel projet, d'une assise assez large, devrait inclure également la mise en place d'un régime de responsabilité actualisé qui compléterait les dispositions de l'instrument d'harmonisation proposé.

14. Certains ont déclaré au sein de la Commission que le moment était venu de s'employer activement à harmoniser la législation en matière de transport de marchandises par mer, que les divergences croissantes dans le domaine du transport international de marchandises étaient une source de préoccupation et qu'il était nécessaire de donner une certaine base juridique aux pratiques modernes en matière de contrats et de transports. On a aussi fait observer que le transport de marchandises par mer s'inscrivait de plus en plus dans le cadre d'opérations d'entrepôt à entrepôt et il convenait d'en tenir compte lors de la recherche de solutions futures. La nécessité de ne pas se limiter aux questions liées à la responsabilité et d'aborder les contrats de transport de manière à faciliter les opérations d'import-export, notamment les rapports entre le vendeur et l'acheteur (et les acheteurs ultérieurs le cas échéant) ainsi que les rapports entre les parties à la transaction commerciale et celles assurant le financement a reçu un écho favorable. Il a été admis qu'une approche aussi large supposerait un réexamen des règles régissant la responsabilité en cas de perte des marchandises ou de dommages causés à celles-ci.

15. Dans le cadre de la trente-troisième session de la Commission, un colloque sur le droit des transports, organisé conjointement par le secrétariat et le CMI, s'est tenu à New York le 6 juillet 2000. Ce colloque avait pour but de recueillir des idées et des avis d'experts sur des problèmes se posant dans le transport international de marchandises, en particulier le transport de marchandises par mer, de recenser les questions relatives au droit des transports sur lesquelles la Commission souhaiterait peut-être se pencher dans le cadre de travaux futurs et, dans la mesure du possible, de proposer des solutions envisageables. Le colloque a permis à de nombreuses organisations intéressées, ainsi qu'à des représentants d'organisations de transporteurs et de chargeurs, d'exprimer leurs vues sur les domaines du droit des transports devant éventuellement faire l'objet d'une réforme.

16. Une majorité d'intervenants ont reconnu que les lois nationales et les conventions internationales en vigueur comportaient d'importantes lacunes sur des questions telles que le fonctionnement des connaissements et des lettres de transport maritime, la relation entre ces documents de transport et les droits et obligations du vendeur et de l'acheteur des marchandises ainsi que la situation juridique des

baillieurs de fonds d'une partie au contrat de transport. De l'avis général, face aux changements apportés par le développement du transport multimodal et l'utilisation du commerce électronique, il était nécessaire de réformer le droit des transports de manière à réglementer tous les contrats de transport, qu'ils s'appliquent à un ou plusieurs modes de transport et qu'ils soient conclus sous forme électronique ou par écrit. Les aspects qu'il convenait d'examiner dans tout processus de réforme étaient notamment les suivants: définition plus précise du rôle, des responsabilités, des obligations et des droits de toutes les parties concernées et définition plus claire du moment auquel la livraison était présumée avoir lieu; élaboration de règles pour les cas où l'on ignorait à quel stade du transport des marchandises avaient été perdues ou endommagées; établissement des conditions ou du régime de responsabilité devant s'appliquer et détermination des limites financières de la responsabilité; et insertion de dispositions visant à prévenir l'utilisation frauduleuse des connaissances.

17. À cette session, la Commission s'est félicitée de la coopération fructueuse entre le CMI et le secrétariat. Plusieurs intervenants ont déclaré qu'il était nécessaire d'associer d'autres organisations intéressées, notamment celles représentant les intérêts des propriétaires de cargaison, à l'ensemble des travaux préparatoires. La Commission a prié le secrétariat de continuer à coopérer activement avec le CMI en vue de lui présenter, à sa prochaine session, un rapport indiquant les points du droit des transports qu'elle pourrait examiner lors de travaux futurs.

18. Il a été noté avec satisfaction qu'un sous-comité international du CMI, aux travaux duquel toutes les associations de droit maritime membres du CMI avaient été invitées à participer, s'était réuni quatre fois en 2000 pour examiner la portée d'un futur instrument sur le droit des transports et les solutions de fond envisageables pour un tel instrument. Plusieurs autres organisations non gouvernementales, dont la FIATA, le Conseil maritime baltique et international (BIMCO), la CCI, la Chambre internationale de la marine marchande, l'Union internationale d'assurances transports et l'International Group of P & I Clubs avaient participé à ces réunions en qualité d'observateurs. Les tâches du sous-comité, telles que définies par le CMI en consultation avec le secrétariat, étaient les suivantes: déterminer dans quels domaines du droit des transports qui ne sont pas soumis actuellement à des régimes internationaux de responsabilité il est possible de parvenir à une plus grande uniformité au niveau international; définir les grandes lignes d'un projet d'instrument visant à uniformiser le droit des transports puis rédiger des projets de dispositions devant être insérées dans l'instrument proposé, y compris des dispositions relatives à la responsabilité. En outre, le sous-comité devait examiner comment l'instrument pourrait couvrir d'autres formes de transport associées au transport par mer. Les grandes lignes du projet d'instrument ainsi qu'un document concernant les questions de transport de porte à porte ont été examinés lors de la grande conférence internationale du CMI tenue à Singapour du 12 au 16 février 2001. Il a été annoncé que, comme suite aux débats de la conférence, le sous-comité poursuivrait ses travaux en vue de trouver des solutions susceptibles de recueillir l'agrément des secteurs intervenant dans le transport international de marchandises par mer.

19. À sa trente-quatrième session, en 2001, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général (A/CN.9/497) qui avait été établi à sa demande¹².

20. Le rapport dont la Commission était saisie présentait un résumé des remarques et des suggestions issues des travaux du sous-comité international du CMI. Les solutions législatives envisageables n'y étaient pas présentées en détail parce que le sous-comité était en train de les examiner. Ce rapport avait pour objet de permettre à la Commission d'évaluer l'objectif et la portée de ces solutions et de déterminer comment elle entendait procéder. Il y était indiqué que les questions devant être traitées dans le futur instrument étaient notamment les suivantes: champ d'application de l'instrument; durée de la responsabilité du transporteur, obligations du transporteur, responsabilité du transporteur; obligations du chargeur, documents de transport, fret, livraison au destinataire, droit des parties ayant un intérêt dans la cargaison à en disposer pendant le transport, transfert des droits sur des marchandises, détermination de la partie qui a le droit d'intenter une action contre le transporteur et prescription des actions contre le transporteur.

21. Il était dit dans le rapport que les consultations que le secrétariat avait menées conformément au mandat que lui avait confié la Commission en 1996 montraient que des travaux pourraient utilement être entrepris en vue d'élaborer un instrument international (pouvant éventuellement revêtir la forme d'un traité international) qui moderniserait le droit des transports, tiendrait compte des progrès techniques les plus récents comme le commerce électronique et supprimerait les écueils juridiques mis en évidence par la Commission dans le domaine du transport international de marchandises par mer. L'examen d'éventuelles solutions législatives par le CMI progressait rapidement et un texte préliminaire comprenant des projets de dispositions possibles pour un futur instrument législatif, assorti de variantes et de commentaires, devait être élaboré pour décembre 2001.

22. Après délibération, la Commission a décidé de créer un groupe de travail (qui sera appelé "Groupe de travail sur le droit des transports") pour examiner le projet. Le secrétariat établirait, à l'intention de ce Groupe de travail, un document de travail préliminaire dans lequel seraient présentés, assortis de variantes et de commentaires, les projets de dispositions possibles pour un futur instrument législatif que le CMI était en train d'élaborer.

23. En ce qui concerne la portée des travaux, la Commission a décidé, à l'issue de délibérations, que les questions de responsabilité devraient être incluses dans le document de travail qui sera présenté au Groupe de travail. La Commission a décidé que, dans un premier temps, le Groupe de travail examinerait les opérations de transport de port à port; cependant, le Groupe de travail avait toute latitude pour étudier s'il serait souhaitable et réaliste d'examiner également les opérations de transport de porte à porte ou certains aspects de ces opérations et, en fonction des résultats de ces études, recommander à la Commission d'étendre le cas échéant son mandat. Il a été déclaré que les solutions adoptées dans la Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (Vienne, 1991) devraient également être prises dûment en compte. Il a été convenu que les travaux devraient être menés en coopération étroite avec les organisations intergouvernementales qui mènent des travaux dans le domaine du droit des transports (telles que la CNUCED, la CEE, d'autres

¹² Ibid., cinquante-sixième session, Supplément n° 17 (A/56/17), par. 319 à 345.

commissions régionales de l'ONU et l'Organisation des États américains (OEA)), ainsi que d'autres organisations internationales non gouvernementales.

24. L'annexe au présent document propose des solutions possibles pour examen à la réunion du Groupe de travail sur le droit des transports à New York du 15 au 26 avril 2002. Elle aborde toutes les questions que la Commission a suggéré de traiter dans le projet d'instrument. Elle ne traite pas, cependant, de la question de la compétence ou de l'arbitrage, car il semble prématuré d'examiner ces sujets avant que l'on soit parvenu à des conclusions sur les dispositions de fond. Elle prend également en compte des exigences du commerce électronique, c'est-à-dire la nécessité de lever les obstacles aux transactions électroniques. En effet, elle prétend s'appliquer à tous les contrats de transport, y compris ceux conclus par des moyens électroniques. À cette fin, le projet d'instrument est neutre aussi bien quant au support que quant à la technologie. Cela signifie qu'il peut s'adapter à tous les types de systèmes et pas seulement à ceux fondés sur un registre. Il est rédigé de façon à convenir aux systèmes opérant dans un environnement tant fermé (intranet) qu'ouvert (Internet).

Annexe

Projet d'instrument sur le droit des transports

1. Dans l'ensemble du présent document, l'expression "Règles de Hambourg" renvoie à la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978; l'expression "Règles de La Haye" renvoie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance de 1924; l'expression "Règles de La Haye-Visby" renvoie aux Règles de La Haye telles qu'amendées par le Protocole du 23 février 1968 portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924.

1. Définitions

Aux fins du présent instrument:

1.1 Le terme "transporteur" désigne une personne qui conclut un contrat de transport avec un chargeur.

2. Cette définition suit le même principe que celui énoncé dans les Règles de La Haye-Visby et dans les Règles de La Haye: le transporteur est une personne contractuelle. Un transporteur peut avoir conclu le contrat soit pour son propre compte et en son propre nom, soit par l'intermédiaire d'un employé ou d'un agent agissant pour son compte et en son nom. Un transporteur exerce généralement toutes ses fonctions par l'intermédiaire de telles personnes.

1.2 Le terme "destinataire" désigne une personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu d'un contrat de transport, d'un document de transport ou d'un enregistrement électronique.

3. Cette définition exclut une personne habilitée à prendre livraison des marchandises sur toute autre base que le contrat de transport, par exemple le véritable propriétaire de marchandises volées.

1.3 Le terme "expéditeur" désigne une personne qui livre les marchandises à un transporteur à des fins de transport.

4. Un expéditeur peut être le chargeur, la personne visée à l'article 7.7 ou toute autre personne qui, pour leur compte ou à leur demande, livre effectivement les marchandises au transporteur ou à la partie exécutante. Voir également le commentaire de l'article 7.7.

1.4 Le terme "conteneur" s'entend également de tout type de conteneur, réservoir transportable ou caisse interchangeable plate, ou de toute unité de charge similaire utilisée pour réunir des marchandises, et de tout équipement accessoire à cette unité de charge.

1.5 Le terme "contrat de transport" désigne un contrat par lequel un transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises entièrement ou partiellement par mer d'un lieu à un autre.

5. Cette définition englobe le transport précédant et suivant le transport par mer si ce transport est couvert par le même contrat.

1.6 Le terme “données du contrat” désigne toute information concernant le contrat de transport ou les marchandises (y compris des termes, des notes, des signatures et des endossements) qui apparaît dans un document de transport ou un enregistrement électronique.

1.7 Le terme “partie contrôlante” désigne la personne qui, en vertu de l’article 11.2, est habilitée à exercer le droit de contrôle.

1.8 Le terme “communication électronique” désigne toute communication par images électroniques, optiques ou numériques ou par des moyens similaires faisant que l’information communiquée est accessible de façon à être utilisable ultérieurement. La communication s’entend de la production, du stockage, de l’envoi et de la réception.

1.9 Le terme “enregistrement électronique” désigne toute information contenue dans un ou plusieurs messages émis par des moyens de communication électroniques en vertu d’un contrat de transport par un transporteur ou une partie exécutante, qui:

a) atteste la réception, par un transporteur ou une partie exécutante, de marchandises en vertu d’un contrat de transport; ou

b) atteste ou contient un contrat de transport;

ou les deux.

Il doit s’entendre également des informations jointes ou autrement liées à l’enregistrement électronique au moment de son émission par le transporteur ou une partie exécutante ou ultérieurement.

6. Cette définition devrait couvrir tout type de système actuel et futur. Elle suit dans toute la mesure possible le contenu de la définition du document de transport. Elle pourra englober des informations ajoutées après l’émission, par exemple en vertu de l’article 11.2 c) iii). Elle couvrira également la signature électronique logiquement associée à un enregistrement électronique ainsi qu’un endossement électronique qui pourrait également être joint ou associé logiquement à l’enregistrement électronique.

1.10 Le terme “fret” désigne la rémunération due à un transporteur pour le transport de marchandises en vertu d’un contrat de transport.

1.11 Le terme “marchandises” désigne les objets, marchandises et articles de quelque nature que ce soit qu’un transporteur ou une partie exécutante a reçus à des fins de transport et s’entend également de l’emballage et de tout équipement et conteneur non fourni par ou pour le compte d’un transporteur ou d’une partie exécutante.

7. Cette disposition recouvre, pour l’essentiel, les définitions du terme “marchandises” énoncées dans les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg. Le transport de marchandises en pontée est traité à l’article 6.6 et le transport d’animaux vivants à l’article 17.2 a).

1.12 Le terme “porteur” désigne une personne:

- a) **qui est pour le moment en possession d’un document de transport négociable ou a [l’accès exclusif à un] [le contrôle exclusif d’un] enregistrement électronique négociable; et**
- b) **qui:**
 - i) **si le document est un document à ordre, y est identifiée comme le chargeur ou le destinataire, ou est la personne au profit de laquelle le document est dûment endossé;**
 - ii) **si le document est un document à ordre endossé en blanc ou un document au porteur, est le porteur dudit document;**
 - iii) **si un enregistrement électronique négociable est utilisé, est, conformément à l’article 2.4, à même de démontrer qu’elle a [l’accès exclusif à] [le contrôle exclusif de] cet enregistrement.**

8. Cette définition pourra englober le chargeur, le destinataire et tout porteur intermédiaire éventuel. Un agent de l’une quelconque de ces personnes agissant en son propre nom pourra être un porteur. On pourra s’interroger sur le fait de savoir si l’alinéa a) devrait exiger d’un porteur qu’il soit en possession “légale” d’un document de transport négociable. Utiliser le terme “légal” sans spécifier ce qu’on entend par possession “légale” risquerait, cependant, d’inciter à se référer au droit national, ce qui nuirait à l’uniformité. Spécifier ce que l’on entend par possession “légale” étendrait considérablement le champ du projet d’instrument. De toute façon, l’alinéa b) i) résout largement le problème sous-jacent pour les documents à ordre. Pour les documents au porteur, il a été estimé qu’il n’existe dans la pratique aucun problème réel qui doit être résolu ici. S’il existait un problème pratique, il ne concernerait pas des documents au porteur aux mains d’un malfaiteur (problème pour lequel il existe d’autres recours), mais des documents aux mains d’un acheteur de bonne foi faisant une demande par l’intermédiaire d’un malfaiteur. On estime qu’un tel acheteur de bonne foi mérite d’être protégé et que les personnes qui choisissent d’utiliser des documents au porteur devraient être conscientes de ces risques.

9. On estime que l’alinéa b) iii) couvre de façon satisfaisante non seulement les systèmes fondés sur un registre, mais aussi les systèmes qui utilisent le format PDF concurremment à d’autres techniques, les systèmes qui donnent accès à la base de données du transporteur par l’intermédiaire d’un mot de passe ou d’un autre dispositif de sécurité, et d’autres systèmes.

10. Les mots entre crochets correspondent à des variantes entre lesquelles un choix doit s’opérer à la lumière des événements en cours. Le terme “accès” a peut-être une connotation trop technique et “contrôle” une connotation trop juridique.

1.13 Le terme “enregistrement électronique négociable” désigne un enregistrement électronique:

- i) **qui indique, par des mentions telles que “à ordre” ou “négociable”, ou par d’autres mentions appropriées reconnues comme ayant le même effet en vertu de la loi régissant l’enregistrement, que les marchandises ont été expédiées à l’ordre du chargeur ou à l’ordre du**

destinataire, et qui n'est pas explicitement signalé comme étant "non négociable" ou "innégociable"; et

- ii) est soumis à des règles de procédure telles que celles visées à l'article 2.4, qui contiennent des dispositions suffisantes relatives au transfert de cet enregistrement à un autre porteur et à la façon dont le porteur de cet enregistrement peut démontrer qu'il est ce porteur.**

11. Le terme "visées" permettrait aux parties de simplement incorporer par référence un éventuel règlement applicable à leurs systèmes au lieu d'inclure le texte intégral des procédures applicables.

1.14 Le terme "document de transport négociable" désigne un document de transport qui indique, par une mention telle que "à ordre" ou "négociable", ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet en vertu de la loi régissant le document, que les marchandises ont été expédiées à l'ordre du chargeur, à l'ordre du destinataire ou au porteur, et qui n'est pas explicitement signalé comme étant "non négociable" ou "innégociable".

12. Cette définition a pour objet de donner des indications permettant d'identifier un document de transport négociable en examinant minutieusement son recto. D'autres indications apparaissent déjà dans la définition du terme "document de transport" figurant à l'article 1.20 ci-après. Les règles relatives à la livraison en vertu d'un tel document figurent à l'article 10.3.2. Celles relatives au transfert d'un tel document figurent à l'article 12.1. Toutes deux se fondent sur la définition du terme "porteur" qui figure à l'article 1.12.

13. L'utilisation du mot "négociable" a suscité un ample débat et il ne fait aucun doute que dans certains pays, l'application de ce mot à un connaissance n'est pas techniquement correcte. On pourra envisager d'utiliser le mot "transférable", qui est plus neutre. Le projet d'instrument utilise l'expression "négociable" au motif que, même si elle est inexacte dans certains systèmes juridiques, elle est bien comprise au niveau international (comme en témoigne l'utilisation des mots "non négociable" à l'article VI des Règles de La Haye), et qu'un changement de terminologie pourrait porter à penser qu'il existait une intention d'introduire un changement quant au fond.

1.15 Le terme "enregistrement électronique non négociable" désigne un enregistrement électronique qui ne remplit pas les conditions d'un enregistrement électronique négociable.

1.16 Le terme "document de transport non négociable" désigne un document de transport qui ne remplit pas les conditions d'un document de transport négociable.

1.17 Le terme "partie exécutante" désigne une personne autre que le transporteur qui s'acquitte matériellement [ou ne s'acquitte pas de tout ou partie] de l'une quelconque des obligations du transporteur en vertu d'un contrat de transport prévoyant le transport, la manutention, la garde ou le stockage des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous la supervision ou le contrôle de celui-ci, indépendamment du fait de savoir si elle est partie au contrat de transport, y est identifiée ou assume en vertu de ce contrat une responsabilité juridique. Le terme "partie exécutante" ne s'entend pas de toute

personne qui est engagée par un chargeur ou un destinataire, ou est employée, agent, fournisseur ou sous-traitant d'une personne (autre que le transporteur) qui est engagée par un chargeur ou un destinataire.

14. Les opinions varient largement en ce qui concerne la définition de la “partie exécutive”. À une extrémité, certains préconisent d'inclure toute partie qui s'acquitte de l'une quelconque des obligations du transporteur en vertu d'un contrat de transport si cette partie travaille, directement ou indirectement, pour le transporteur. On estime qu'une définition aussi large introduirait dans le champ du projet d'instrument toute personne qui pourrait de façon plausible être défenderesse dans une action en responsabilité extracontractuelle en cas de perte ou d'endommagement de la cargaison. Elle créerait ainsi une plus grande uniformité en réduisant le nombre d'actions pouvant être intentées en dehors de l'instrument. Une définition aussi large pourrait être libellée en utilisant, au début de la première phrase, le texte suivant: “une personne qui s'acquitte, s'engage à s'acquitter ou fait s'acquitter de l'une quelconque des obligations d'un transporteur contractant en vertu d'un contrat de transport, dans la mesure où ...”.

15. À l'autre extrémité, certains préconisent d'exclure entièrement la définition de la “partie exécutive”. Selon eux, une telle définition est inutile car la “partie exécutive” définie devrait être indifférente en vertu des règles de fond du projet d'instrument. On soutient que le projet d'instrument ne devrait régir que les relations entre le chargeur et le transporteur et qu'il ne devrait pas régir les relations entre le chargeur et les personnes qui sont engagées, que ce soit directement ou indirectement, par le transporteur.

16. Entre ces deux extrêmes, le nombre de positions intermédiaires possibles est illimité. Les deux opinions auxquelles il a été fait le plus référence lors des discussions sont la définition relativement restrictive représentée par le texte actuel et une définition relativement extensive qui pourrait être rédigée en utilisant, au début de la première phrase, le texte suivant: “une personne autre que le transporteur qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations du transporteur en vertu d'un contrat de transport aux fins du transport, de la manutention, de la garde ou du stockage des marchandises, dans la mesure où ...”.

17. Ces positions intermédiaires limitent toutes deux la définition de la “partie exécutive” aux personnes qui sont associées aux tâches de base du transporteur – transport, manutention, garde ou stockage des marchandises. Ainsi, les transporteurs maritimes, les transporteurs continentaux, les stevedores et les exploitants de terminaux, par exemple, seraient inclus dans l'une ou l'autre définition de la “partie exécutive”. Par contre, une entreprise de sécurité qui garde un terminal à conteneurs, un intermédiaire chargé uniquement de préparer des documents pour le compte du transporteur, et un chantier naval qui répare un navire (assurant ainsi sa navigabilité) pour le compte du transporteur ne seraient pas inclus dans l'une ou l'autre définition.

18. La différence entre ces deux définitions réside dans le traitement des agents intermédiaires. Un exemple hypothétique de base pourra illustrer cette distinction. Si, par exemple, le transporteur non exploitant de navires s'engage par contrat à transporter des marchandises entre un port situé dans un pays (Rotterdam, par exemple) et une ville intérieure située dans un autre pays (Ottawa, par exemple), il

est le “transporteur”. Supposons que le transporteur non exploitant de navires passe ensuite un contrat avec un transporteur maritime pour le transport de Rotterdam vers un port canadien et avec une entreprise de transport routier pour le transport terrestre. Si le transporteur maritime fait transporter les marchandises sur un navire appartenant à un transporteur maritime différent qui lui a été frété à temps par ce dernier et pour faire charger et décharger ce navire par des stevedores indépendants, les deux transporteurs maritimes et les stevedores sont des parties exécutantes en vertu de la définition relativement extensive, mais seuls le second transporteur maritime et les stevedores sont des parties exécutantes en vertu de la définition relativement restrictive représentée par le texte actuel. Bien que le premier transporteur maritime “s’engage à effectuer” le transport par mer, il n’effectue pas “matériellement” ce transport. De même, si l’entreprise de transport routier soustrait le transport des marchandises du port canadien jusqu’à Ottawa à un chauffeur indépendant possédant son propre véhicule, l’entreprise de transport routier et le chauffeur-proprétaire du poids lourd sont des parties exécutantes en vertu de la définition relativement extensive, mais seul le chauffeur-proprétaire du poids lourd est une partie exécutante en vertu de la définition relativement restrictive. Bien que l’entreprise de transport routier “s’engage à effectuer” le transport terrestre, elle n’effectue pas “matériellement” ce transport.

19. Toutes les possibilités examinées ici supposent une définition fonctionnelle, qui dépendra du fait de savoir si une personne s’acquitte de certaines des obligations du transporteur en vertu du contrat de transport, indépendamment de toute formalité contractuelle. En vertu de la définition relativement restrictive représentée par le texte actuel, plusieurs contrats distincts peuvent intervenir entre le transporteur et une partie exécutante. En vertu de la définition relativement extensive, la catégorie “parties exécutantes” engloberait non seulement les sous-traitants immédiats du transporteur, mais aussi l’ensemble des auxiliaires qui exécutent le contrat (c’est-à-dire les sous-traitants du sous-traitant, les sous-traitants de cette partie et ainsi de suite jusqu’à la partie qui s’acquitte matériellement des obligations du transporteur).

20. La deuxième phrase de la définition précise que les “parties exécutantes” sont seulement des personnes qui travaillent, directement ou indirectement, pour le transporteur contractant. Si un employé ou un agent de l’expéditeur ou du destinataire exécute une tâche qui incomberait sinon au transporteur en vertu du contrat de transport, cet employé ou agent ne devient pas pour autant une “partie exécutante”.

21. Le membre de phrase “ou ne s’acquitte pas de tout ou partie” est placé entre crochets, car le Groupe de travail pourra décider qu’il n’est pas nécessaire. On pourra en effet soutenir qu’une personne qui ne s’acquitte pas d’une tâche qu’elle était obligée d’exécuter est déjà couverte par le membre de phrase “une personne ... qui s’acquitte matériellement”. Inversement, on pourra soutenir qu’une personne qui ne s’acquitte pas d’une tâche n’agit pas “matériellement” et que le texte entre crochets est nécessaire pour qu’une personne soit traitée comme une “partie exécutante”, qu’elle s’acquitte de ses obligations parfaitement, de façon médiocre ou pas du tout.

1.18 Le terme “droit de contrôle” a le sens qui lui est donné à l’article 11.1.

1.19 Le terme “chargeur” désigne une personne qui conclut un contrat de transport avec un transporteur.

22. Cette définition fait pendant à celle du terme “transporteur”. Le chargeur est une personne contractuelle qui pourra avoir conclu le contrat soit pour son propre compte et en son propre nom, soit par l’intermédiaire d’un employé ou agent agissant pour son compte et en son nom. Un chargeur exerce généralement toutes ses fonctions par l’intermédiaire de telles personnes. Le chargeur pourra être la même personne que le destinataire, comme c’est le cas dans de nombreuses ventes FOB (franco à bord). Voir également le commentaire de l’article 7.7.

1.20 Le terme “document de transport” désigne un document émis en vertu d’un contrat de transport par un transporteur ou une partie exécutante, qui:

a) atteste la réception, par un transporteur ou une partie exécutante, de marchandises en vertu d’un contrat de transport; ou

b) atteste ou contient un contrat de transport;

ou les deux.

23. Cette définition doit se lire préalablement à celles du “document de transport négociable” et du “document de transport non négociable”, qui figurent aux articles 1.14 et 1.16. L’alinéa a) comprendrait un connaissement émis au profit d’un affréteur et toujours en sa possession, qui n’atteste ni ne contient un contrat de transport mais remplit seulement la fonction de reçu, et certains types de reçus émis avant le transport ou pendant le transbordement. L’alinéa b) comprendrait un connaissement, lorsqu’il est utilisé comme tel, et une lettre de transport.

2. Communication électronique

2.1 Tout ce qui doit figurer dans ou sur un document de transport en vertu du présent instrument peut être enregistré ou communiqué en utilisant des moyens de communication électroniques au lieu du document de transport, à condition que l’émission et l’utilisation ultérieure d’un enregistrement électronique s’effectuent avec l’accord explicite ou implicite du transporteur et du chargeur.

24. Cette disposition énonce le principe général de l’équivalence, aux fins du présent projet d’instrument, entre la communication électronique et la communication sur papier. En outre, l’accent est placé sur le consentement des parties à communiquer par des moyens électroniques.

25. On estime qu’il n’est pas nécessaire de mentionner également le porteur ultérieur. En acceptant le transfert d’un enregistrement électronique, un porteur accepte d’utiliser des procédures électroniques; dans le cas contraire, il ne pourra pas devenir porteur.

2.2.1 Si un document de transport négociable a été émis et le transporteur et le porteur acceptent de remplacer ce document par un enregistrement électronique négociable:

a) le porteur remet le document de transport négociable, ou tous les documents s’il en a été émis plusieurs, au transporteur; et

b) le transporteur émet au profit du porteur un enregistrement électronique négociable qui comprend une mention indiquant que cet enregistrement est émis en remplacement du document de transport négociable;

après quoi le document de transport négociable perd tout effet ou validité.

2.2.2 Si un enregistrement électronique négociable a été émis et le transporteur et le porteur acceptent de remplacer cet enregistrement électronique par un document de transport négociable:

a) le transporteur émet au profit du porteur, en remplacement de cet enregistrement électronique, un document de transport négociable qui comprend une mention indiquant que ce document est utilisé en remplacement de l'enregistrement électronique négociable; et

b) suite à ce remplacement, l'enregistrement électronique perd tout effet ou validité.

26. Pendant une certaine période, on aura probablement besoin d'une disposition traitant du remplacement d'un document papier par son équivalent électronique et vice versa. Le présent article énonce une règle de remplacement et prévoit qu'en cas de remplacement, aucun document concurrent ne pourra être en circulation.

2.3 Les avis et la confirmation visés aux articles 6.9.1, 6.9.2, 6.9.3, 8.2.1 b) et c), 10.2 et 10.4.2, la déclaration visée à l'article 14.3 et l'accord quant au poids visé à l'article 8.3.1 c) peuvent être communiqués en utilisant des moyens de communication électroniques, à condition que l'utilisation de ces moyens s'effectue avec le consentement explicite ou implicite de la partie par laquelle ils sont communiqués et de la partie à laquelle ils sont communiqués. Dans le cas contraire, ils doivent être communiqués par écrit.

27. Cet article prévoit que toutes les communications spécifiquement envisagées dans le présent projet d'instrument peuvent s'effectuer de façon électronique à condition que les parties à la communication y consentent.

2.4 L'utilisation d'un enregistrement électronique négociable est soumise aux règles de procédure convenues entre le transporteur et le chargeur ou le porteur mentionné à l'article 2.2.1. Les règles de procédure sont mentionnées dans les données du contrat et comprennent des dispositions suffisantes concernant:

- a) le transfert de cet enregistrement à un autre porteur;
- b) la façon dont le porteur de cet enregistrement peut démontrer qu'il est ce porteur; et
- c) la façon dont il est donné confirmation:
 - i) que la livraison au destinataire a eu lieu; ou
 - ii) qu'en vertu des articles 2.2.2 ou 10.3.2 i) b), l'enregistrement électronique négociable a perdu tout effet ou validité.

28. Afin d'assurer l'équivalence entre un document papier négociable et un enregistrement électronique négociable, les règles convenues régissant l'utilisation d'un tel enregistrement doivent comprendre des dispositions concernant les

fonctions normales de “titre représentatif” de l’enregistrement. À l’alinéa a), il est spécifié que les règles doivent prévoir des “endossements électroniques” et, à l’alinéa b), qu’elles doivent prévoir l’équivalence électronique de la fonction d’identification d’un titre représentatif papier. (Voir également la définition du terme “porteur” à l’article 1.13). À l’alinéa c), il est disposé que la façon dont il est confirmé qu’un enregistrement est périmé doit également être indiquée dans les règles convenues.

29. Le terme “mentionnées” figurant dans cette disposition permettrait aux parties de simplement incorporer par référence les règles convenues applicables à leurs systèmes au lieu d’inclure le texte intégral de ces procédures.

3. Champ d’application

3.1 Sous réserve de l’article 3.3.1, les dispositions du présent instrument s’appliquent à tous les contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison se situent dans des États différents lorsque:

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

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

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

d) [le contrat de transport est conclu dans un État contractant ou les données du contrat indiquent que le document de transport ou l’enregistrement électronique est émis dans un État contractant; ou]

e) le contrat de transport prévoit que les dispositions du présent instrument, ou la loi de tout État leur donnant effet, doivent régir le contrat.

30. L’application des conventions relatives au transport a toujours été liée à l’émission d’un type particulier de document de transport, tel un connaissement. Au fil du temps, les connaissements ont été de plus en plus souvent remplacés par d’autres documents souvent non négociables. Qui plus est, avec le développement du commerce électronique, on peut prévoir que les documents traditionnels, voire les enregistrements électroniques tels que définis dans le présent projet d’instrument, perdront également de leur importance. Le champ d’application du présent projet d’instrument a par conséquent été défini sans se référer au fait de savoir si un document de transport (de quelque type que ce soit) est ou doit être émis.

31. Les avis sont divisés quant au fait de savoir si le port de chargement devrait figurer à l’alinéa a) comme un lieu déterminant l’application du projet d’instrument. Pour les expéditions de port à port, il est convenu que le port de chargement devrait déclencher l’application du projet d’instrument, mais le port de chargement serait déjà inclus comme étant le lieu de réception. Pour les expéditions de porte à porte

lorsque le port de chargement et le lieu de réception sont situés dans le même État, il serait également inutile de mentionner les deux. Pour les expéditions de porte à porte lorsque le port de chargement et le lieu de réception sont situés dans des États différents, certains objectent que l'identité du port de chargement est un facteur essentiellement aléatoire qui n'a aucun rapport nécessaire avec l'exécution globale (c'est-à-dire de porte à porte) du contrat, et qu'elle ne devrait pas, par conséquent, figurer à l'alinéa a). Toutefois, on pourrait également soutenir que l'identité du port de chargement n'est pas un facteur aléatoire lorsqu'elle est "spécifiée soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat". Au contraire, l'identité du port de chargement est un aspect essentiel d'un contrat principalement maritime et devrait figurer dans une convention principalement maritime. En outre, le fait d'inclure le port de chargement à l'alinéa a) élargirait le champ d'application du projet d'instrument et créerait une plus grande uniformité.

32. Le débat que suscite l'alinéa b) quant au fait de savoir si le port de déchargement devrait être inclus est le pendant de celui que suscite l'alinéa a) concernant l'inclusion du port de chargement.

33. Les avis diffèrent quant au fait de savoir si l'alinéa c) devrait être inclus. D'aucuns objectent que l'on pourrait ne pas savoir précisément, lors de la réception des marchandises par le transporteur, si le projet d'instrument s'appliquerait ou non. Les avis diffèrent également quant au fait de savoir si l'alinéa d) devrait être inclus. L'alinéa d) pourrait entraîner une incertitude quant au fait de savoir où le contrat de transport a été conclu ou l'enregistrement électronique émis.

34. L'alinéa e) est conforme aux dispositions de l'article X des Règles de La Haye-Visby, mais il a été exprimé la crainte qu'il puisse avoir des conséquences indésirables. Certains craignent qu'une charte-partie, par exemple, puisse comprendre une clause relative au choix de la législation applicable imposant la loi d'un pays qui a ratifié le projet d'instrument, et que cela puisse avoir pour effet non seulement de soumettre la charte-partie à ce projet d'instrument, mais également d'invalider des clauses spécifiques de la charte-partie qui sont incompatibles avec le projet d'instrument, nonobstant le consentement explicite des parties à ces clauses incompatibles. Il a été convenu que ce résultat serait indésirable, mais des doutes ont été exprimés quant à la probabilité d'un tel résultat avec le texte actuel de l'alinéa e).

35. On s'est également interrogé sur la façon dont les tribunaux appliqueraient la référence à "la loi de tout État leur donnant effet" à l'alinéa e) si un État avait promulgué, sur la base du projet d'instrument, une loi nationale qui n'était pas pleinement conforme au projet d'instrument.

3.2 Les dispositions du présent instrument s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée.

36. Afin de lever tout doute, cette disposition écarte explicitement certains facteurs qui autrement auraient pu être jugés pertinents pour déterminer l'application du présent projet d'instrument.

3.3.1 Les dispositions du présent instrument ne s'appliquent pas aux chartes-parties, [contrats d'affrètement, contrats de transport au volume ou conventions similaires].

37. En raison de la vaste applicabilité du présent projet d'instrument en vertu de l'article 3.1, il faudrait opérer certaines exceptions. Certains contrats peuvent être considérés comme des "contrats de transport" auxquels il n'est ni nécessaire, ni souhaitable d'appliquer des règles obligatoires. En outre, certaines dispositions du présent projet d'instrument pourront s'appliquer moins bien à certains contrats de transport. Les chartes-parties, par exemple, ont longtemps été exclues du champ d'application des règles obligatoires. De même, l'idée d'exclure les contrats d'affrètement, de transport au volume, de remorquage et d'autres conventions similaires bénéficie d'un large soutien. Les avis, toutefois, diffèrent sur le point de savoir si le terme "chartes-parties" devrait être défini, et dans quelle mesure d'autres contrats similaires devraient également être exclus.

38. Il y a longtemps que l'on s'efforce de définir les chartes-parties. L'absence de définition dans les conventions précédentes n'a pas posé de grandes difficultés dans la pratique, et certains soutiennent qu'il pourrait être risqué d'essayer d'élaborer une définition alors que les pratiques commerciales évoluent rapidement. D'autres estiment qu'une définition est nécessaire parce que l'exclusion des chartes-parties revêt une importance accrue dans le projet d'instrument.

39. S'il est, en fin de compte, conclu qu'une définition est nécessaire, un texte rédigé comme suit pourrait convenir: "contrats [d'utilisation] [de disposition] [de fourniture] d'un navire, ou d'une partie de ce navire, pour le transport de marchandises, que ce soit au temps ou au voyage, tels qu'une charte-partie, ou un accord d'affrètement de créneaux ou d'espaces". Les trois termes entre crochets, "[d'utilisation] [de disposition] [de fourniture]" sont des variantes. On choisira l'une des trois.

40. La question de l'exclusion d'autres contrats similaires n'est toujours pas résolue. Bien que la proposition selon laquelle certains contrats similaires aux chartes-parties devraient recevoir le même traitement que les chartes-parties bénéficie d'un soutien général, on ne sait toujours pas très bien dans quelle mesure il faudrait étendre l'exclusion. Les contrats de remorquage n'ont été mentionnés pour la première fois qu'assez tardivement dans le processus de consultation; c'est la raison pour laquelle ils ne sont mentionnés que dans le commentaire et non dans le projet de texte.

41. Il a été suggéré que le traitement réservé aux chartes-parties soit étendu à leurs équivalents modernes, tels les accords d'affrètement de créneaux ou d'espaces, tout en reconnaissant une sorte différente de liberté contractuelle pour les contrats négociés entre des parties complexes qui sont plus éloignés des chartes-parties traditionnelles, tels les contrats d'affrètement et les contrats au volume. Il a été proposé, à titre de règle supplétive, que les contrats d'affrètement et les contrats au volume soient soumis au projet d'instrument, mais que les parties à ces contrats aient la liberté de déroger aux dispositions du projet d'instrument. Ces dérogations, cependant, ne lieraient que les parties directes au contrat. Les documents de transport émis en vertu de ces contrats devraient continuer de satisfaire aux conditions du présent projet d'instrument lorsqu'ils sont transmis à un tiers qui n'est pas lié par la convention conclue entre les parties initiales.

42. S'il est, en fin de compte, conclu qu'une définition de ces termes additionnels est nécessaire, un texte rédigé comme suit pourrait convenir: "Un contrat au volume est un contrat écrit entre un ou plusieurs chargeurs et un ou plusieurs transporteurs

dans lequel le ou les chargeurs convien(nent)t de fournir un volume ou une partie de cargaison fixe sur une période de temps déterminée et le ou les transporteurs convien(ne)t d'un certain taux ou barème de taux de fret et niveau de service. Un contrat de remorquage est un contrat ayant pour objet le remorquage ou le poussage d'objets flottants, que ce soit au temps ou au voyage”.

43. Certains considèrent qu'il serait utile de souligner que dans les cas où le projet d'instrument ne s'appliquerait pas de plein droit, il serait toujours possible aux parties d'incorporer contractuellement les clauses du projet d'instrument dans leur convention. Cette incorporation contractuelle pourrait être totale (incorporation de l'ensemble du projet d'instrument) ou partielle (incorporation de certaines dispositions du projet d'instrument).

3.3.2 Nonobstant les dispositions de l'article 3.3.1, si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis en vertu d'une charte-partie, [d'un contrat d'affrètement, d'un contrat au volume ou d'une convention similaire], les dispositions du présent instrument s'appliquent au contrat attesté par ou contenu dans ce document ou cet enregistrement électronique à compter du moment et dans la mesure où le document ou l'enregistrement électronique régit les relations entre le transporteur et un porteur autre que l'affréteur.

44. Le texte entre crochets figurera dans cette disposition si un texte entre crochets similaire figure à l'article 3.3.1. Si le texte entre crochets est retenu, il faudra reformuler, à la fin de l'article, la référence à "l'affréteur". L'inclusion des contrats au volume dans cette disposition pourra rendre inutile l'article 3.4.

3.4 Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives, les dispositions du présent instrument s'appliquent à chaque expédition dans la mesure où les articles 3.1, 3.2 et 3.3 le spécifient.

45. Il se peut que cette disposition doive être révisée ou supprimée en fonction de la réponse apportée à la question examinée dans le commentaire de l'article 3.3.1.

4. Durée de la responsabilité

4.1.1 Sous réserve des dispositions de l'article 4.3, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises en vertu du présent instrument couvre la période comprise entre le moment où le transporteur ou une partie exécutante reçoit les marchandises à transporter et le moment où les marchandises sont livrées au destinataire.

4.1.2 Le moment et le lieu de réception des marchandises sont le moment et le lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut de toute disposition spécifique relative à la réception des marchandises dans un tel contrat, le moment et le lieu conformes aux coutumes, pratiques ou usages du commerce. En l'absence de telles dispositions dans le contrat de transport ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de réception des marchandises sont le moment et le lieu auxquels le transporteur ou une partie exécutante prend effectivement les marchandises sous sa garde.

46. En raison de leurs conséquences juridiques, il est jugé important que le début et la fin de la période de responsabilité du transporteur soit spécifiés le plus précisément possible.

47. La disposition souligne que la réception est principalement une question contractuelle. Par exemple, s'il est convenu que le transporteur réceptionnera une cargaison de pétrole "au niveau des collecteurs du navire", la responsabilité du transporteur en ce qui concerne le pétrole commence à cet endroit et à ce moment-là. Souvent, bien entendu, le lieu et le moment convenus de livraison des marchandises au transporteur et leur prise en charge effective coïncideront. Ils pourront cependant différer, auquel cas le moment et le lieu *convenus* prévalent. Lorsqu'aucun accord explicite ou implicite n'a été conclu quant au moment et au lieu de réception, mais qu'il existe certaines coutumes, pratiques ou usages du commerce, y compris au lieu de réception, ces coutumes, pratiques ou usages s'appliquent. Si aucun accord, coutume, pratique ou usage n'est applicable, une disposition générale de repli s'applique. Dans ce cas, le moment et le lieu de réception à prendre en considération sont ceux où le transporteur a effectivement pris les marchandises sous sa garde.

4.1.3 Le moment et le lieu de livraison des marchandises sont le moment et le lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut de toute disposition spécifique relative à la livraison des marchandises dans un tel contrat, le moment et le lieu qui sont conformes aux coutumes, pratiques ou usages du commerce. En l'absence de toute disposition spécifique de ce type dans le contrat de transport ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de livraison sont ceux du déchargement des marchandises du navire ou véhicule final dans lequel elles sont transportées en vertu du contrat de transport.

48. Ensemble, les articles 4.1.2 et 4.1.3 garantissent que lorsqu'un transport "de palan à palan" est convenu (comme ce sera souvent le cas dans le transport de vrac), la responsabilité du transporteur s'arrête au niveau du palan.

4.1.4 Si le transporteur est tenu de remettre les marchandises au lieu de livraison à une autorité ou à un tiers auquel, en vertu de la législation applicable au lieu de livraison, les marchandises doivent être remises et auprès duquel le destinataire pourra les retirer, cette remise sera considérée comme une livraison des marchandises par le transporteur au destinataire en vertu de l'article 4.1.3.

[4.2.1 Transport précédant ou suivant un transport par mer

Lorsqu'une demande ou un différend naît de la perte ou du dommage subi par les marchandises ou d'un retard intervenant uniquement pendant l'une ou l'autre des périodes suivantes:

a) entre le moment de réception des marchandises par le transporteur ou une partie exécutante et le moment de leur chargement sur le navire;

b) entre le moment de leur déchargement du navire et le moment de leur livraison au destinataire;

et qu'au moment de cette perte, de ce dommage ou de ce retard, il existe des dispositions d'une convention internationale:

- i) **qui, selon leurs termes, s'appliquent à l'ensemble ou à l'une quelconque des activités menées par le transporteur en vertu du contrat de transport pendant cette période, [indépendamment du fait de savoir si l'émission de quelque document particulier que ce soit est nécessaire pour rendre cette convention internationale applicable]; et**
- ii) **qui contiennent des indications spécifiques concernant la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et les délais pour agir en justice; et**
- iii) **auxquelles il ne peut être dérogé par contrat privé soit en aucun cas, soit au détriment du chargeur;**

ces dispositions, dans la mesure où elles sont obligatoires comme indiqué à l'alinéa iii) ci-dessus, l'emportent sur les dispositions du présent instrument.]

[4.2.2 L'article 4.2.1 s'applique indépendamment de la loi nationale applicable par ailleurs au contrat de transport.]

49. La grande majorité des contrats de transport par mer incluent un transport terrestre, que celui-ci intervienne avant ou après l'étape maritime ou les deux. Il est par conséquent nécessaire de préciser la relation entre le présent projet d'instrument et les conventions régissant les transports intérieurs qui peuvent s'appliquer dans certains pays (en particulier européens). Le présent article traite de ce problème et prévoit un système de réseau, toutefois aussi limité que possible. Le projet d'instrument n'est supplanté que lorsqu'une convention obligatoire applicable au transport intérieur s'applique à l'étape intérieure d'un contrat de transport par mer, et qu'il est évident que la perte ou le dommage en question est intervenu uniquement au cours du transport intérieur. Cela signifie que lorsque le dommage est intervenu pendant plus d'une étape du transport, ou que lorsqu'il ne peut être prouvé où la perte ou le dommage s'est produit, le présent projet d'instrument prévaut pendant toute la durée du transit de porte à porte.

50. Le projet d'instrument laisse aux pays qui y adhèrent la possibilité d'en exclure totalement ou partiellement le transport intérieur en donnant à toute future convention internationale un caractère obligatoire, que ce soit pour un mode particulier de transport intérieur ou pour le volet intérieur de tout contrat de transport par mer incluant un tel transport. On pourrait aussi soutenir que les dispositions de la loi nationale d'un État contractant relatives au transport intérieur devraient l'emporter sur les dispositions correspondantes du présent projet d'instrument, mais cela restreindrait encore plus l'applicabilité uniforme du projet d'instrument.

51. Le principe fondamental d'un tel système de réseau est que les dispositions obligatoirement applicables au transport intérieur s'appliquent directement à la relation contractuelle entre le transporteur, d'une part, et le chargeur ou le destinataire, d'autre part. Si le transport intérieur a été sous-traité par le transporteur, elles s'appliquent également à la relation entre le transporteur et le sous-traitant. En ce qui concerne la première relation, cependant, les dispositions du présent projet d'instrument peuvent compléter les dispositions obligatoirement applicables au transport intérieur, tandis qu'entre le transporteur et le sous-traitant, les dispositions applicables au transport intérieur sont seules pertinentes

(complétées au besoin par toute loi nationale applicable). Si une demande afférente à la cargaison est opposée par un tiers à une partie exécutante en vertu des dispositions de l'article 6.3.1, cette partie est responsable vis-à-vis du demandeur de la même façon que le transporteur, c'est-à-dire en vertu des dispositions du présent projet d'instrument, sous réserve de dispositions obligatoires régissant l'étape intérieure du transport.

52. On notera également que le système de réseau limité proposé s'applique seulement aux dispositions directement liées à la responsabilité du transporteur, y compris sa limitation et les délais pour agir. Les dispositions d'autres conventions pouvant avoir une incidence indirecte sur la responsabilité, telles les dispositions traitant de la compétence, ne devraient pas être influencées. En outre, nombre d'autres dispositions juridiques obligatoirement applicables au transport intérieur ne sont pas censées être remplacées par le présent projet d'instrument car elles visent spécifiquement le transport intérieur et non un contrat portant sur un transport par mer. On pourra citer deux exemples. Le premier a trait aux prescriptions de la Convention de 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route ("CMR") relatives à la lettre de voiture. Ces prescriptions pourront s'appliquer entre un transporteur et un sous-traitant, mais leur application au contrat de transport principal régi par le présent projet d'instrument serait incompatible avec le document (ou l'enregistrement électronique) requis par le présent projet d'instrument pour l'ensemble du parcours. Le second exemple a trait aux dispositions de la CMR relatives au droit de donner des instructions au transporteur (articles 12 à 14). Ici encore, celles-ci ne peuvent s'appliquer qu'à la relation entre le transporteur et le sous-traitant (relation dans laquelle le transporteur est "expéditeur"): dans le cas du contrat de transport principal, le chapitre 11 du présent projet d'instrument doit s'appliquer.

53. Pour que le système de réseau limité s'applique, les dommages doivent avoir eu lieu avant ou après le transport. À cet égard, un choix peut être fait entre le lieu où le dommage est causé, où il survient et où il est détecté. Le moment de la détection est souvent postérieure à la livraison et, par conséquent, ne produirait pas un résultat équilibré. Le dommage peut être causé avant le début du voyage, par exemple lorsqu'il est causé par le fait que le chargeur a mal arrimé la cargaison dans un conteneur. La principale objection au choix du lieu où le dommage est causé est que la question du lien de causalité approprié en vertu de la loi applicable doit être résolue avant que l'on puisse déterminer si les dispositions du présent projet d'instrument ou d'une autre convention sont applicables. Le lieu où un dommage intervient est une question factuelle, est généralement relativement facile à établir et peut, selon toute attente, produire des résultats équitables. Par conséquent, le lieu de survenue est proposé comme choix approprié dans le cadre du système de réseau et l'article 4.2.1 en dispose ainsi.

54. Il est prévu que l'article 4.2.2 rende l'article 4.2.1 obligatoire quelle que soit la loi qui régit le contrat de transport (comme en vertu de l'article 7.2 de la Convention de Rome sur la loi applicable aux obligations contractuelles). On pourra prendre comme exemple un contrat de transport de Singapour à Anvers (Belgique) en vertu duquel les marchandises doivent transiter par un port de déchargement néerlandais, Rotterdam, puis être acheminées par voie terrestre. Le contrat est régi par le droit singapourien, que ce soit par choix exprès des parties ou par application d'autres règles de conflit de lois. Devant un tribunal d'un pays adhérent au présent

projet d'instrument, le droit singapourien serait supplanté dans la mesure où des dispositions obligatoires d'une convention internationale régissant le transport routier, également adoptée par ce pays, sont applicables à l'étape intérieure du parcours.

55. Le texte entre crochets de l'article 4.2.1 i) reflète la situation visée par la Convention de 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires ("Convention COTIF"), où l'applicabilité de la Convention est liée à l'émission d'une lettre de voiture ferroviaire.

4.3 Contrats mixtes de transport et de transit

4.3.1 Les parties peuvent convenir expressément dans le contrat de transport que pour une ou plusieurs parties spécifiées du transport des marchandises, le transporteur, faisant office d'agent, fera assurer le transport par un ou plusieurs autres transporteurs.

4.3.2 Dans ce cas, le transporteur exerce une diligence raisonnable pour sélectionner l'autre transporteur, conclure avec celui-ci un contrat aux conditions usuelles et normales, et faire tout ce qui est raisonnablement requis pour lui permettre de s'acquitter dûment de son contrat.

56. C'est là le premier de plusieurs articles dans lesquels il est disposé que les parties peuvent "convenir expressément" de certaines questions. Cette expression implique quelque chose allant au-delà d'une clause pré-imprimée dans les conditions standard figurant en caractères fins au dos d'un document de transport (ou de l'équivalent électronique). Il devrait être indiqué, en fait, que la question a fait l'objet d'une discussion entre les parties, et que chaque partie y a effectivement consenti. Pour le moins, une condition qui a été "expressément convenue" (tant en vertu du présent article qu'en vertu d'autres articles dans lesquels la même expression est employée) devrait être énoncée distinctement sur le document de transport ou l'enregistrement électronique. Par exemple, des déclarations de valeurs supérieures visant à éviter les limitations par colis imposées par les conventions en vigueur sont habituellement portées dans une case distincte sur le recto du connaissement. Un traitement similaire serait approprié dans ce contexte.

57. Ces contrats mixtes sont fréquents dans le trafic de ligne. Cependant, leur caractère juridique n'est pas toujours bien compris et, dans la pratique, nombre d'entre eux créent des ambiguïtés. Ils renvoient parfois à des mécanismes de "transporteur correspondant". Ces mécanismes peuvent s'appliquer lorsqu'un transporteur n'est en mesure d'effectuer qu'une partie du voyage avec un navire placé sous son propre contrôle et a convenu avec le chargeur de faire en sorte que l'autre ou les autres parties soient effectuées par un ou plusieurs autres transporteurs avec lesquels il peut avoir, à cet effet, conclu un arrangement. Occasionnellement, le transporteur correspondant pourra être un transporteur intérieur.

58. L'article 4.3.1 a pour objet de préciser que ce type de contrat est parfaitement légitime. Si un document de transport ou un enregistrement électronique est émis, le caractère mixte doit apparaître dans ce document ou enregistrement, de façon à protéger des tiers se fiant à leur contenu. L'article 4.3.2 impose quelques obligations de base au transporteur, lorsqu'il agit en sa capacité d'agent, et vise à protéger le chargeur et/ou le destinataire.

5. Obligations du transporteur

5.1 Le transporteur, sous réserve des dispositions du présent instrument et conformément aux clauses du contrat de transport, transporte les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livre au destinataire.

59. Cette disposition énonce l'obligation de base du transporteur. La référence aux dispositions du présent instrument précise que les clauses du contrat ne sont pas autonomes.

5.2.1 Le transporteur, pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est définie à l'article 4.1 et sous réserve des dispositions de l'article 4.2, assure de façon appropriée et soigneuse le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, la protection et le déchargement des marchandises.

5.2.2 Les parties peuvent convenir que certaines des fonctions visées à l'article 5.2.1 seront exécutées par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom. Cette convention doit être mentionnée dans les données du contrat.

5.3 Nonobstant les dispositions des articles 5.1, 5.2 et 5.4, le transporteur peut refuser de charger, ou peut décharger, détruire ou neutraliser les marchandises ou prendre toute autre mesure raisonnable si celles-ci présentent, ou risquent selon toute vraisemblance, pendant la durée de sa responsabilité, de présenter un danger pour des personnes ou des biens ou un danger illicite ou inacceptable pour l'environnement.

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

- a) mettre [et maintenir] le navire en état de navigabilité;
- b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;
- c) mettre [et maintenir] les cales et toutes autres parties du navire où les marchandises sont chargées, y compris les conteneurs éventuellement fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont chargées, dans un état approprié et sûr pour la réception, le transport et la conservation de celles-ci.

5.5 Nonobstant les dispositions des articles 5.1, 5.2 et 5.4, le transporteur, en cas de transport par mer [ou fluvial], peut sacrifier des marchandises lorsque ce sacrifice s'effectue de manière raisonnable pour la sécurité commune ou pour protéger d'autres biens associés à l'opération commune.

60. Les dispositions ci-dessus énoncent les obligations du transporteur en tant qu'obligations de faire, et sont similaires dans leur effet aux articles II et III.1 des Règles de La Haye et de La Haye-Visby. Selon certains avis, le régime général de responsabilité énoncé à l'article 6.1 ci-après rend une disposition positive telle que celle-ci inutile, mais une majorité a préconisé de conserver cette disposition. Elle énonce les obligations du transporteur non seulement vis-à-vis du transport, mais aussi vis-à-vis du navire, qui correspondent à ses obligations de droit public concernant la sûreté et la protection de l'environnement. L'inclusion d'une telle

disposition préserverait également les acquis d'une grande partie de la jurisprudence existante.

61. En ce qui concerne l'article 5.4, les mots entre crochets "et pendant" et "et maintenir", s'ils étaient retenus, imposeraient l'obligation de veiller à la navigabilité pendant tout le voyage, ce qui n'est pas le cas en vertu des Règles de La Haye et de La Haye-Visby. Cette modification a bénéficié d'un soutien en partant du principe qu'il paraîtrait quelque peu incompatible avec le Code de gestion pour la sécurité et les prescriptions de sûreté d'expédition que cette règle soit énoncée autrement. D'aucuns pensent, cependant, que si le navire devient inapte à la navigation pendant le voyage, l'obligation de corriger la situation pourra, en fonction des circonstances, faire partie de l'obligation de prendre soin des marchandises, déjà contenue à l'article 5.2.1; c'est en particulier le cas si l'exception de la faute nautique est supprimée (voir ci-après). Il a également été dit qu'une obligation permanente risque d'imposer au transporteur, lorsqu'il est en mer, des devoirs difficiles et parfois presque impossibles à assumer et, par conséquent, d'élargir considérablement ses responsabilités; et que cela nécessiterait également la production d'une nouvelle jurisprudence pour comprendre sa signification et ses incidences.

62. En ce qui concerne les conteneurs, il faudrait garder à l'esprit la large définition de l'article 1.4.

63. L'article 5.2.2 a pour objet de tenir compte des clauses bord à bord et similaires, qui sont rares dans le trafic de ligne, mais fréquentes dans le cas du transport sous charte-partie. L'applicabilité du présent projet d'instrument aux documents de transport négociables émis en vertu d'une charte-partie rend cette disposition souhaitable.

64. La disposition relative au sacrifice figurant à l'article 5.5 concerne uniquement le transport par mer (ou par eau), car la notion de sacrifice pour la protection de l'opération commune est une notion maritime liée à celle d'avarie commune. Selon un avis, il n'est pas nécessaire de traiter ce point dans le projet d'instrument.

65. Il a été proposé une disposition spécifique exigeant des transporteurs de cargaisons réfrigérées qu'ils communiquent sur demande les données relatives aux températures. Il a été estimé que cela était trop spécifique pour un instrument général tel que celui-ci. Si cela était jugé approprié, la question pourrait être examinée en rapport avec l'article 6.9.4.

6. Responsabilité du transporteur

6.1. Fondement de la responsabilité

6.1.1 Le transporteur est responsable du préjudice résultant de la perte ou du dommage subi par les marchandises ainsi que du retard de livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard s'est produit pendant la durée de la responsabilité du transporteur telle que celle-ci est définie à l'article 4, à moins qu'il ne prouve qu'aucune faute de sa part ou de l'une quelconque des personnes visées à l'article 6.3.2 a) n'a causé cette perte, ce dommage ou ce retard ou n'y a contribué.

66. Cette disposition constitue la règle fondamentale en matière de responsabilité. Elle est similaire à l'article 5.1 des Règles de Hambourg pour ce qui est du résultat global et à l'article IV.2 q) des Règles de La Haye pour ce qui est de la technique. Toutefois, son libellé est différent.

67. Les Règles de Hambourg exigent que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou ses mandataires ont pris toutes les mesures qui pourraient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences. L'article IV.2 q) des Règles de La Haye exige que le transporteur montre qu'aucun fait ou faute de sa part ni aucune faute ou négligence de ses agents ou préposés n'a contribué à la perte ou au dommage. Le présent article fait référence à la faute personnelle du transporteur ou à celle de personnes qui accomplissent ses fonctions, ces personnes étant incluses par référence à l'article 6.3.

68. La question de la responsabilité du transporteur en cas de retard est traitée à l'article 6.4.

6.1.2 [Nonobstant les dispositions de l'article 6.1.1, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant

a) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou autres préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) d'un incendie à bord du navire, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur.]

69. Il s'agit là des deux premières exceptions traditionnelles à la responsabilité du transporteur, telles que les prévoient les Règles de La Haye et de La Haye-Visby. L'idée de les maintenir suscite une opposition considérable. En ce qui concerne l'alinéa a), l'élément "administration", qui ne fait que susciter des litiges quant à la différence entre l'administration du navire et l'obligation normale de prendre soin des marchandises et de les transporter qui incombe au transporteur, ne trouve guère de partisans. Toutefois, certains justifient cette exception générale par le fait que, si elle était supprimée, cela entraînerait une modification considérable de la situation actuelle en ce qui concerne la répartition des risques en matière de transport par mer, ce qui bien sûr aurait un impact sur la situation en matière d'assurances. Il ne serait pas possible de conserver cette exception dans le cadre du régime de "présomption" modifié qui est exposé plus loin dans l'article 6.1.3, étant donné qu'elle constitue une exonération directe de responsabilité pour négligence: elle doit constituer soit une exonération, soit être supprimée. Elle est donc maintenue ici sous sa forme originale afin de montrer clairement la situation.

70. Il a aussi été exprimé l'opinion que, même si cette exception était supprimée, il faudrait maintenir une exception pour les "actes, négligence ou défaut d'un pilote imposé dans la navigation du navire", au motif que cela couvre le cas où le transporteur peut à juste titre s'estimer lésé par le fait qu'il est censé en répondre. Une telle exception serait bien sûr une véritable exonération. Une autre solution serait de l'inclure dans le régime de présomption exposé plus loin, bien que cela soit un peu moins approprié étant donné que son libellé se réfère à un préjudice qui n'a pas été causé par la négligence du transporteur.

71. En ce qui concerne l'alinéa b), les Règles de La Haye et de La Haye-Visby limitent les situations où le transporteur peut être tenu responsable en cas d'incendie

(en précisant qu'il faut un fait ou une faute personnelle du transporteur et probablement aussi une mauvaise administration de sa part) et on peut considérer en outre qu'elles imposent la charge de la preuve au demandeur. Les Règles de Hambourg ne précisent pas apparemment qu'il faut qu'il y ait eu une erreur d'administration, mais elles imposent expressément la charge de la preuve au demandeur. La disposition ci-dessus s'inspire des Règles de La Haye et de La Haye-Visby. L'exception relative à l'incendie a toutefois été modifiée pour indiquer clairement que l'incendie doit se produire à bord du navire qui assure le transport: les Règles de La Haye et de La Haye-Visby ne donnent aucune indication à cet égard.

72. Cette exception est habituellement justifiée par le fait que les accidents attribuables à l'incendie posent de sérieux problèmes de preuve et elle est maintenue ici sous la forme où elle apparaît dans les Règles de La Haye et de La Haye-Visby afin de tenir compte de cette opinion. Toutefois, il n'est pas nécessaire qu'elle apparaisse comme une exonération directe: l'"incendie à bord du navire" pourrait, si on le souhaite, être inclus parmi les événements énumérés dans le cadre du régime de "présomption" défini plus bas pour les autres périls exclus par les Règles de La Haye et La Haye-Visby. Il faudrait pour cela supprimer la restriction concernant le fait ou la faute personnelle du transporteur. Le résultat serait très similaire à celui des Règles de Hambourg en raison de l'effet conjugué de l'article 6.3.2, en vertu duquel le transporteur est responsable des actes de ceux qui s'acquittent de ses responsabilités sous son contrôle. La charge de la preuve incombant au demandeur ne serait pas alourdie.

73. On peut bien sûr considérer qu'aucune exception spéciale n'est nécessaire et que l'incendie peut être couvert par la règle générale établie par l'article 6.1.1.

6.1.3 Nonobstant les dispositions de l'article 6.1.1, si le transporteur prouve que la perte ou le dommage subi par les marchandises ou le retard de livraison a été causé par l'un des événements suivants, il est présumé, en l'absence de preuve contraire, que ni sa faute, ni celle d'une partie exécutante n'a causé ni contribué à causer cette perte, ce dommage ou ce retard.

74. Cette disposition constitue une version très modifiée (mais à certains égards plus étendue) de la liste des périls exclus par les Règles de La Haye et de La Haye-Visby: en particulier, ceux-ci ne figurent ici qu'en tant que présomptions. Les consultations ont montré que les avis étaient partagés en ce qui concerne le point de savoir si les périls exclus traditionnels devaient être maintenus comme des exonérations de responsabilité ou s'ils devaient figurer uniquement (dans la mesure où cela est possible) comme des présomptions. La deuxième approche se fonde sur le fait que certains événements sont typiques de situations où le transporteur n'a pas commis de faute et qu'il est justifié, lorsque celui-ci prouve l'existence d'un tel événement, que la charge de la preuve soit renversée.

75. Les tenants d'une autre opinion souhaiteraient cependant que tous les périls exclus, avec ou sans l'exception de la "faute nautique" soient conservés en tant que véritables exonérations de responsabilité. Bien sûr, l'exception de la faute nautique n'aurait d'effet qu'en tant que telle, et c'est pour cette raison qu'elle est maintenue dans l'article 6.1.2 ci-dessus en tant qu'exonération directe.

76. Selon un autre point de vue, étant donné que la plupart de ces exceptions sont généralement interprétées comme n'étant pas applicables en cas de négligence du transporteur, il n'y a guère de différence dans la pratique entre les deux approches.

77. Toutefois, une approche très différente consiste à dire que ces exceptions devraient être entièrement supprimées étant donné que les événements auxquels elles se rapportent sont couverts par le principe général de la responsabilité. On oppose à cette approche l'argument que, dans certains pays, des juges peu familiarisés avec le droit maritime pourraient considérer que la suppression complète de la liste indique une intention de modifier le droit. Il a été dit que même si cette liste n'est pas nécessaire dans certains pays, elle est utile dans d'autres et ne nuit pas à ceux qui n'en ont pas besoin.

78. Aux fins du présent commentaire, on utilise, pour désigner ces questions, le mot "exceptions", bien qu'il y ait évidemment une différence considérable, au moins en théorie, entre les exceptions qui constituent des exonérations et celles qui constituent des événements faisant seulement naître une présomption. Par conséquent, on trouvera ci-après une nouvelle présentation de ces exceptions (qui sont pour la plupart, mais pas exclusivement, les exceptions traditionnelles) dans le cadre d'un régime fondé sur la présomption. Conformément à un désir souvent exprimé lors des consultations, ces exceptions sont présentées approximativement dans l'ordre où elles apparaissent dans les Règles de La Haye et La Haye-Visby. Leur maintien peut être justifié en partie par le fait qu'elles ont été à l'origine d'une jurisprudence précieuse depuis 1924.

79. Il a été mentionné plus haut qu'un grand nombre de ces exceptions sont généralement interprétées comme n'étant applicables que lorsque le transporteur qui a subi le péril exclu n'a pas fait preuve de négligence. Mais il existe au minimum deux autres exceptions qui, dans certains pays au moins, sont expressément définies dans des termes exigeant l'absence de négligence de la part du transporteur. Il s'agit de l'"acte de Dieu" et des périls de la mer. Pour établir l'existence de ces périls à l'heure actuelle, il serait nécessaire, au moins dans certains pays, que le transporteur prouve en défense qu'il ne s'est pas retrouvé dans une telle situation par négligence. Tant un "acte de Dieu" qu'un péril de la mer peuvent être définis comme des faits intervenant sans qu'il y ait négligence du transporteur et contre lesquels il n'était pas raisonnablement possible de se protéger. Les définir aux fins d'un régime de "présomption" sans faire référence à l'absence de faute n'est pas facile. Il sera peut-être nécessaire d'élaborer de nouvelles définitions faisant référence seulement à des événements extérieurs graves qui pourraient faire naître une présomption (simple) de non-responsabilité. Cela pourrait rendre caduque la jurisprudence existante dans certains pays. C'est pourquoi ces deux périls exclus apparaissent entre crochets à la fin de la liste. Ils ne cadreraient pas bien avec un régime fondé sur la présomption et il semble probable que les situations dans lesquelles l'un ou l'autre seraient susceptibles de se manifester pourraient assez facilement être couvertes par la règle fondamentale énoncée par l'article 6.1.1.

i) **["acte de Dieu"], guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;**

80. Il s'agit là essentiellement des exceptions traditionnelles, mais on a ajouté les termes "hostilités, conflit armé, piraterie et terrorisme" pour compléter le mot "guerre", qui, à l'heure actuelle, pourrait ou ne pourrait pas être interprété comme

couvrant certains de ces autres aspects. Ces termes devront bien sûr être interprétés. Le terme “acte de Dieu” apparaît entre crochets parce que, bien que classique, il est généralement défini par référence à l’absence de négligence, ce qui signifie que, comme il est indiqué plus haut, il ne cadre pas bien avec un régime fondé sur la présomption.

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

81. Il s’agit d’une survivance de l’ancienne exception de la “contrainte de prince”. Il se peut qu’il y ait des hésitations sur le point de savoir ce que recouvre l’expression “autorités publiques” dans divers pays. Il serait donc peut-être prudent de conserver une référence aux contraintes judiciaires.

- iii) **acte ou omission du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire;**

82. Le terme “partie contrôlante” est défini à l’article 1.7.

- iv) **grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail;**
- v) **sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;**
- vi) **freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d’un vice caché, de la nature spéciale ou d’un vice propre de la marchandise;**
- vii) **insuffisance ou état défectueux de l’emballage ou de marques;**

83. Dans la version anglaise des Règles de La Haye, on a utilisé des mots “*insufficiency or inadequacy*” (“imperfection” en français). Les mots “état défectueux” permettront peut-être d’indiquer plus clairement que cette disposition s’applique aux marques qui palissent, par exemple, sous l’effet de la pluie.

- viii) **vices cachés échappant à une diligence raisonnable;**

84. L’imprécision de cette exception des Règles de La Haye est largement reconnue. En particulier, elle ne donne aucune indication sur le point de savoir s’il doit s’agir d’un vice du navire, des marchandises ou des équipements à terre. Il semble que dans certains pays, le recours à cette exception peut présenter des avantages liés à la charge de la preuve. Ce point pourrait être éclairci en faisant référence au navire et à ses appareils et équipements.

- ix) **manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par le transporteur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom;**

85. L’objet de cette disposition, qui est nouvelle, est de couvrir les situations où l’article 5.2.2 permet que ces fonctions soient exercées par ces parties.

- x) **actes accomplis par le transporteur ou une partie exécutante conformément aux pouvoirs conférés par les paragraphes 3 et 5 de l'article 5 lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour des personnes, des biens ou l'environnement ou ont été sacrifiées;**

[xi) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;]

86. Si ces exceptions sont maintenues en tant qu'exonérations, l'exception xi) devrait être replacée à un endroit plus proche de celui qu'elle occupait dans la liste initiale, où elle apparaissait en tant qu'exception iii). Si toutefois la technique de la présomption est adoptée, il est douteux, pour les raisons indiquées plus haut, qu'elle puisse effectivement être conservée.

87. La plupart des exceptions susmentionnées concernent le transport par mer. On se pose la question de savoir si de nouvelles exceptions devraient être introduites pour couvrir des incidents typiques des transports terrestres, ou si ces incidents seraient couverts de façon adéquate par la disposition générale énoncée dans l'article 6.1.1.

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

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

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

b) n'est pas responsable de la perte du dommage ou du retard de livraison s'il prouve qu'un ou plusieurs événements dont il n'est pas responsable en sont la cause.

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

88. Ces deux variantes traitent des causes simultanées et consécutives du dommage et s'appliqueront même si aucune des dispositions des articles 6.1.2 et 6.1.3 ne sont adoptées. Une disposition serait nécessaire même si l'article 6.1.1 définissait à lui seul le régime de responsabilité.

89. La première variante est destinée à produire dans une large mesure le même effet que l'article 5.7 des Règles de Hambourg (ainsi que les règles en vigueur dans de nombreux pays), mais on s'est efforcé d'en simplifier le libellé et d'indiquer clairement à qui incombe la charge de preuve.

90. La deuxième variante vise à introduire une approche entièrement nouvelle dans le cadre de laquelle la charge de la preuve serait partagée et chaque partie assumerait, à certains égards, le risque que la preuve présentée ne soit pas

concluante. Le processus de consultation a montré qu'une telle approche nouvelle bénéficiait d'un certain appui. Surtout, cette deuxième variante dispenserait le transporteur d'apporter une preuve négative. Plusieurs membres de délégations et représentants de l'industrie des transports ont indiqué que les régimes en vigueur similaires à la première variante ont pour effet dans la pratique de faire assumer toute la responsabilité au transporteur lorsque la perte ou le dommage est imputable à des causes multiples.

91. La dernière phrase de la deuxième variante est une disposition de repli destinée à couvrir les rares cas où une preuve adéquate fait défaut. Elle est envisagée comme un dernier recours lorsqu'un tribunal est absolument incapable de répartir le préjudice. Une telle disposition serait inutile dans le cas de la première variante, en vertu de laquelle la règle de repli serait de faire assumer l'entière responsabilité au transporteur chaque fois que celui-ci ne serait pas en mesure de s'acquitter de la charge de la preuve.

6.2 Calcul de la réparation

6.2.1 Si le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises, la réparation due est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison prévus par le contrat de transport.

6.2.2 La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.

6.2.3 En cas de perte ou de dommage subi par les marchandises et sous réserve des dispositions de l'article 6.4, le transporteur n'est astreint au paiement d'aucune réparation dépassant ce qui est prévu dans les articles 6.2.1 et 6.2.2.

92. Cette disposition reprend le principe qui ressort apparemment de l'article IV.5 b) des Règles de La Haye-Visby. Elle précise ce que l'on croit être l'objectif des Règles de La Haye-Visby, à savoir tenir compte de la diminution éventuelle de la valeur des marchandises et exclure les dommages indirects. La perte ou le dommage consécutifs au retard sont traités dans l'article 6.4.

6.3 Responsabilité des parties exécutantes

6.3.1 a) Une partie exécutante assume les responsabilités et obligations imposées et bénéficie des droits et exonérations conférés au transporteur par le présent instrument i) pendant la période où elle a la garde des marchandises; et ii) 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.

b) Si le transporteur accepte d'assumer des obligations autres que celles qui lui sont imposées par le présent instrument ou s'il accepte que sa responsabilité en cas de retard de livraison, de perte ou d'endommagement des marchandises ou liés aux marchandises soit plus élevée que les limites imposées en vertu des articles 6.4.2, 6.6.4 et 6.7, une partie exécutante n'est pas liée par cette acceptation à moins qu'elle n'accepte expressément ces obligations ou ces limites.

93. L'alinéa a) oblige les "partie exécutantes" – c'est-à-dire les personnes qui exécutent les obligations fondamentales du transporteur en vertu du contrat de transport. Cette disposition ne définit pas l'étendue de la responsabilité des parties exécutantes, laquelle est déterminée par d'autres dispositions, notamment l'article 4.2 qui établit un système de "réseau" également applicable aux parties exécutantes (par exemple, les transporteurs intérieurs).

94. Il est important de faire une distinction entre la responsabilité de la partie exécutante et celle du transporteur. Le transporteur est responsable (sous réserve des dispositions du présent projet d'instrument) en vertu du contrat de transport pendant toute la durée de responsabilité prévue à l'article 4.1. En revanche, un transporteur exécutant n'est pas responsable en vertu du contrat de transport et n'assume pas de responsabilité extracontractuelle en vertu du présent projet d'instrument. En contrepartie de l'exonération de responsabilité extracontractuelle dont il bénéficie, le transporteur exécutant est responsable en vertu du projet d'instrument pendant la durée où il a la garde des marchandises ou lorsqu'il contribue d'une autre façon à l'exécution du contrat de transport. Il incombe à l'ayant droit à la cargaison de montrer que la perte ou le dommage sont intervenus dans des circonstances qui permettent d'engager la responsabilité de la partie exécutante considérée.

95. L'alinéa b) dispose que chaque partie exécutante a le droit de déterminer sa propre responsabilité. Le fait qu'un transporteur accepte d'assumer une responsabilité plus élevée (moyennant une contrepartie dont on présume qu'il est le seul à bénéficier) ne lie pas la partie exécutante qui n'a pas accepté de faire de même. Par conséquent, une partie exécutante peut se prévaloir des dispositions du présent projet d'instrument en l'absence d'accord exprès contraire de sa part.

96. Selon certains points de vue qui ont été exprimés, cet article devrait être supprimé et les demandes formées en vertu du projet d'instrument devraient être dirigées uniquement contre le transporteur avec lequel le chargeur a passé contrat. Selon un point de vue différent, la partie exécutante devrait être définie à part dans cet instrument, et sa responsabilité devrait être limitée à la partie du transport qu'elle exécute.

97. L'essentiel du débat sur cette disposition est reflété dans la définition de la "partie exécutante". Les partisans d'un régime de responsabilité plus étendu sont favorables à une définition plus large de la "partie exécutante", alors que ceux qui préconisent un régime de responsabilité plus étroit sont favorables à une définition plus restrictive. L'exemple hypothétique de base présenté dans le commentaire de l'article 1.17 est également utile pour illustrer ce point. Ceux qui préconisent un régime de responsabilité plus étendu affirment que l'entreprise de transport routier qui sous-traite l'exécution de ses obligations à un chauffeur-proprétaire indépendant devrait être directement responsable envers l'ayant droit à la cargaison si le chauffeur-proprétaire du camion endommage par négligence la cargaison. La société de transport routier serait responsable envers le transporteur en vertu de son contrat et l'ayant droit à la cargaison pourrait donc atteindre indirectement la société de transport (à moins que, pour une raison ou une autre, une action ne puisse pas être intentée contre le transporteur). Dans de nombreux pays, la société de transport routier assumerait également une responsabilité extracontractuelle directe vis-à-vis de l'ayant droit à la cargaison. Prévoir la possibilité d'une action directe en vertu du présent instrument simplifierait la procédure, assurerait une meilleure protection des intérêts de l'ayant droit à la cargaison et se traduirait par une plus grande

uniformité. Ceux qui préconisent un régime de responsabilité plus étroit affirment que la société de transport routier qui sous-traite l'exécution de ses obligations à un chauffeur-proprétaire indépendant ne devrait pas être responsable en vertu du projet d'instrument. Un destinataire qui demande réparation du dommage causé par la négligence du chauffeur-proprétaire du camion ne devrait pouvoir obtenir réparation qu'auprès du transporteur non maritime avec lequel le contrat de transport a été conclu ou auprès du chauffeur-proprétaire négligent. En protégeant la société de transport routier qui a confié la cargaison au chauffeur-proprétaire négligent, on protège l'indépendance du contrat de sous-traitance qu'elle a conclu avec le transporteur.

6.3.2 a) Sous réserve de l'article 6.3.3, le transporteur répond des actes et omissions de:

- i) toute partie exécutante; et
- ii) de toute autre personne, y compris les sous-traitants et agents d'une partie exécutante, qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, dans la mesure où cette personne agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous sa supervision ou son contrôle;

comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Un transporteur n'est tenu responsable en vertu de la présente disposition que lorsque cette partie exécutante ou cette autre personne a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.

b) Sous réserve de l'article 6.3.3, une partie exécutante répond des actes et omissions de toute personne à laquelle elle a délégué l'exécution de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, y compris ses sous-traitants employés et agents, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Une partie exécutante n'est tenue responsable en vertu de la présente disposition que lorsque la personne concernée a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.

98. L'article 6.3.2 confirme que le transporteur est responsable des actes et omissions de tous ceux qui travaillent sous sa direction (lorsqu'ils agissent dans l'exercice de leurs fonctions en tant que sous-traitants, employés ou agents, selon les cas). Une partie exécutante est responsable de la même manière des actes et omissions de tous ceux qui travaillent sous sa direction.

6.3.3 Si une action est intentée contre toute personne, autre que le transporteur, mentionnée à l'article 6.3.2, cette personne peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité dont peut se prévaloir le transporteur en vertu du présent instrument si elle prouve qu'elle a agi dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.

6.3.4 Si plusieurs personnes sont responsables de la perte, de l'endommagement ou du retard de livraison des marchandises, elles assument une responsabilité conjointe et solidaire, mais uniquement dans les limites prévues aux articles 6.4, 6.6 et 6.7.

6.3.5 Sans préjudice des dispositions de l'article 6.8, le montant total de la responsabilité de ces personnes ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans le présent instrument.

6.4 Retard

6.4.1 Il y a retard de livraison lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans un délai quelconque expressément convenu [ou, en l'absence d'une telle convention, dans le délai qu'il serait raisonnable d'attendre d'un transporteur diligent, compte tenu des conditions du contrat, des caractéristiques du transport et des circonstances du voyage].

99. La première partie de la disposition ci-dessus bénéficie d'un large appui; la deuxième partie entre crochets est plus controversée. L'expression "les conditions du contrat" tient compte des situations où le transporteur indique expressément qu'il ne garantit pas le moment d'arrivée.

6.4.2 Si un retard de livraison provoque un préjudice qui ne résulte pas de la perte ou du dommage subi par les marchandises transportées et n'est donc pas couvert par l'article 6.2, le montant dû à titre de réparation de ce préjudice est limité à un montant équivalent à [... fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard]. Le montant total payable en vertu de la présente disposition et de l'article 6.7.1 ne dépasse pas la limite qui serait fixée en vertu de l'article 6.7.1 pour la perte totale des marchandises concernées.

100. Lorsque le retard entraîne la perte ou l'endommagement des marchandises, la limite générale prévue par l'article 6.7.1 limite le montant de la réparation. La présente disposition prévoit une limite spéciale pour les autres préjudices causés par le retard. Ces préjudices qui peuvent être "économiques" ou "immatériels" sont parfois appelés préjudices "indirects". Cependant, aucun de ces termes n'a un sens convenu: tout préjudice est économique, un préjudice n'est pas en soi immatériel, et on ne s'est pas mis d'accord entre différents systèmes juridiques sur la signification de l'expression "préjudice indirect". Il a donc été jugé préférable de proposer le libellé ci-dessus.

101. En ce qui concerne le montant de réparation, les Règles de Hambourg disposent que la responsabilité du transporteur en cas de retard de livraison est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le fret total payable en vertu du contrat. Un autre exemple est la loi australienne, qui limite le montant de la réparation soit au montant effectif du préjudice ou à deux fois et demie le fret maritime payable pour les marchandises ayant subi le retard, le montant le plus faible étant retenu, soit au montant total du fret maritime dû pour l'ensemble des marchandises expédiées par le chargeur concerné en vertu du contrat de transport considéré.

102. La deuxième phrase garantit que la limite globale prévue à l'article 6.7.1 ne sera en aucun cas dépassée du fait de l'application de la présente disposition.

6.5 Déviation

a) **Le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison dû à un déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer ou à toute autre déviation raisonnable;**

b) **Lorsque, en vertu du droit national, une déviation constitue en soi un manquement aux obligations du transporteur, un tel manquement n'a d'effet que conformément aux dispositions du présent instrument.**

103. L'intention qui sous-tend cette disposition est de faire en sorte que le projet d'instrument ne soit pas rendu inopérant par un déroutement ou une autre déviation. Dans certains systèmes juridiques, une exécution défectueuse par le transporteur pouvant être qualifiée de déviation a rendu inopérantes les exceptions, en particulier la limite par colis ou unité des Règles de La Haye, (voire) des Règles de La Haye-Visby. On souhaite faire en sorte que cela ne soit plus possible: comme les Règles de La Haye-Visby, le projet d'instrument contient (dans l'article 6.8) ses propres dispositions concernant la déchéance du droit de limiter la responsabilité.

6.6 Marchandises en pontée

6.6.1 Les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si:

- i) **cela est exigé par les lois ou les règles ou règlements administratifs applicables; ou**
- ii) **elles sont transportées dans ou sur des conteneurs sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs; ou**
- iii) **dans les cas non couverts par les alinéas i) ou ii) du présent article, le transport en pontée soit est effectué conformément au contrat de transport ou aux coutumes, usages et pratiques du commerce, soit découle d'autres usages ou pratiques du commerce en question.**

6.6.2 Si les marchandises ont été expédiées conformément à l'article 6.6.1 i) et iii), le transporteur n'est pas responsable de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ni du retard de livraison qui résultent des risques spéciaux que comporte leur transport en pontée. Si les marchandises sont transportées sur le pont ou au-dessus du niveau du pont conformément à l'article 6.6.1 i), le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ou du retard de livraison, en vertu des dispositions du présent instrument, sans qu'il soit tenu compte du fait qu'elles ont été transportées sur le pont ou au-dessus du niveau du pont. Si les marchandises sont transportées en pontée dans des cas autres que ceux autorisés en vertu de l'article 6.6.1, le transporteur est responsable, indépendamment des dispositions de l'article 6.1, de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ou du retard de livraison résultant exclusivement de leur transport en pontée.

6.6.3 Si les marchandises ont été expédiées conformément à l'article 6.6.1 iii), le fait que certaines marchandises sont transportées en pontée doit être indiqué dans les données du contrat. Si tel n'est pas le cas, le transporteur assume la charge de prouver que le transport en pontée est effectué conformément à l'article 6.6.1 iii) et, si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis, il ne peut pas opposer cette

disposition à un tiers qui a obtenu ce document de transport ou cet enregistrement électronique de bonne foi.

6.6.4 Si le transporteur visé par le présent article 6.6 est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises transportées en pontée ou du retard de livraison de ces marchandises, sa responsabilité est limitée comme prévu aux articles 6.4 et 6.7; cependant, si le transporteur et le chargeur ont expressément convenu que les marchandises seraient transportées en cale, le transporteur n'a pas le droit de limiter sa responsabilité pour toute perte ou dommage subi par les marchandises qui résulte exclusivement de leur transport en pontée.

6.7 Limites de la responsabilité

6.7.1 Sous réserve de l'article 6.4.2, la responsabilité du transporteur pour la perte ou les dommages subis par les marchandises ou liés aux marchandises est limitée à [...] unités de compte par colis ou autre unités de chargement, ou à [...] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable, sauf lorsque la nature et la valeur des marchandises ont été déclarées par le chargeur avant l'embarquement et figurent dans les données du contrat, [ou lorsqu'un montant supérieur à la limite de responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur.]

6.7.2 Lorsque les marchandises sont transportées dans ou sur un conteneur, les colis ou les unités de chargement déclarés comme ayant été placés dans ou sur ce conteneur dans les données du contrat sont considérés comme colis ou unités de chargement. En l'absence d'une telle déclaration, les marchandises placées dans ou sur ce conteneur sont considérées comme une unité de chargement.

6.7.3. L'unité de compte visée dans le présent article est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés dans le présent article sont convertis dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirages spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirages spéciaux, de la monnaie d'un État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État.

104. On estime qu'il ne serait pas opportun à ce stade de faire figurer dans le projet d'instrument des chiffres concernant les unités de compte. Cependant, le point de vue selon lequel les limites fixées par les Règles de La Haye-Visby devraient servir de point de départ pour les discussions ultérieures bénéficie d'un certain appui.

105. Dans les dispositions finales du projet d'instrument, il serait approprié de faire figurer un article prévoyant une procédure accélérée de modification des limites tel que l'article 8 du Protocole de 1996 à la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Cependant, le niveau des limites que l'on conviendra finalement d'inclure dans l'article 6.7.1 influera sur le degré d'appui en faveur d'une procédure de modification accélérée.

106. La dernière partie de l'article 6.7.1 figure entre crochets parce qu'il faut se prononcer sur le point de savoir si une telle disposition devrait être unilatéralement ou bilatéralement obligatoire, c'est-à-dire s'il serait ou non admissible que l'une ou l'autre partie augmente le montant de sa responsabilité.

6.8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 6.3.2 ne peut limiter sa responsabilité conformément aux articles [6.4.2,] 6.6.4, et 6.7 du présent instrument [ni conformément au contrat de transport] si le demandeur prouve que [le retard à la livraison,] la perte ou le dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises résulte d'un acte ou d'une omission personnels de la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité qui a été commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit témérement et en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement.

107. Cette disposition visant à "dépasser" le plafond de responsabilité, qui figure fréquemment dans les conventions internationales, correspond à l'article IV.5 e) des Règles de La Haye-Visby. Le fait qu'il doit y avoir faute personnelle supposerait une erreur de gestion de la part d'une société de transport, mais il n'a pas été jugé opportun d'essayer de préciser ce point plus en détail. Les crochets indiquent que l'on se pose la question de savoir si le plafond devrait pouvoir être dépassé en cas de retard. Il serait sans doute rarement indiqué de le faire et on peut avancer l'argument qu'une telle possibilité pourrait créer des difficultés en matière d'assurance.

6.9. Avis de perte, de dommage ou de retard

6.9.1 Le transporteur est présumé, en l'absence de preuve contraire, avoir livré les marchandises telles que celles-ci sont décrites dans les données du contrat, à moins qu'un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises indiquant la nature générale de cette perte ou de ce dommage n'ait été remis avant la livraison ou au moment de livraison au transporteur ou à la partie exécutante qui a livré les marchandises, ou, si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans les trois jours ouvrables suivant la livraison des marchandises. Un tel avis n'est pas nécessaire dans le cas d'une perte ou d'un dommage qui est constaté lors d'une inspection commune des marchandises effectuée par le destinataire et le transporteur ou la partie exécutante dont la responsabilité est invoquée.

6.9.2 Aucune réparation n'est due en vertu de l'article 6.4 à moins qu'un avis notifiant cette perte n'ait été donné à la personne dont la responsabilité est invoquée dans un délai de 21 jours consécutifs à compter de la livraison des marchandises.

6.9.3 Lorsque que l'avis visé dans le présent chapitre est donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises, il a le même effet que s'il avait été donné au transporteur, et un avis donné au transporteur a le même effet qu'un avis donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises.

6.9.4 En cas de perte ou de dommage, certain ou présumé, les parties à la demande ou au litige doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection et au pointage des marchandises.

108. Il est important dans la pratique que les avis soient donnés rapidement. Cela permet aux parties de procéder immédiatement à un contrôle des marchandises (de préférence conjointement) et de prendre les mesures nécessaires pour éviter que les marchandises ne subissent d'autres dommages. Considérée sous cet angle, la communication rapide des avis fait partie de l'obligation générale des parties d'agir raisonnablement l'une envers l'autre et de limiter autant que possible le dommage. Si le dommage n'est pas apparent, le destinataire doit disposer d'une certaine durée pour procéder à l'inspection. Étant donné l'objet de l'avis, cette durée peut raisonnablement être limitée à trois jours.

109. Dans le droit du transport aérien, le fait de ne pas donner un avis approprié est sanctionné par la déchéance du droit de demander des dommages-intérêts. Dans le contexte du transport maritime, cela est considéré comme une sanction trop sévère en cas d'avarie des marchandises. En vertu des Règles de La Haye, dont s'inspire la présente disposition, il y aura seulement présomption que les marchandises ont été dûment livrées telles qu'elles sont décrites dans le document de transport. Cela ne s'applique pas dans le cas d'un préjudice économique qui n'a pas été dûment notifié. Tout avis de réclamation pour retard de livraison peut et, par conséquent, doit être donné dans un bref délai. Normalement, une telle réclamation est une simple affaire de calcul.

110. À des fins pratiques, il est disposé dans le troisième alinéa que l'avis donné à un transporteur exécutant qui livre les marchandises au destinataire est valable. Naturellement, un avis donné au transporteur qui a conclu le contrat est également valable.

6.10 Recours judiciaires

Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par le présent instrument et les obligations imposées par celui-ci sont applicables dans toute action contre le transporteur ou la partie exécutante pour perte ou dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou extracontractuelle ou autrement.

111. Le Groupe de travail voudra peut-être étudier l'opportunité de cette disposition.

7. Obligations du chargeur

7.1 Sous réserve des dispositions du contrat de transport, les marchandises remises par le chargeur sont prêtes pour le transport et dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de brèlage, d'immobilisation et de déchargement dont elles feront l'objet, et ne causeront pas de dommage corporel ou matériel. Au cas où les marchandises sont livrées dans ou sur un conteneur ou une remorque où elles ont été placées par le chargeur, celui-ci doit les arrimer, les brêler et les immobiliser dans ou sur le conteneur ou la remorque de telle manière qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention et de déchargement du conteneur ou de la remorque, et ne causeront pas de dommage corporel ou matériel.

112. Le chargeur a pour obligation fondamentale de remettre les marchandises au transporteur conformément au contrat de transport, c'est-à-dire remettre les marchandises convenues, à l'endroit et au moment convenus. En outre, les marchandises remises par le chargeur doivent être dans un état approprié pour le voyage prévu: par exemple l'emballage doit être solide, les marchandises dangereuses doivent être dûment marquées et étiquetées, les marchandises exigeant une régulation de température doivent être livrées à la bonne température de transport, etc. Aux fins de la prévention des accidents, cela est particulièrement important dans le cas des conteneurs et des remorques remplis par le chargeur, car, en principe, les transporteurs n'en vérifient pas le contenu.

7.2 Le transporteur fournit au chargeur, à sa demande, toutes les informations dont il a connaissance et les instructions qui sont raisonnablement nécessaires ou qui revêtent de l'importance pour le chargeur pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 7.1.

113. Cela devrait fonctionner dans les deux sens. Le chargeur devrait demander toute information qui lui manque et le transporteur devrait l'aider à s'acquitter de ses obligations. Cette disposition est jugée superflue par une minorité.

7.3 Le chargeur fournit au transporteur les informations, instructions et documents qui sont raisonnablement nécessaires pour:

a) la manutention et le transport des marchandises, y compris les précautions devant être prises par le transporteur ou une partie exécutante;

b) respecter les règles, règlements et autres exigences des autorités concernant le transport prévu, y compris les déclarations, demandes et autorisations concernant les marchandises;

c) la compilation des données du contrat et l'émission des documents ou enregistrements électroniques relatifs au transport, y compris les renseignements visés à l'article 8.2.1 b) et c), le nom de la partie devant être identifiée comme le chargeur dans les données du contrat et le nom du destinataire ou l'ordre, à moins que le chargeur puisse raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du transporteur.

7.4 Les informations, instructions et documents que le chargeur et le transporteur se communiquent en vertu des articles 7.2 et 7.3 doivent être fournis en temps utile et être exacts et complets.

114. La bonne exécution du transport des marchandises dans de bonnes conditions de sécurité peut dans une large mesure dépendre de la coopération entre les parties. Il est primordial que les informations et les autres éléments dont les parties peuvent raisonnablement avoir besoin pour le voyage soient exacts et complets. Chacune des parties doit pouvoir se fier aux informations fournies par l'autre sans avoir d'abord à vérifier si elles sont exactes et complètes. Il est également important pour la sécurité que les informations soient non seulement objectivement correctes mais aussi adaptées à l'objectif visé. Par exemple, une description par ailleurs correcte des marchandises devant être transportées n'est pas exacte ni complète s'il s'agit de marchandises dangereuses qui ne peuvent pas être identifiées comme telles à partir de la description fournie par le chargeur. Dans une société moderne, on manque souvent de temps et d'argent pour vérifier l'exactitude ou l'exhaustivité des renseignements.

7.5 Le chargeur et le transporteur sont responsables l'un envers l'autre et envers le destinataire et la partie contrôlante pour toute perte ou tout dommage résultant du non-respect par l'un ou l'autre de leurs obligations respectives en vertu des articles 7.2, 7.3 et 7.4.

115. La responsabilité des parties pour des informations fausses ou incomplètes est une responsabilité de plein droit. En principe, aucune exonération ne peut être invoquée par l'une ou l'autre partie pour ne pas respecter cette obligation.

7.6 Le chargeur est responsable envers le transporteur pour tout préjudice matériel ou corporel causé par les marchandises et pour tout manquement à ses obligations en vertu de l'article 7.1, à moins qu'il ne prouve que ce préjudice a été causé par des événements ou à la suite de circonstances qu'un chargeur diligent n'aurait pas pu éviter ou dont il n'aurait pas pu empêcher les conséquences.

116. L'opinion majoritaire est que la responsabilité du chargeur pour les dommages causés par les marchandises (et pour le non-respect de ses obligations en vertu de l'article 7.1) devrait être fondée sur la faute avec renversement de la charge de la preuve. Toutefois, selon une opinion minoritaire, la responsabilité de plein droit pour les dommages causés par des marchandises dangereuses, telle qu'elle est prévue par l'article IV.6 des Règles de La Haye-Visby et de l'article 13 des Règles de Hambourg, devrait être maintenue. Selon l'opinion majoritaire, la distinction entre les marchandises ordinaires et les marchandises dangereuses ou polluantes est dépassée. Le caractère dangereux de certaines marchandises dépend des circonstances. Des marchandises inoffensives peuvent devenir dangereuses dans certaines circonstances et des marchandises dangereuses (c'est-à-dire toxiques ou explosives) peuvent être inoffensives lorsqu'elles sont correctement emballées, manipulées et transportées dans un navire approprié. La notion de "marchandises dangereuses" est relative. La majorité estime que le régime de responsabilité du chargeur devrait être essentiellement fondé sur le principe que tout risque de dommage attribuable à la nature de la cargaison devrait être assumé par le chargeur et que tout dommage causé par une manutention ou un transport inadaptés devrait relever des règles régissant la responsabilité du transporteur.

117. Une autre question est de savoir que faire des marchandises qui peuvent devenir un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement pendant le voyage. On peut estimer qu'un capitaine (ou une autre personne effectivement chargée des marchandises) doit avoir une grande latitude pour décider du sort de marchandises dans ces circonstances sans qu'il soit tenu compte des responsabilités. Cette question est traitée aux articles 5.3 et 6.1.3 ix). Le point de savoir si les marchandises sont transportées avec ou sans le consentement du transporteur (voir l'article IV.6 des Règles de La Haye-Visby) n'entre pas en ligne de compte dans ces articles. L'article 13.4 des Règles de Hambourg ne fait pas non plus cette distinction.

7.7 Si une personne identifiée comme "chargeur" dans les données du contrat, bien qu'elle ne soit pas le chargeur tel que défini à l'article 1.19, accepte le document de transport ou l'enregistrement électronique, elle est alors a) soumise aux responsabilités et obligations qui incombent au chargeur en vertu du présent chapitre et de l'article 11.5, et b) bénéficie des droits et

exonérations dont bénéficie le chargeur en vertu du présent chapitre et du chapitre 13.

118. Le présent article devrait être lu en parallèle avec les définitions des termes “transporteur”, “chargeur” et “expéditeur” ainsi qu’avec les dispositions de l’article 8.1.

119. Le chargeur et le transporteur sont définis comme étant les personnes qui sont parties au contrat de transport. À ce titre, ils ont certains droits et assument certaines obligations. Cette définition du chargeur ne règle pas la question de savoir quel régime appliquer 1) au vendeur franco à bord, 2) à l’agent qui n’est pas le chargeur mais qui est désigné comme tel dans le document de transport, et 3) à la personne qui remet effectivement les marchandises au transporteur lorsqu’il s’agit d’une personne autre que celles mentionnées aux points 1 et 2.

120. La personne visée au point 3 est incluse dans la définition de l’“expéditeur”. Elle n’a pas d’obligations au titre de l’article 7.7 ou de l’article 11.5. Son seul droit est celui d’obtenir, conformément à l’article 8.1, un récépissé du transporteur ou du transporteur exécutant à qui elle remet effectivement les marchandises.

121. Le vendeur franco à bord satisfait généralement aux conditions énoncées à l’article 7.7 en ce qu’il est désigné comme chargeur dans le document de transport et a accepté ce dernier. En conséquence, il sera soumis aux dispositions de cet article. En outre, si un document négociable est émis, il devient le premier porteur et a tous les droits et toutes les obligations d’un porteur, y compris le droit de contrôle. Si un document non négociable est émis, le vendeur franco à bord a le droit d’agir en justice conformément à l’article 13 ainsi que le droit de contrôle si l’acheteur franco à bord (qui est à la fois le destinataire et le chargeur) en avise le transporteur.

122. Le cas de l’agent, qui n’est pas le chargeur (tel que défini) mais qui est mentionné comme tel dans le document, ne peut se poser que lorsque cette personne est autorisée, expressément ou tacitement, par le chargeur (tel que défini) à être un tel “chargeur documentaire”. Si l’agent accepte le document, sa situation sera la même que celle qui est décrite ci-dessus pour le vendeur franco à bord. Une autre possibilité pour lui est de ne pas accepter le document.

7.8 Le chargeur répond des actes et omissions de toute personne à qui il a délégué l’exécution de l’une quelconque des obligations lui incombant en vertu du présent chapitre, y compris de ses sous-traitants, employés, agents et toutes autres personnes qui agissent, soit directement soit indirectement, à sa demande ou sous sa surveillance ou son contrôle, comme s’il s’agissait de ses propres actes ou omissions. Le chargeur n’est tenu responsable en vertu de la présente disposition que lorsque la personne concernée a commis l’acte ou l’omission dans l’exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.

123. La présente disposition s’inspire, quant au fond, de l’article 8.2 de la Convention de Budapest mais son libellé a été aligné sur celui de l’article 6.3.2 b).

8. Documents de transport et enregistrements électroniques

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

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

- i) l'expéditeur est en droit d'obtenir un document de transport ou, si le transporteur y consent, un enregistrement électronique constatant la réception des marchandises par le transporteur ou la partie exécutante;
- ii) le chargeur ou, si ce dernier l'indique au transporteur, la personne visée à l'article 7.7 est en droit d'obtenir du transporteur un document de transport négociable approprié, sauf si le chargeur et le transporteur sont convenus, expressément ou tacitement, de ne pas utiliser un document de transport négociable, ou si la coutume, l'usage ou la pratique du commerce est de ne pas en utiliser. Si, conformément à l'article 2.1, le transporteur et le chargeur sont convenus d'utiliser un enregistrement électronique, le chargeur est en droit d'obtenir du transporteur un enregistrement électronique négociable, sauf s'ils sont convenus de ne pas utiliser un tel enregistrement, ou si la coutume, l'usage ou la pratique du commerce est de ne pas en utiliser.

124. Le premier alinéa dispose que l'expéditeur, tel que défini à l'article 1.3, a droit à un récépissé confirmant la remise effective des marchandises au transporteur ou à la partie exécutante. Si l'expéditeur n'est pas le chargeur ou la personne visée à l'article 7.7, il peut avoir besoin d'un tel récépissé dans ses relations avec l'une de ces personnes.

125. Le deuxième alinéa suit les Règles de La Haye et les Règles de Hambourg, qui font obligation au transporteur d'émettre un connaissance négociable au chargeur, à sa demande. Des avis divergents ont été exprimés quant à savoir si le "chargeur" (cocontractant du transporteur) ou l'"expéditeur" (personne qui remet effectivement les marchandises au transporteur) devraient avoir droit au document de transport ou à l'enregistrement électronique émis conformément à cet alinéa. Dans de nombreux cas, chargeur et expéditeur ne font qu'un, si bien que la question ne se posera pas. En revanche, dans le cas d'une expédition franco à bord dans laquelle l'expéditeur paie le fret pour le compte du destinataire-chargeur, il s'agirait de deux personnes différentes. Si la relation entre l'expéditeur et le chargeur prend fin, tous deux peuvent exiger qu'un document de transport ou un enregistrement électronique soit émis en vertu de l'alinéa ii). D'un côté, il semble logique de donner au chargeur contractant la faculté de contrôler les droits découlant du contrat de transport. D'un autre côté, le fait de délivrer un document de transport négociable au chargeur risque de réduire les chances de l'expéditeur d'être payé pour ses marchandises. Le texte actuel se fonde sur le premier argument, mais il serait peut-être bon de réfléchir davantage à cette question. Certains ont suggéré, par exemple, que le transporteur n'émette pas de document de transport ou d'enregistrement électronique négociable en vertu de l'alinéa ii) sauf sur remise du récépissé émis en vertu de l'alinéa i). D'autres ont fait observer que cela ne résoudrait pas le

problème, mais ne ferait que le repousser (et augmenter l'importance du récépissé émis en vertu de l'alinéa i).

126. Le deuxième alinéa prévoit également que le chargeur et le transporteur peuvent convenir de ne pas utiliser de document de transport ou d'enregistrement électronique négociable. Il précise en outre que cet accord peut être tacite, ce qui permet à un transporteur d'offrir un service pour lequel le chargeur peut ne pas avoir besoin d'exiger un document de transport négociable. De plus, dans certains commerces, un tel document est très rarement demandé par les chargeurs ou ne serait d'aucune utilité, par exemple, pour de courtes traversées en transbordeur. Par conséquent, si la coutume, l'usage ou la pratique du commerce est de ne pas utiliser de document négociable, le transporteur n'est pas tenu d'y recourir (même si le chargeur exige un tel document).

127. Il est fait délibérément référence à une coutume, un usage ou une pratique "du commerce" et non "du lieu où le document de transport ou l'enregistrement électronique est émis". En effet, il est souvent difficile de savoir à quel endroit un document de transport ou un enregistrement électronique a été émis et il est facile de se livrer à des manipulations sur ce point. On pourrait ainsi émettre des documents de transport ou des enregistrements électroniques dans quelque bureau lointain situé dans un lieu n'ayant aucun autre rapport avec le contrat uniquement pour tirer parti de coutumes, d'usages ou de pratiques favorables.

8.2 Données du contrat

8.2.1 Les données du contrat figurant dans le document de transport ou l'enregistrement électronique visé à l'article 8.1 doivent comprendre notamment:

- a) **une description des marchandises;**
- b) **les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles que fournies par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive lesdites marchandises;**
- c)
- i) **le nombre de colis, le nombre de pièces ou la quantité; et**
- ii) **le poids tel que fourni par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive les marchandises;**
- d) **une indication de l'état et du conditionnement apparents des marchandises au moment auquel le transporteur ou une partie exécutante les reçoit pour expédition;**
- e) **le nom et l'adresse du transporteur; et**
- f) **la date:**
 - i) **à laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises; ou**
 - ii) **à laquelle les marchandises ont été mises à bord du navire; ou**
 - iii) **à laquelle le document de transport ou l'enregistrement électronique a été émis.**

128. L'article 8.2.1 a) énonce une exigence qui ne figure pas expressément dans les conventions internationales actuelles. Il est cependant conforme à la pratique presque universellement suivie dans ce secteur d'activité. D'un point de vue pratique, il est dans l'intérêt des deux parties d'inclure une description des marchandises dans les données du contrat.

129. L'article 8.2.1 b) et c) correspond dans l'ensemble à la législation et à la pratique actuelles dans la plupart des pays ainsi qu'aux régimes internationaux en vigueur. Ces dispositions diffèrent de la législation existante sur un point: l'obligation faite au transporteur de mentionner les informations fournies par le chargeur n'est assortie d'aucune exception lorsque le transporteur n'a pas de moyens raisonnables de vérifier ces informations. Dans la législation actuelle, le transporteur peut (en théorie) simplement ne pas inclure ces informations dans les données du contrat s'il n'a pas de moyens raisonnables d'en vérifier l'exactitude. Dans l'article 8.2.1 b) et c), le transporteur doit les inclure même s'il ne dispose pas de tels moyens de vérification (mais il peut protéger ses intérêts en formulant une réserve conformément à l'article 8.3).

130. L'article 8.2.1 b) n'exige pas non plus que "les marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage". Compte tenu de la différence mentionnée ci-dessus (à savoir que le transporteur doit inclure les informations fournies par le chargeur même s'il n'a pas de moyens raisonnables d'en vérifier l'exactitude), il ne semble pas indiqué de permettre au transporteur d'omettre les informations fournies par le chargeur concernant les marques s'il pense que ces marques pourraient ne pas rester lisibles jusqu'à la fin du voyage. Là encore, la solution pour le transporteur devrait être de protéger ses intérêts en formulant une réserve conformément à l'article 8.3. Il est peu probable que ce changement ait des incidences dans la pratique.

131. En ce qui concerne l'article 8.2.1 b) et c), le chargeur doit fournir les informations nécessaires par écrit avant réception des marchandises par le transporteur. Il n'est pas suffisant de fournir ces informations avant que le transporteur émette le document de transport ou l'enregistrement électronique. Pour ce qui est de l'article 8.2.1 c), les données du contrat doivent comprendre toutes les indications énumérées qui sont fournies par le chargeur (par exemple, le nombre de pièces et le poids). La mention d'une seule de ces indications (par exemple, le nombre de pièces ou le poids) ne suffit pas lorsque le transporteur souhaite des informations plus complètes.

132. L'article 8.2.1 d) confirme le principe qui est clairement énoncé dans les travaux préparatoires des Règles de La Haye et qui a été repris dans les conventions internationales ultérieures. Les tribunaux de certains pays se sont écartés de ce principe.

133. L'article 8.2.1 e) tient compte de l'avis selon lequel le transporteur devrait être identifié dans le document de transport.

134. L'article 8.2.1 f) donne au transporteur le choix entre trois dates pouvant être incluses dans les données du contrat.

8.2.2 L'expression "état et conditionnement apparents des marchandises" employée à l'article 8.2.1 désigne l'état et le conditionnement des marchandises établis à partir:

a) d'une inspection externe raisonnable des marchandises telles qu'elles sont emballées au moment où le chargeur les remet au transporteur ou à une partie exécutante; et

b) de toute inspection supplémentaire que le transporteur ou une partie exécutante réalise effectivement avant d'émettre le document de transport ou l'enregistrement électronique.

135. L'article 8.2.2 confère à la fois un aspect objectif et un aspect subjectif à l'expression "état et conditionnement apparents des marchandises". Dans l'alinéa a), le transporteur n'est pas tenu de pousser l'inspection au-delà de ce que lui révélerait un examen externe raisonnable des marchandises telles qu'elles sont emballées au moment où l'expéditeur les lui remet ou les remet à une partie exécutante. S'il n'y a pas d'emballage, il faudra inclure, dans les données du contrat, une description de l'état et du conditionnement des marchandises elles-mêmes. En revanche, si les marchandises sont emballées, la mention de l'état et du conditionnement portera principalement sur l'emballage (à moins que l'état et le conditionnement des marchandises elles-mêmes puissent être déterminés à travers l'emballage). Pour les marchandises conteneurisées, en particulier, cette mention ne portera très probablement pas sur les marchandises elles-mêmes si le chargeur a remis un conteneur fermé que le transporteur n'a pas ouvert avant d'émettre le document de transport.

136. En vertu de l'alinéa b), toutefois, si le transporteur ou une partie exécutante réalise effectivement une inspection plus détaillée (par exemple en examinant le contenu des colis ou en ouvrant un conteneur fermé), le transporteur est alors responsable de tout ce que cette inspection aurait dû révéler.

8.2.3 Signature

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

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

137. L'article 8.2.3 tient compte de l'avis généralement admis selon lequel un document de transport devrait être signé et un enregistrement électronique devrait être authentifié d'une manière comparable. La définition du terme "signature électronique" est tirée de la Loi type de la CNUDCI sur les signatures électroniques (2001), dont le libellé a été spécialement adapté pour pouvoir entrer dans le champ d'application de la présente disposition.

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

Le défaut d'une ou plusieurs des données du contrat visées à l'article 8.2.1, ou l'inexactitude d'une ou de plusieurs de ces données, n'a pas en soi d'incidence sur la nature juridique ou la validité du document de transport ou de l'enregistrement électronique.

138. L'article 8.2.4 prend en compte l'avis généralement partagé selon lequel la validité du document de transport ou de l'enregistrement électronique ne dépend pas de la mention des renseignements requis. Par exemple, un connaissance non daté sera néanmoins valable, même si un tel document devrait être daté. L'article 8.2.4 pousse également plus loin le raisonnement sur lequel repose cet avis en disposant que la validité du document de transport ou de l'enregistrement électronique ne dépend pas de l'exactitude des données du contrat devant être mentionnées. Ainsi, un connaissance dont la date est erronée serait néanmoins valable, même si un tel document devrait être daté exactement.

139. L'article 8.4.3 traite des conséquences du non-respect de l'article 8.2.1 d).

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

8.3.1 Dans les cas énumérés ci-après, le transporteur, s'il agit de bonne foi lorsqu'il émet un document de transport ou un enregistrement électronique, peut apporter des réserves aux informations mentionnées à l'article 8.2.1 b) ou 8.2.1 c) en y insérant une clause appropriée indiquant qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies par le chargeur:

- a) **S'agissant de marchandises non conteneurisées:**
 - i) **si le transporteur peut montrer qu'il n'avait pas de moyens raisonnables de vérifier les informations fournies par le chargeur, il peut inclure une réserve appropriée dans les données du contrat; ou**
 - ii) **si le transporteur a des raisons de considérer que les informations fournies par le chargeur sont inexactes, il peut inclure une clause indiquant ce qu'il considère raisonnablement comme des informations inexactes.**
- b) **S'agissant de marchandises qui lui sont remises dans un conteneur fermé, le transporteur peut inclure dans les données du contrat une réserve appropriée concernant:**
 - i) **les marques principales apposées sur les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur; ou**
 - ii) **le nombre de colis, le nombre de pièces ou la quantité de marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur;**

sauf si le transporteur ou une partie exécutante inspecte en fait les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur ou a d'une autre manière effectivement connaissance du contenu du conteneur.

c) S'agissant de marchandises remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur fermé, le transporteur peut apporter des réserves à toute mention du poids des marchandises ou du poids d'un conteneur et de son contenu en indiquant expressément qu'il n'a pas pesé le conteneur:

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

140. L'article 8.3.1 correspond dans l'ensemble à la législation et à la pratique actuelles dans la plupart des pays. Bien que la législation en vigueur permette généralement au transporteur de se protéger en ne faisant pas figurer dans les données du contrat une description des marchandises qu'il n'est pas en mesure de vérifier, cette protection est souvent dépourvue d'effet dans la pratique. Même si le transporteur ne peut pas vérifier la description, le chargeur exige néanmoins en règle générale un document de transport ou un enregistrement électronique décrivant les marchandises afin d'être payé dans le cadre du contrat de vente. En conséquence, les pressions commerciales privent le transporteur de la seule forme de protection qui lui est clairement reconnue dans la législation en vigueur. En formulant des réserves le transporteur essaie de recouvrer cette protection. Les réserves couramment apposées sont des formules telles que "*said to contain*" (dit contenir) et "*shippers's weight and count*" (pesage et comptage du chargeur). D'autres réserves peuvent également être utiles, selon les cas.

141. Les conditions énoncées à l'article 8.3.1 a) et b) pour formuler une réserve sont analogues à celles qui sont prévues à l'article III.3 des Règles de La Haye et des Règles de La Haye-Visby et à l'article 16.1 des Règles de Hambourg, excepté que l'article 8 ne reprend pas la disposition des Règles de La Haye et des Règles de Hambourg qui dispense le transporteur de mentionner les informations normalement exigées s'il a une raison sérieuse de soupçonner que les informations fournies par le chargeur ne représentent pas exactement les marchandises. Si le transporteur a des motifs sérieux de soupçonner que les informations fournies par le chargeur ne représentent pas exactement les marchandises, il est obligé de vérifier ces informations à condition qu'il ait des moyens raisonnables de le faire. En conséquence, le transporteur ne serait dispensé d'inclure les informations normalement exigées que s'il n'avait aucun moyen raisonnable de les vérifier. L'exception en cas de soupçon raisonnable est donc superflue.

142. Les réserves concernant le poids des marchandises conteneurisées posent des problèmes particuliers. Dans certains ports, il n'existe tout simplement pas d'installations pour le pesage des conteneurs chargés. Dans ce cas, il est facile pour le transporteur de prouver qu'il n'avait pas de moyens raisonnables de vérifier les informations relatives au poids fournies par le chargeur. Cependant, même dans les ports où des installations de pesage sont disponibles et pourraient être utilisées, il est souvent d'usage de charger les conteneurs sans les peser, parfois parce que la durée du pesage retarderait le départ du navire (en particulier lorsque le chargeur

remet le conteneur au transporteur juste avant l'appareillage) et souvent parce que le poids n'a pas d'importance commerciale et que, de ce fait, la durée et le coût du pesage ne se justifient pas. Dans certains cas, toutefois, le poids revêt une importance commerciale et il faudrait que le destinataire puisse se fier au poids indiqué dans le document de transport, sauf s'il est évident que le transporteur n'a pas pesé le conteneur.

143. En raison de ces problèmes particuliers que posent les réserves relatives au poids des marchandises conteneurisées, l'article 8.3.1 c) traite exclusivement de cette question. Il exige que le transporteur mentionne clairement qu'il n'a pas pesé le conteneur. Le transporteur ne peut inclure cette déclaration que si elle est vraie (c'est-à-dire s'il n'a pas pesé le conteneur) et si lui et le chargeur ne sont pas convenus, par écrit avant l'embarquement, de peser le conteneur et de mentionner le poids dans les données du contrat. L'article 8.3.1 c) ii) reconnaît que, dans certains cas, le poids du conteneur revêt une importance commerciale et que le chargeur peut alors légitimement insister pour qu'un poids soit indiqué dans le document de transport sans être assorti d'une réserve. Un chargeur peut protéger cet intérêt légitime en concluant une convention expresse avant l'embarquement (par exemple dans la note de réservation de fret). En l'absence d'une telle convention, toutefois, le transporteur peut supposer que le poids du conteneur ne présente pas d'importance commerciale. Il peut alors charger le conteneur sans le peser et tout poids indiqué dans le document de transport peut être assorti d'une réserve – sans qu'il soit prouvé que le transporteur n'avait pas de moyens raisonnables de vérifier le poids fourni par le chargeur.

144. Les articles 8.3.1 a) ii) et 8.3.1 b) reconnaissent également que le transporteur peut aussi fournir des informations exactes s'il considère que les informations communiquées par le chargeur ne le sont pas.

8.3.2 Moyens raisonnables de vérification

Aux fins de l'article 8.3.1:

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

145. L'article 8.3.2 a) précise ce qu'il faut entendre par "moyens raisonnables de vérification". Par exemple, il ne serait pas commercialement raisonnable d'ouvrir un conteneur scellé ou de décharger un conteneur pour en inspecter le contenu, même si cela était matériellement possible dans certains cas. Ainsi, un transporteur émettant un document de transport ou un enregistrement électronique serait toujours autorisé à apporter des réserves à la description des marchandises remises par le chargeur à l'intérieur d'un conteneur scellé – à moins qu'il ait un moyen matériellement praticable et commercialement raisonnable de vérifier les informations fournies par le chargeur (il devrait s'agir d'un moyen autre que l'ouverture du conteneur). Par exemple, si un agent du transporteur était présent lors du remplissage du conteneur par le chargeur et a vérifié alors l'exactitude des informations fournies par le chargeur, le transporteur ne serait pas autorisé à apporter des réserves à la description des marchandises.

146. L'article 8.3.2 b) précise ce qu'il faut entendre par "bonne foi". L'article 8.3.2 c) impose à la partie alléguant que le transporteur n'a pas agi de bonne foi d'en apporter la preuve.

8.3.3 Présomption sauf preuve contraire et preuve concluante

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

a) une présomption, sauf preuve contraire, de la réception, par le transporteur, des marchandises décrites dans les données du contrat; et

b) une preuve concluante de la réception, par le transporteur, des marchandises décrites dans les données du contrat:

[i] si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable a été transféré à un tiers agissant de bonne foi; [ou

ii) si une personne agissant de bonne foi a payé un prix ou a de toute autre manière modifié sa situation en se fiant à la description des marchandises figurant dans les données du contrat].

147. L'article 8.3.3 a) confirme simplement la règle largement reconnue selon laquelle un document de transport ou enregistrement électronique qui atteste la réception des marchandises par un transporteur constitue généralement une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises étaient telles que décrites dans les données du contrat.

148. L'article 8.3.3 b) reconnaît, afin de protéger des tiers innocents qui se fient aux descriptions figurant dans des documents de transport et des enregistrements électroniques, qu'un document de transport ou un enregistrement électronique ne constitue pas, dans certaines circonstances, une simple présomption sauf preuve contraire, mais une preuve concluante. L'article 8.3.3 b) i), qui protège le porteur d'un document de transport ou d'un enregistrement électronique négociable, bénéficie d'un large soutien.

149. Néanmoins, l'article 8.3.3 b) ii), qui protège toute personne agissant de bonne foi qui paie un prix ou modifie de toute autre manière sa situation en se fiant à la description des marchandises figurant dans les données du contrat, que le document

de transport ou l'enregistrement électronique soit négociable ou non, bénéficie également d'un appui. Par exemple, si un vendeur franco à bord organise le transport pour le compte de l'acheteur franco à bord, l'acheteur est le chargeur. Le transporteur, cependant, peut émettre un document de transport non négociable au vendeur, et l'acheteur peut régler le prix d'achat au vendeur en se fiant à la description des marchandises figurant dans le document de transport.

8.3.4 Effet de clauses restrictives

Si les données du contrat comprennent une clause restrictive conforme aux prescriptions de l'article 8.3.1, le document de transport ne constitue pas une présomption, sauf preuve contraire, ou une preuve concluante en vertu de l'article 8.3.3 dans la mesure où cette clause apporte une réserve à la description des marchandises.

150. L'article 8.3.4 décrit simplement l'effet d'une clause restrictive conforme aux prescriptions de l'article 8.3.1. Une telle clause n'a pas nécessairement pour effet de rendre inadmissible dans sa totalité la description des marchandises comme présomption, sauf preuve contraire, ou comme preuve concluante. Une clause restrictive telle que le "poids d'embarquement, par exemple, n'aurait aucune incidence sur la force probante d'une description des marchandises pour ce qui est du nombre de colis indiqués dans le chargement ou des marques principales décrites.

151. En vertu de cette disposition, chaque clause restrictive produit des effets correspondant à son libellé si elle est conforme aux prescriptions de l'article 8.3.1. Cette conclusion est généralement acceptée en ce qui concerne les marchandises non conteneurisées, mais les avis diffèrent quant au fait de savoir si le transporteur devrait avoir des droits aussi étendus en ce qui concerne les marchandises conteneurisées.

152. Selon certains avis, il existe de nettes distinctions entre les attentes commerciales concernant les marchandises conteneurisées et non conteneurisées. La raison classique pour laquelle un transporteur se fie à une clause restrictive et n'assume pas de responsabilité dans le cas de marchandises conteneurisées est qu'il a livré au destinataire exactement ce qu'il a reçu du chargeur: un conteneur fermé (dont le contenu n'a pas pu être vérifié). On pourra soutenir que dès que le transporteur livre quelque chose de différent (par exemple un conteneur endommagé d'une façon qui peut avoir entraîné la perte ou l'endommagement des marchandises, ou un conteneur qui a été ouvert de façon irrégulière pendant le voyage), les considérations d'équité changent. À ce stade, le transporteur ne peut plus établir la même chaîne de possession. En outre, il semble qu'un préjudice a été causé pendant que le conteneur était sous la garde du transporteur. Le destinataire est alors bien plus en droit de se fier à la description des marchandises figurant dans les données du contrat. Un projet de texte tenant compte de ces avis pourrait réviser l'article actuel comme suit:

153. "Si les données du contrat comprennent une clause restrictive, le document de transport ne constitue pas une présomption, sauf preuve contraire, ou une preuve concluante en vertu de l'article 8.3.3, dans la mesure où une réserve est apportée à la description des marchandises par cette clause, lorsque celle-ci "produit des effets" en vertu de l'article 8.3.5."

154. Il serait alors nécessaire d'ajouter un nouvel article 8.3.5, qui pourrait disposer:

“Une clause restrictive dans les données du contrat produit des effets aux fins de l'article 8.3.4 dans les circonstances suivantes:

a) Pour les marchandises non conteneurisées, une clause restrictive conforme aux prescriptions de l'article 8.3.1 produit des effets correspondant à son libellé;

b) Pour des marchandises expédiées en conteneur fermé, une clause restrictive conforme aux prescriptions de l'article 8.3.1 produit des effets correspondant à son libellé:

- i) si le transporteur ou une partie exécutante livre le conteneur intact et non endommagé, hormis tout dommage au conteneur dépourvu de lien de causalité avec une perte ou un endommagement quelconque des marchandises; et
- ii) s'il n'existe aucune preuve qu'après sa réception par le transporteur ou une partie exécutante, le conteneur a été ouvert avant la livraison, sauf si:
 - 1) le conteneur a été ouvert à des fins d'inspection;
 - 2) l'inspection a été réalisée en présence de témoins appropriés; et
 - 3) le conteneur a été dûment refermé après l'inspection, et a été à nouveau scellé s'il avait été scellé avant l'inspection.”

8.4 Insuffisance des données du contrat

8.4.1 Date

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

a) si les données du contrat indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire, la date à laquelle toutes les marchandises indiquées dans le document de transport ou l'enregistrement électronique ont été chargées sur le navire; ou

b) si les données du contrat n'indiquent pas que les marchandises ont été chargées sur un navire, la date à laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises.

155. L'article 8.4.1 spécifie les conséquences de l'inclusion d'une date dans les données du contrat sans en indiquer la signification. Pour un connaissement “à bord” ou un document ou enregistrement électronique similaire indiquant que les marchandises ont été chargées sur un navire, la date ambiguë est considérée comme la date à laquelle les marchandises ont été chargées sur le navire. Par contre, pour un connaissement “reçu pour embarquement” ou un autre document ou enregistrement électronique qui n'indique pas que les marchandises ont été chargées sur un navire, la date ambiguë est considérée comme la date à laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises.

[8.4.2 Défaut d'identification du transporteur

Si les données du contrat n'identifient pas le transporteur, mais indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire désigné, le propriétaire inscrit du navire est présumé être le transporteur. Le propriétaire inscrit peut réfuter cette présomption en prouvant que le navire était l'objet, au moment du transport, d'un affrètement coque nue qui transfère la responsabilité contractuelle du transport des marchandises à un affréteur coque nue identifié. [Si le propriétaire inscrit réfute la présomption selon laquelle il est le transporteur en vertu de cet article, l'affréteur coque nue au moment du transport est présumé être le transporteur de la même manière que le propriétaire inscrit était présumé être le transporteur.]]

156. Cette disposition tente de traiter le problème auquel se heurte une personne qui cherche à exercer les droits de poursuivre le transporteur en vertu du chapitre 13 si le nom et l'adresse du transporteur ne sont pas spécifiés dans les données du contrat comme le prescrit l'article 8.2.1 a). Bien qu'elle ait fait l'objet d'amples débats, la question demeure controversée. Les avis sont très divisés quant à l'intérêt de toute présomption pesant sur le propriétaire inscrit. Même certains partisans de la disposition actuelle considèrent qu'il s'agit là d'une solution aléatoire, mais que c'est la meilleure qui puisse être obtenue dans les circonstances actuelles.

157. L'article permet au propriétaire inscrit de réfuter la présomption en prouvant que le navire était l'objet d'un affrètement coque nue au moment du transport et en identifiant de façon satisfaisante l'affréteur coque nue. Le délai de prescription pour engager une action contre l'affréteur coque nue est traité à l'article 14.5.

158. Aux termes de la phrase finale de cet article, l'affréteur coque nue est présumé être le transporteur "de la même manière que le propriétaire inscrit était présumé être le transporteur". Cela signifie, notamment, que l'affréteur coque nue aurait la possibilité de prouver qu'il existait un autre affrètement coque nue au moment du transport. Cette seconde présomption ne sera peut-être pas acceptable par tous dans la mesure où elle est irréfutable sauf vis-à-vis d'un affréteur coque nue suivant.

159. En cas de transport de porte à porte, cette disposition risquerait de faire du propriétaire du navire assurant l'étape maritime le "transporteur" pour l'intégralité du voyage. Étant donné que le connaissance pourra avoir été émis par une personne ne possédant aucun moyen de transport, cela risquerait de soumettre ce propriétaire de navire à une responsabilité inattendue. Il a été proposé d'éviter ce résultat en exonérant le propriétaire du navire de responsabilité pour les dommages survenant avant le chargement ou après le déchargement du navire. Libeller une telle protection ne serait pas aisé. Si l'on faisait du propriétaire de chaque moyen de transport le transporteur pour la partie du transport assurée par lui, on s'exposerait à des problèmes considérables si une perte ou des dommages survenaient pendant que les marchandises sont transférées d'un moyen de transport à un autre. Si seuls quelques moyens de transport étaient spécifiés de façon satisfaisante, personne ne serait le transporteur pour certaines parties du voyage.

8.4.3 État et conditionnement apparents

Lorsque les données du contrat n'indiquent pas l'état et le conditionnement apparents des marchandises au moment où le transporteur ou une partie exécutante les reçoit du chargeur, le document de transport ou l'enregistrement

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

9. Fret

9.1 a) Le fret est acquis à la livraison des marchandises au destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 4.1.3, à moins que les parties n'aient convenu que le fret est acquis, intégralement ou en partie, à un moment antérieur.

b) Sauf convention contraire, aucun fret n'est dû pour des marchandises perdues avant que le fret correspondant à ces marchandises ne soit acquis.

9.2 a) Le fret est exigible lorsqu'il est acquis, à moins que les parties n'aient convenu que le fret est exigible, intégralement ou en partie, à un moment antérieur ou ultérieur.

b) Si, postérieurement au moment auquel le fret a été acquis, les marchandises sont perdues ou endommagées ou ne sont pas pour une autre raison livrées au destinataire conformément aux dispositions du contrat de transport, le fret demeure exigible, quelle que soit la cause de cette perte, de ce dommage ou de ce défaut de livraison.

c) Sauf convention contraire, le règlement du fret n'est soumis à aucune compensation, déduction ou remise du fait d'une éventuelle demande reconventionnelle opposée par le chargeur ou le destinataire au transporteur, [lorsque le montant de la dette ou de la créance n'a pas encore été convenu ou établi].

9.3 a) Sauf convention contraire, le chargeur est tenu de payer le fret et autres frais accessoires au transport des marchandises.

b) Lorsque le contrat de transport prévoit que la responsabilité du chargeur ou de toute autre personne identifiée dans les données du contrat comme étant le chargeur cessera, intégralement ou en partie, lors d'un certain événement ou après un moment donné, cette cessation n'a aucun effet:

- i)** sur toute responsabilité incombant en vertu du chapitre 7 au chargeur ou à une personne visée à l'article 7.7; ou
- ii)** sur tout montant dû au transporteur en vertu du contrat de transport, sauf dans la mesure où le transporteur a, en vertu de l'article 9.5 ou autrement, une garantie suffisante couvrant le règlement de ce montant;
- iii)** dans la mesure où elle est incompatible avec les dispositions de l'article 12.4.

9.4 a) Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport ou un enregistrement électronique contiennent la mention "fret payé d'avance" ou une mention similaire, ni le porteur ni le destinataire ne sont

tenus de régler le fret. Cette disposition ne s'applique pas si le porteur ou le destinataire est également le chargeur.

b) Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport ou un enregistrement électronique contiennent la mention "fret payable à destination" ou une mention similaire, cette mention avertit le destinataire qu'il peut être tenu de payer le fret.

9.5 a) [Nonobstant toute convention contraire,] lorsque et dans la mesure où, en vertu de la loi nationale applicable au contrat de transport, le destinataire est tenu d'effectuer les paiements visés ci-après, le transporteur a le droit de retenir les marchandises jusqu'à ce que le paiement:

- i) du fret, du faux-fret, des surestaries, des dommages-intérêts pour immobilisation et de toutes autres dépenses remboursables encourues par le transporteur en rapport avec les marchandises;
- ii) de tous dommages-intérêts dus au transporteur en vertu du contrat de transport;
- iii) de toute contribution à l'avarie commune due au transporteur en rapport avec les marchandises;

ait été effectué, ou qu'une garantie suffisante couvrant ce paiement ait été constituée.

b) Lorsque le paiement visé à l'alinéa a) du présent article n'a pas été effectué, ou ne l'a pas été intégralement, le transporteur a le droit de vendre les marchandises (conformément à la procédure éventuellement prévue par la loi nationale applicable) et de prélever les montants qui lui sont dus (y compris les dépenses liées à ce recours) sur le produit de cette vente. Tout solde du produit de cette vente est mis à la disposition du destinataire.

10. Livraison au destinataire

160. La question de la livraison n'est traitée que de façon limitée dans les conventions de transport maritime existantes. Le présent article ne fournit que quelques règles concernant cette question. Il ne prétend pas résoudre tous les problèmes qui y sont liés.

161. Le principal problème est que souvent, lorsque les marchandises parviennent à leur lieu de destination, il n'y a personne pour les recevoir. En particulier, des problèmes surviennent lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable a été émis. Le bon fonctionnement du système de connaissance repose sur le principe que le porteur du document présente celui-ci au transporteur lorsque les marchandises parviennent à leur destination et qu'ensuite, le transporteur livre les marchandises à ce porteur contre remise du document. Souvent, cependant, le document négociable n'est pas disponible lorsque les marchandises parviennent à leur destination. Cela peut être dû à toutes sortes de raisons commerciales, comme le fait que la durée du crédit sur marchandises est supérieure à celle du voyage, l'isolement du lieu de destination ou des obstacles bureaucratiques. Malgré cela, le transporteur doit pouvoir se défaire des marchandises à la fin du voyage. Il ne devrait pas être tenu de supporter les

coûts et risques additionnels liés au maintien des marchandises sous sa garde. Il se peut également qu'aucune installation de stockage appropriée ne soit disponible au lieu de destination. Si le transporteur livre alors les marchandises à quelqu'un qui n'est pas (encore) le porteur du document négociable, il court un risque, car il est promis dans le connaissement de livrer les marchandises au porteur dudit document. En revanche, le porteur doit pouvoir compter sur la sécurité offerte par un document négociable. Il peut avoir réglé les marchandises ou contribué à leur financement en échange d'un gage sur le document. Il peut à juste titre considérer le document de transport négociable comme la "clef des marchandises".

162. Le présent article tente de trouver un juste milieu entre ces deux intérêts légitimes. Il n'impose pas au transporteur de livrer les marchandises uniquement contre remise du document. La pratique actuelle s'écarte trop de l'une ou l'autre de ces deux obligations pour les rendre impératives. Au lieu de cela, l'article prend en compte la double fonction d'un document de transport négociable: celui-ci est à la fois un contrat de transport au sens propre du terme et un titre représentatif. Les deux fonctions doivent être respectées par chacune des parties. La fonction qui prévaudra pourra dépendre des circonstances. Le présent article ne fournit que quelques règles générales.

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

163. En vertu de l'article 5.1, le transporteur est tenu de livrer les marchandises au destinataire. Il n'est pas inclus de disposition correspondante selon laquelle le destinataire est tenu de prendre livraison car dans la pratique actuelle, il est accepté qu'un destinataire ne prenne pas livraison. Ce n'est que lorsqu'un destinataire exerce des droits en vertu du contrat de transport qu'il est tenu de le faire. Si le destinataire ne fait rien, il n'est pas tenu de prendre livraison. Voir aussi l'article 12.2.

164. La conséquence du fait de ne pas prendre livraison, lorsque le destinataire est tenu de le faire, est que le transporteur n'est plus responsable dans la pratique en cas de perte ou d'endommagement des marchandises. La conséquence du fait de ne pas prendre livraison, lorsque le destinataire n'est pas tenu de le faire, est traitée aux articles 10.3 et 10.4.

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

165. Dans la pratique, de nombreux transporteurs sollicitent du destinataire une preuve écrite selon laquelle ils ont livré les marchandises. Cette disposition fournit une base juridique à cet usage.

166. Lorsqu'un document de transport négociable a été émis, la réalisation du document est souvent attestée par la signature apposée par le dernier porteur sur le dos de ce document.

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

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

167. Cette disposition s'applique lorsque aucun document ou enregistrement électronique négociable n'est émis et lorsque aucun document papier ou électronique n'est utilisé pour communiquer. Dans ces cas, le contrat de transport n'a pas de "double fonction". En principe, c'est à la partie avec laquelle le transporteur a conclu le contrat, ou à la partie contrôlante si elle diffère de la partie contractante, de veiller à ce que les marchandises puissent être livrées.

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

- a) i) Sous réserve des dispositions de l'article 10.1, le porteur d'un document de transport négociable est en droit de demander livraison des marchandises au transporteur lorsque celles-ci sont parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur livre les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 4.1.3 à ce porteur contre remise du document de transport négociable. Au cas où plusieurs originaux du document de transport négociable ont été émis, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'avoir tout effet ou validité.
- ii) Sous réserve des dispositions de l'article 10.1, le porteur d'un enregistrement électronique négociable est en droit de demander livraison des marchandises au transporteur lorsque celles-ci sont parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur livre les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 4.1.3 à ce porteur si celui-ci démontre conformément aux règles de procédure mentionnées à l'article 2.4 qu'il est le porteur de l'enregistrement électronique. Dès cette livraison, l'enregistrement électronique cesse d'avoir tout effet ou validité.
- b) Si le porteur ne demande pas livraison des marchandises au transporteur lorsque celles-ci sont parvenues au lieu de destination, le

transporteur avise en conséquence la partie contrôlante ou, si, après un effort raisonnable, il est dans l'incapacité d'identifier ou de trouver la partie contrôlante, le chargeur. Dans ce cas, la partie contrôlante ou le chargeur donne au transporteur des instructions concernant la livraison des marchandises. Si le transporteur est dans l'incapacité, après un effort raisonnable, d'identifier et de trouver la partie contrôlante ou le chargeur, la personne mentionnée à l'article 7.7 est réputée être le chargeur aux fins du présent alinéa.

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

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

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

168. Les problèmes mentionnés dans le commentaire liminaire surviennent en particulier lorsqu'un document ou un enregistrement électronique négociable a été émis. Le présent article tente de trouver un juste équilibre.

169. La première phrase de l'alinéa 10.3.2 a) i) a une portée limitée. Conformément à la pratique actuelle, un porteur qui n'a exercé aucun droit en vertu du contrat de transport est en droit, mais pas obligé, de demander livraison. En outre, cet alinéa n'exclut pas la possibilité qu'une personne autre que le porteur soit fondée à demander livraison. Il prévoit seulement que, *si* un porteur demande livraison, le transporteur est *obligé* de livrer et doit, par conséquent, être considéré comme libéré de l'obligation qui lui est faite par le contrat de transport de livrer les marchandises à leur lieu de destination. Cette disposition ne résout pas le problème de marchandises ayant une valeur négative au lieu de destination.

170. En outre, l'alinéa i) suit la pratique normale selon laquelle le document négociable doit être remis par le porteur au transporteur. Cette pratique protège également le transporteur, car ce document identifie la personne habilitée à prendre livraison. Contrairement au cas d'une livraison rapide, à laquelle se rapporte l'article 11.2 b) iii), la remise d'un seul original suffit. Dès lors, tout autre original devient nul.

171. L'alinéa ii) est le pendant de l'alinéa i) pour l'enregistrement électronique négociable. Dans un système de communication électronique, certaines des raisons pour lesquelles un document négociable n'est pas disponible à la livraison peuvent être éliminées. Mais dans les cas, par exemple, où la durée du crédit est prolongée au-delà de celle du voyage, les problèmes sont, dans tout système de commerce électronique, les mêmes que dans un système où on utilise des connaissances papier.

172. À l'article 2.4, il est disposé que les règles contractuelles applicables à l'utilisation d'enregistrements électroniques négociables doivent indiquer la façon dont le porteur devrait pouvoir faire connaître son identité au transporteur. En l'absence d'une telle disposition dans ces règles, il manquerait un élément essentiel à tout document négociable, qu'il soit sous forme électronique ou sur papier. Il en résulterait obligatoirement que l'enregistrement ne serait pas négociable.

173. Les alinéas b) à e) traitent du cas où un porteur n'exerce pas son droit d'obtenir livraison des marchandises. En l'occurrence, c'est le bon fonctionnement du mécanisme du connaissement qui est en jeu. Les parties peuvent choisir d'adopter une ligne de conduite plus risquée.

174. Étant donné que c'est la partie détentrice de la cargaison qui décide de ne pas tenir compte de la fonction contractuelle du document négociable, il est prévu, à l'alinéa b), que si un porteur ne se présente pas, le transporteur doit en premier lieu solliciter des instructions de l'une quelconque des personnes mentionnées dans cet alinéa. Ces personnes sont obligées de donner au transporteur des instructions appropriées, à moins qu'une "clause de cessation de responsabilité" valide n'ait libéré l'une quelconque d'entre elles de cette obligation. Sans une telle clause, ces personnes pourraient être tenues responsables de ne pas avoir donné au transporteur des instructions appropriées concernant la remise des marchandises. Il n'est pas disposé que l'une quelconque de ces personnes doit prendre livraison elle-même. Dans ce cas, sans instructions appropriées, un transporteur n'a d'autre choix que d'exercer ses droits en vertu de l'article 10.4: stocker et vendre les marchandises. En fait, l'alinéa b) suit la pratique répandue selon laquelle un affréteur est contractuellement habilité à donner à un transporteur des instructions concernant la livraison des marchandises.

175. L'alinéa c) prévoit ce qui se produit lorsqu'un transporteur a respecté les instructions données en vertu de l'alinéa précédent. Dans ce cas, il est libéré de son obligation générale de livrer les marchandises au destinataire. Pour lever tout doute, il peut ne pas être libéré de *toutes* les obligations qui lui incombent en vertu du contrat de transport, telle celle de verser une compensation lorsque les marchandises sont livrées endommagées.

176. L'autre possibilité serait que le transporteur ne soit pas libéré, mais soit fondé à obtenir une indemnité appropriée du chargeur ou de la partie contrôlante. Cette

possibilité, cependant, resterait ouverte si aucune indemnité appropriée ne pouvait être obtenue par le transporteur.

177. Dans tous les cas, il est souhaitable que le porteur d'un document négociable soit vigilant et, en principe, prenne à l'arrivée du navire les mesures appropriées pour protéger son titre.

178. L'alinéa d) fournit une règle pour les cas où aucun document négociable n'a été remis lorsque le transporteur a livré les marchandises, comme en vertu des alinéas b) et c). Premièrement, on notera qu'en pareil cas, la règle principale énoncée par l'alinéa a) prévaut: le tiers "innocent" qui est porteur du connaissance peut toujours être considéré comme en droit de demander la livraison. La dernière partie de l'alinéa d) confirme cette règle une nouvelle fois. Ce risque qui subsiste pour le transporteur constitue un élément essentiel de l'équilibre que tente d'établir l'ensemble de l'article 10.3.2.

179. Fréquemment, cependant, un porteur sait ou aurait logiquement dû savoir que la livraison est effectuée sans qu'un document négociable soit produit. Dans ce cas, il n'y a plus aucune raison de le protéger s'il devient porteur après cette livraison. Il n'acquiert des droits en vertu du connaissance (tel le droit de demander une indemnisation en cas d'endommagement des marchandises) que s'il est devenu porteur en vertu d'un arrangement contractuel ou autre existant avant la livraison. Dans le cas contraire, le connaissance doit être considéré comme éteint. En conséquence, cette règle vise les cas légitimes où la transmission du connaissance aux vendeurs et acheteurs successifs est retardée. Elle n'exclut pas la possibilité qu'après la livraison, certains droits découlant du connaissance éteint puissent être transférés à un tiers, mais cela doit résulter d'une convention spécifique et non d'un simple endossement du connaissance.

180. Il a néanmoins été soutenu que des dispositions telles que celles des alinéas b) et c) risquent de faciliter la fraude. Si le transporteur n'est pas à même de localiser le porteur et accepte des instructions du chargeur, ce dernier peut (par exemple) être en mesure d'annuler le titre d'une banque détenant les documents en orientant la livraison ailleurs. De plus, en règle générale, l'effet produit par le titre d'une banque est considérablement réduit si les marchandises peuvent facilement être livrées autrement que contre remise du ou des documents qu'elle détient.

181. En revanche, on peut dire que dans de nombreuses régions du monde, il est tout simplement impossible au transporteur d'exiger systématiquement la remise d'un connaissance en échange d'une livraison, et que le fait d'imputer systématiquement (ou généralement) la faute au transporteur qui se sépare des marchandises autrement ne reflète tout simplement pas les conditions réelles de livraison dans de nombreux endroits et circonstances. En fait, un destinataire ou endossataire doit veiller à demander la livraison à l'arrivée du navire; et une banque détenant un connaissance à titre de garantie doit agir concrètement dans son propre intérêt, surveiller l'arrivée du navire pour lequel le connaissance représente sa garantie, et prendre des mesures appropriées. On soutient alors que des dispositions telles que les alinéas b) et c) facilitent le commerce moderne.

182. Le paragraphe e) renvoie à la position générale de repli visée à l'article 10.4.

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

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

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

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

- i) stocker les marchandises en tout lieu approprié;
- ii) déballer les marchandises si elles sont emballées dans des conteneurs, ou prendre vis-à-vis des marchandises les autres mesures que, de l'avis du transporteur, les circonstances peuvent raisonnablement exiger; ou
- iii) faire vendre les marchandises conformément aux pratiques ou aux prescriptions législatives ou réglementaires du lieu où les marchandises sont alors situées.

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

- i) payer ou rembourser toute dépense encourue en rapport avec les marchandises; et
- ii) payer ou rembourser au transporteur tout autre montant visé à l'article 9.5 a) qui lui est dû.

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

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

10.4.3 Lorsqu'ils exercent les droits visés à l'article 10.4.1, le transporteur ou la partie exécutante agissent en tant qu'agent de l'ayant droit aux marchandises, mais sans assumer aucune responsabilité concernant la perte ou le dommage subi par ces marchandises, à moins que cette perte ou ce dommage ne résulte [d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit témérement en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement].

183. Occasionnellement, il arrive qu'au lieu de destination, le transporteur ne soit pas en mesure ou en droit de livrer les marchandises. Le destinataire peut ne pas se

présenter ou refuser de prendre livraison des marchandises, auxquelles le chargeur ne s'intéresse pas non plus, ou les marchandises peuvent être saisies ou leur livraison interdite. En pareil cas, le transporteur doit souvent faire quelque chose pour se défaire des marchandises.

184. En règle générale, cette disposition suit celles des diverses lois nationales relatives à cette question. Le transporteur doit se voir accorder une certaine liberté d'action, mais toujours dans les limites du raisonnable. S'il décide de vendre les marchandises, la loi nationale applicable pourra prévoir un contrôle judiciaire. Le produit net de cette vente doit être tenu à la disposition de l'ayant droit aux marchandises au nom duquel le transporteur a agi. Cet ayant droit n'est pas nécessairement partie au contrat de transport; il peut s'agir du propriétaire des marchandises ou d'un assureur.

11. Droit de contrôle

185. À la différence d'autres conventions relatives au transport, les conventions maritimes ne traitent pas la question du droit de contrôle. Les pratiques qui se sont développées dans le cadre du mécanisme du connaissement peuvent avoir été la raison pour laquelle il n'a été jugé urgent de le faire par le passé. Aujourd'hui, la situation du transport maritime est différente. Dans de nombreux commerces, l'utilisation de documents de transport négociables décroît rapidement ou a entièrement disparu. En outre, un droit de contrôle bien défini et transférable pourra faciliter la mise au point de systèmes de commerce électronique où aucun enregistrement électronique tel celui défini dans le présent projet d'instrument n'est utilisé.

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

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

186. Cette disposition définit le droit de contrôle. Elle établit une distinction entre des instructions qui constituent des modifications du contrat de transport et celles qui n'en constituent pas. L'alinéa i) concerne les instructions "normales" données dans le cadre d'un contrat de transport, par exemple pour que les marchandises soient transportées à une certaine température. Les alinéas ii) et iii) sont importants pour un vendeur impayé qui pourra avoir conservé un droit réel sur les marchandises ou pourra souhaiter exercer un droit d'arrêt en vertu de son contrat de

vente. L'alinéa ii) pourra permettre au vendeur d'empêcher les marchandises d'arriver dans le pays du destinataire, tandis que le l'alinéa iii) permet à la partie contrôlante de se faire livrer les marchandises ou de les faire livrer à son agent ou à un nouvel acheteur. L'alinéa iv) souligne qu'à des fins pratiques, la partie contrôlante est le correspondant du transporteur pendant le transport. Cet article donne à la partie contrôlante le plein contrôle des marchandises.

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

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

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

- i) Le porteur ou, lorsque plusieurs originaux du document de transport négociable sont émis, le porteur de tous les originaux est la seule partie contrôlante;**
- ii) Le porteur peut transférer le droit de contrôle en transmettant le document de transport négociable à une autre personne conformément à l'article 12.1, auquel cas l'auteur du transfert perd son droit de contrôle. Lorsque plusieurs originaux de ce document ont été émis, tous les originaux doivent être transmis pour que le droit de contrôle soit transféré;**
- iii) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur présente le document de transport négociable au transporteur si celui-ci le demande. Lorsque plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés;**
- iv) Toute instruction visée à l'article 11.1 ii), iii) et iv) qui est donnée par le porteur est, lorsqu'elle prend effet conformément à l'article 11.3, portée sur le document de transport négociable.**

c) Lorsqu'un enregistrement électronique négociable est émis:

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

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

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

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

187. L'alinéa a) s'applique dans tous les cas sauf lorsqu'un document négociable a été émis. Le principe est que le chargeur est la partie contrôlante, mais qu'il peut en convenir autrement avec le destinataire. Le second principe inclus dans cet alinéa est que la partie contrôlante peut transférer son droit à tout tiers.

188. À la différence de, par exemple, la Convention CMR qui dispose qu'un exemplaire donné de la lettre de voiture non négociable doit être transféré afin de transférer le droit de contrôle, ce document ne joue aucun rôle en vertu de l'alinéa a). La partie contrôlante conserve le contrôle des marchandises jusqu'à leur livraison finale. En outre, il n'existe pas de transfert automatique du droit de contrôle du chargeur au destinataire dès que les marchandises sont parvenues à leur lieu de livraison, comme c'est le cas en vertu des Règles uniformes pour les lettres de transport maritime du CMI. S'il existait un tel transfert automatique, l'instruction la plus fréquente donnée par le chargeur au transporteur, à savoir celle de ne pas livrer les marchandises avant qu'il n'ait reçu du chargeur la confirmation que le règlement des marchandises a été effectué, pourrait devenir inexécutable. Cette situation poserait manifestement de graves problèmes pratiques.

189. Lorsqu'un document de transport négociable a été émis, l'alinéa b) s'applique. Celui-ci dispose que le porteur de ce document est la seule partie contrôlante. Lorsque, par endossement, le document négociable est transmis à une autre partie, le droit de contrôle est également automatiquement transféré. En outre, la règle de présentation s'applique lorsque le porteur souhaite exercer son droit de contrôle. Afin de protéger les porteurs tiers, toute modification du contrat de transport doit être portée sur le document négociable.

190. Une complication risque de survenir lorsque le document négociable a été émis en plusieurs originaux. La disposition suit la pratique actuelle selon laquelle seule la détention de l'ensemble des originaux permet au porteur d'exercer le droit de contrôle. La conséquence en est que lorsqu'une personne a cédé un ou plusieurs originaux et a conservé un ou plusieurs autres originaux, personne n'a le contrôle des marchandises.

191. L'alinéa d) suit le principe énoncé à l'article 12.1.2.

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

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

- ii) **ne gênera pas les activités normales du transporteur ou d'une partie exécutante; et**
- iii) **n'entraînerait aucune dépense additionnelle, perte ou dommage pour le transporteur, la partie exécutante ou toute personne ayant des droits sur d'autres marchandises transportées pendant le même voyage;**

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

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

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

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

192. L'article 11.1 fait une distinction entre les instructions qui constituent des modifications du contrat de transport et celles qui n'en constituent pas. Le présent article fait une distinction entre les instructions qu'un transporteur doit, en principe, exécuter et celles qui sont soumises à une convention entre le transporteur et la partie contrôlante. La ligne de partage n'est pas la même dans les deux articles. Il est évident que les modifications du contrat de transport sont pleinement soumises à une convention entre le transporteur et la partie contrôlante. Cela ne s'applique pas cependant aux deux modifications mentionnées à l'article 11.1 ii) et iii). Celles-ci doivent, en principe, être exécutées par le transporteur, car l'une ou l'autre peut être nécessaire à un vendeur pour reprendre le contrôle des marchandises en vertu du contrat de vente, par exemple lorsque celles-ci ne sont pas réglées par l'acheteur.

193. Avant que le transporteur ne soit tenu d'exécuter les instructions, il doit bénéficier de la protection de certaines conditions préalables. Celles-ci sont également traitées dans cet article. D'autres conventions relatives au transport comprennent des protections similaires. Un transporteur est en droit de refuser d'exécuter une instruction, notamment lorsque cette exécution gêne ses activités normales. Cela signifie que le transporteur ne peut jamais être contraint à faire escale dans d'autres ports que ceux de son itinéraire normal, ou à décharger une cargaison arrimée sous une autre. En outre, le transporteur peut refuser d'exécuter toute instruction qui entraînerait des dépenses additionnelles.

194. Selon un avis, ces dispositions, dans la mesure où elles confèrent un droit à une partie contrôlante alors que le transporteur n'accepte pas l'instruction,

c'est-à-dire un droit de modifier ce qui constituerait par ailleurs des clauses contractuelles, risquent de créer d'importantes incertitudes en échange d'un avantage dérisoire. On soutient également, en ce qui concerne le droit de contrôle, que le transport maritime ne peut se comparer aux autres modes de transport. Certains estiment, en revanche, que les garanties similaires offertes par d'autres conventions relatives au transport ne créent aucune difficulté. En outre, il a été souligné qu'il ne faudrait pas diluer excessivement le droit de contrôle en raison du rôle qu'il pourrait jouer dans le développement du commerce électronique dans le transport maritime.

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

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

195. Cette disposition a trait au fait qu'un transporteur a besoin, pendant le transport, de recevoir des instructions de la partie qui a des droits sur les marchandises. Par exemple, les marchandises ne peuvent être livrées comme prévu, des instructions supplémentaires sont requises en ce qui concerne la garde des marchandises, etc. La principale personne habilitée à donner des instructions au transporteur est la partie contrôlante, car on peut supposer qu'elle a un intérêt dans les marchandises. L'obligation de fournir des instructions s'applique également à un porteur intermédiaire s'il est la partie contrôlante. À l'article 11.2 c), il est disposé que ce porteur intermédiaire est dégagé de cette obligation dès qu'il n'est plus porteur.

196. Cependant, il se peut qu'il n'y ait pas de partie contrôlante ou que celle-ci ne soit pas connue du transporteur. Dans ce cas, l'obligation incombe au chargeur ou à la personne visée à l'article 7.7. Si la partie contrôlante choisit de ne pas donner d'instructions (appropriées), elle peut, de ce fait, devenir responsable vis-à-vis du transporteur.

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

197. La présente disposition souligne que ces éléments essentiels du droit de contrôle ne relèvent pas du droit impératif. Une partie contrôlante peut avoir des raisons d'insister sur le fait que son droit de contrôle ne devrait pas être transférable. Les transporteurs pourront souhaiter exclure la possibilité que la

livraison des marchandises puisse être demandée pendant le voyage. Voir aussi, cependant, le commentaire de l'article 12.3.

12. Transfert de droits

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

- i) dûment endossé au profit de cette autre personne ou en blanc, s'il s'agit d'un document à ordre; ou
- ii) sans endossement, s'il s'agit d'un document au porteur ou un document endossé en blanc; ou
- iii) sans endossement, s'il s'agit d'un document établi à l'ordre d'une partie désignée qui est transféré entre le premier porteur et cette partie désignée.

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

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

198. La seule obligation à laquelle peut être soumis un porteur intermédiaire est celle de donner à un transporteur des instructions concernant les marchandises pendant le transport lorsque ce porteur intermédiaire est une partie contrôlante. Donner des instructions peut être considéré comme étant dans l'intérêt de ce porteur intermédiaire. Conformément à de l'article 11.3 c), ce porteur intermédiaire est dégagé de cette obligation dès qu'il n'est plus porteur.

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

199. Un porteur ultérieur n'est pas autorisé à choisir. S'il exerce l'un quelconque de ses droits, il assume aussi, automatiquement, toutes les responsabilités d'un porteur ultérieur. Cependant, il faut d'abord que ces responsabilités "lui incombent en vertu du contrat de transport". Cela ne signifie pas nécessairement que toutes les responsabilités découlant du contrat de transport sont assumées par un porteur ultérieur. Certaines peuvent n'incomber qu'au chargeur, telles que celles découlant des articles 7.1 et 7.3. En outre, le transporteur et le chargeur peuvent avoir convenu expressément ou implicitement que certaines responsabilités devraient n'incomber qu'au chargeur, telles les surestaries encourues dans le port de chargement. Ensuite, un porteur ultérieur doit être en mesure de déterminer dans le document négociable lui-même que ces responsabilités existent. Cela peut revêtir une importance

particulière lorsque le transporteur et le chargeur ont convenu que certaines responsabilités, qui sinon auraient incombé au chargeur, seront (également) assumées par un porteur ultérieur.

200. Il se peut qu'en vertu du présent article, le porteur ultérieur assume des responsabilités qui continuent d'incomber également au chargeur. La question de savoir s'il s'agit de responsabilités conjointes et solidaires n'est pas tranchée dans le présent article, mais dépendra des clauses du contrat de transport, telles qu'attestées par le document de transport négociable

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

- i) **en vertu de l'article 2.2 convient avec le transporteur de remplacer un document de transport négociable par un enregistrement électronique négociable ou de remplacer un enregistrement électronique négociable par un document de transport négociable; ou**
- ii) **en vertu de l'article 12.1 transfère ses droits;**

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

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

201. On considère généralement qu'il n'est pas nécessaire de renvoyer explicitement à la loi nationale dans un instrument international. Si on le fait dans la présente disposition, c'est pour préciser qu'il est possible de transférer des droits en vertu d'un contrat de transport sans utiliser un document ou, si un document non négociable a été émis, sans que ce document ne devienne négociable. En outre, cette disposition imposerait deux obligations aux États parties au projet d'instrument. La première serait de prévoir, dans leur droit national, que tout transfert de droits en vertu d'un contrat de transport puisse s'effectuer par des moyens électroniques. Cela est jugé propice au développement du commerce électronique dans le secteur du transport. Des partenaires commerciaux pourront souhaiter mettre au point des systèmes de commerce électronique ne recourant pas à un enregistrement électronique tel que défini dans le présent projet d'instrument, mais fondés sur le simple transfert électronique d'un droit de contrôle seulement. La seconde obligation serait de disposer que ce transfert (électronique) du droit de contrôle ne puisse s'effectuer sans que le transporteur en soit avisé. Il se pourrait que (finalement) la loi nationale associe au transfert (électronique) d'un droit de contrôle des droits réels comparables à ceux qu'elle associe au transfert d'un document de transport négociable papier.

12.4 Lorsque le transfert de droits en vertu d'un contrat de transport au titre duquel aucun document de transport négociable ou aucun enregistrement électronique négociable n'a été émis inclut le transfert de responsabilités qui sont liées au droit transféré ou qui en découlent, l'auteur et le bénéficiaire du transfert assument conjointement et solidairement ces responsabilités.

202. L'article 12.3 ne traite pas du transfert de responsabilités en vertu d'un contrat de transport (pour lequel aucun document négociable n'a été émis). Cependant, il se peut que la loi nationale relative au transfert de droits dispose qu'un tel transfert inclut (ou peut inclure) des responsabilités associées au droit transféré. Il est juste de disposer que dans ce cas, la responsabilité de l'auteur et du bénéficiaire du transfert est conjointe et solidaire car, normalement, un transporteur n'est en mesure de juger que la solvabilité du chargeur, en tant que partie initiale au contrat de transport, et non la solvabilité d'autres parties.

13. Droits d'action

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

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

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

203. Cette disposition s'applique à tout contrat de transport, qu'un document ou un enregistrement électronique ait été émis ou non et, s'il a été émis, indépendamment de sa nature. Un chargeur contractant et un destinataire ne peuvent faire valoir que les droits qui leur appartiennent et s'ils ont des raisons suffisantes d'adresser une réclamation. Cela signifie qu'en cas de perte ou d'endommagement des marchandises, le demandeur doit avoir subi la perte ou le dommage lui-même. Si une autre personne, par exemple le propriétaire des marchandises ou un assureur, est la partie intéressée, cette autre personne doit soit acquérir le droit d'action auprès du chargeur contractant ou du destinataire, soit, si possible, adresser au transporteur une réclamation en dehors du contrat de transport.

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

204. Dans de nombreux systèmes juridiques, semble-t-il, les demandeurs qui intentent une action au titre d'un connaissance sont autorisés à adresser une réclamation également pour des pertes autres que la leur. Or, le présent article ne

dispose pas que seul un tel porteur a le droit d'action. Aussi la deuxième phrase est-elle nécessaire pour écarter la possibilité qu'un transporteur ait à payer deux fois.

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

205. Une personne visée à l'article 13.1 ne devrait pas être tributaire de la coopération du porteur d'un document négociable lorsque c'est elle, et non le porteur, qui a subi le dommage. Il se pourrait que le porteur, en sa qualité de vendeur/chargeur, ait déjà reçu le prix d'achat intégral des marchandises et n'ait plus aucun intérêt à adresser une réclamation. Il se pourrait également que le porteur, en sa qualité d'acheteur/destinataire, refuse les marchandises (endommagées) et ne les règle pas, auquel cas le vendeur/chargeur doit être en droit de demander des dommages-intérêts au transporteur. Pour protéger le porteur contre la perte du droit d'action, il semble juste que dans ce type de cas, le demandeur doive prouver que le porteur n'a pas subi le dommage.

14. Délai pour agir

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

206. La première phrase de cette disposition s'inspire librement de l'article 20.1 des Règles de Hambourg et du quatrième alinéa de l'article III.6 des Règles de La Haye-Visby. La seconde reflète l'opinion exprimée à la Conférence de Singapour selon laquelle les actions intentées contre le chargeur en vertu du chapitre 7 devraient également être soumises à une disposition instituant un délai pour agir.

207. Le délai de prescription spécifié ici suit les Règles de La Haye et de La Haye-Visby. Le délai de prescription prévu par les Règles de Hambourg est de deux ans. Les délégués qui ont abordé la question à la Conférence de Singapour ont semblé estimer qu'un délai de prescription d'un an serait approprié.

208. Pour lever toute ambiguïté, l'article précise que le transporteur ou le chargeur, selon le cas, est dégagé de toute responsabilité à l'expiration de ce délai. À l'expiration de ce délai, le demandeur potentiel perd le droit, pas simplement le moyen de recours.

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

209. Cette disposition s'inspire de façon générale des articles 20.2 et 20.3 des Règles de Hambourg et du quatrième alinéa de l'article III.6 des Règles de La Haye et de La Haye-Visby. Bien que la définition du terme "livraison" ait posé des

problèmes dans certains systèmes juridiques nationaux, les précisions apportées aux chapitres 4 et 10 du présent projet d'instrument devraient assurer plus de clarté et de prévisibilité que ne le fait la législation en vigueur.

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

210. Cette disposition s'inspire de l'article 20.4 des Règles de Hambourg et du quatrième alinéa de l'article III.6 des Règles de La Haye-Visby.

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

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

211. Cette disposition s'inspire fortement de l'article 20.5 des Règles de Hambourg et du sixième paragraphe de l'article III.6 des Règles de La Haye-Visby.

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

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

212. Cette disposition répond à la crainte que le délai de prescription puisse avoir expiré avant qu'un demandeur n'ait identifié l'affrètement coque nue responsable en tant que "transporteur" en vertu de l'article 8.4.2. Il a été estimé que le demandeur devrait bénéficier d'une prorogation comparable à celle prévue à l'article 14.4 pour l'introduction d'une action récursoire.

15. Avaries communes

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

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

213. Le libellé s'inspire de celui de l'article 24 des Règles de Hambourg. Il reflète le principe selon lequel le règlement des avaries communes doit être effectué et le montant des avaries communes établi avant que les questions de responsabilité puissent être examinées.

16. Autres conventions

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

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

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

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

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

214. Ces dispositions s'inspirent des articles 25 1), 3) et 4) des Règles de Hambourg. Elles auront besoin d'être actualisées ultérieurement.

17. Limites de la liberté contractuelle

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

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

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

215. Les Règles de La Haye ont adopté comme principe unilatéral d'interdire au transporteur de réduire sa responsabilité, alors qu'il peut assumer une responsabilité plus lourde. Il n'existe pas de restrictions explicites concernant la responsabilité du chargeur. Les Règles de Hambourg n'autorisent aucune dérogation à leurs dispositions, ce qui revient à interdire tout alourdissement de la responsabilité du chargeur. Un alourdissement de la responsabilité du transporteur, en revanche, est explicitement autorisé.

216. Fondamentalement, le présent article interdit toute réduction de la responsabilité en deçà de ce qui est prescrit par le projet d'instrument, mais l'on notera que cette règle générale s'applique à la responsabilité non seulement du transporteur, mais aussi des parties exécutantes, du chargeur, de la partie contrôlante et du destinataire.

217. Les variantes entre crochets ont trait à l'interdiction éventuelle d'un alourdissement des responsabilités et obligations. Il serait possible de rendre inopérant tout alourdissement (bilatéral ou unilatéral) des responsabilités en dehors du projet d'instrument. Le présent projet d'instrument contient des règles précises concernant les responsabilités des diverses parties, et l'effet d'une disposition visant à empêcher toute réduction ou tout alourdissement de ces responsabilités mérite une analyse approfondie.

218. La résolution des problèmes recensés dans le commentaire des articles 3.3 et 3.4 aura au moins un effet sur l'application pratique du présent article. L'exclusion des équivalents modernes d'une charte-partie traditionnelle (tels que les contrats d'affrètement de créneaux ou d'espaces), des contrats au volume et des contrats de remorquage du champ d'application du projet d'instrument renforcera la liberté contractuelle. Pour résoudre ces questions, il faudra peut-être également réviser le texte du présent article. Par exemple, si l'on accepte, comme cela est suggéré, de soumettre les contrats de transport au volume aux dispositions du présent projet d'instrument (du moins à titre supplétif), mais d'autoriser les parties à un tel contrat (du moins les parties immédiates) à déroger à ces dispositions, il faudra alors réviser le présent article pour tenir compte de cette conclusion.

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

a) les marchandises sont des animaux vivants; ou

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

électronique négociable ne soit ou ne doive être émis pour le transport des marchandises.

219. Dans les Règles de La Haye-Visby, les animaux vivants sont exclus de la définition des marchandises. On estime, cependant, que cette exclusion n'est justifiée qu'en ce qui concerne la responsabilité des transporteurs. D'autres dispositions, telles celles traitées aux chapitres 7 et 11, intéressent le transport d'animaux vivants. En conséquence, cette disposition est le meilleur endroit où traiter des animaux vivants.

220. L'alinéa b) reprend, en termes simplifiés, la clause de dérogation rarement appliquée qui figure dans l'article VI des Règles de La Haye et de La Haye-Visby.
