



Assemblée générale

Distr.: Limitée
4 octobre 2004*

Français
Original: Anglais

Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international
Groupe de travail III (Droit des transports)
Quatorzième session
Vienne, 29 novembre-10 décembre 2004

Droits des transports: élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]

Nouvelle version provisoire des articles du projet d'instrument
examinés dans le Rapport du Groupe de travail III sur les travaux de
sa treizième session (A/CN.9/552)

Note du secrétariat

Table des matières

	Paragraphes	Page
Introduction	1	3
I. Chapitre 5. Responsabilité du transporteur (<i>suite</i>)	2-10	3
A. Responsabilité des parties exécutantes (projet d'article 15, <i>suite</i>)	2	3
B. Retard (projet d'article 16).	3	4
C. Interprétation de l'instrument (projet d'article 2 <i>bis</i>).	4	5
D. Calcul de la réparation (projet d'article 17)	5	5
E. Limites de la responsabilité (projet d'article 18)	6	6
F. Modification des limites (projet d'article 18 <i>bis</i>).	7	7
G. Déchéance du droit de limiter la responsabilité (projet d'article 19)	8	9
H. Avis de perte, de dommage ou de retard (projet d'article 20)	9	10

* Le présent document est soumis tardivement en raison du manque de ressources en personnel au secrétariat.



I.	Recours judiciaires (projet d'article 21)	10	12
II.	Chapitre 6. Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer	11-13	12
A.	Responsabilité du transporteur (projet d'article 22).	11	12
B.	Déroutement (projet d'article 23)	12	13
C.	Marchandises en pontée (projet d'article 24)	13	14
III.	Chapitre 7. Obligations du chargeur	14-22	15
A.	Remise des marchandises prêtes pour le transport (projet d'article 25).	14	15
B.	Obligation faite au transporteur de fournir des informations et des instructions (projet d'article 26)	15	16
C.	Obligation faite au chargeur de fournir des informations, instructions et documents (projet d'article 27)	16	17
D.	Projet d'article 28	17	17
E.	Fondement de la responsabilité du chargeur (projets d'articles 29 et 30) et responsabilité du transporteur en cas de défaut de fourniture d'informations et d'instructions (projet d'article 13 <i>bis</i>).	18	18
F.	Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses (nouveau projet d'article 30).	19	19
G.	Fausse déclaration du chargeur (projet d'article 29 <i>bis</i>)	20	22
H.	Acceptation des droits et obligations du chargeur (projet d'article 31)	21	22
I.	Responsabilité à l'égard des sous-traitants, employés et agents (projet d'article 32).	22	23
IV.	Chapitre 9. Fret	23	23

Introduction

1. À sa treizième session, le Groupe de travail III a examiné plusieurs dispositions du projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] figurant à l'annexe de la note du secrétariat A/CN.9/WG.III/WP.32. Le secrétariat a été prié d'élaborer, sur la base des délibérations et conclusions de la treizième session du Groupe de travail figurant dans le rapport de cette session (A/CN.9/552), une version révisée des dispositions examinées. La nouvelle version provisoire de ces articles est présentée dans les sections I à IV ci-après.

I. Chapitre 5. Responsabilité du transporteur (*suite*)

A. Responsabilité des parties exécutantes (projet d'article 15, *suite*)

2. Le Groupe de travail a examiné le texte des projets d'articles 15-5 et 15-6 (voir A/CN.9/552, par. 10 à 17). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa treizième session, la version révisée provisoire des projets d'articles 15-5 et 15-6 serait la suivante:

“Article 15 *bis*¹

1.2 Si le transporteur et une ou plusieurs parties exécutantes maritimes sont responsables³ de la perte, de l'endommagement ou du retard de livraison des marchandises, elles assument une responsabilité conjointe et solidaire [, de sorte que chacune d'entre elles est tenue de réparer la totalité du préjudice matériel résultant de cette perte, de cet endommagement ou de ce retard, sous réserve de l'action récursoire qu'elle pourrait exercer contre d'autres parties responsables,]⁴ mais uniquement dans les limites prévues aux articles 16, 24 et 18.

¹ Comme décidé au paragraphe 17 du document A/CN.9/552, les projets de paragraphes 5 et 6 ont été retirés du projet d'article 15 et fusionnés en une disposition distincte figurant maintenant au projet d'article 15 *bis*.

² Cette disposition, anciennement projet d'article 15-6 (A/CN.9/WG.III/WP.32) renuméroté projet d'article 15-5 (A/CN.9/WG.III/WP.36, par. 12), forme maintenant le paragraphe 1 du projet d'article 15 *bis*.

³ À la note 82 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, il était indiqué qu'il faudrait limiter le champ d'application de ce paragraphe aux parties exécutantes maritimes. Vu que ce projet de paragraphe a maintenant été déplacé vers un projet d'article distinct, on a modifié, à des fins de clarté, le membre de phrase “Si plusieurs parties exécutantes maritimes sont responsables” figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36 en “Si le transporteur et une ou plusieurs parties exécutantes maritimes sont responsables”. Le Groupe de travail pourra également souhaiter se demander si cette clarification atténue les préoccupations soulevées au paragraphe 14 du document A/CN.9/552, à l'exception de celles ayant trait à la compensation, qui est traitée au paragraphe 3 du projet d'article 15 *bis*.

⁴ Comme décidé aux paragraphes 12 et 17 du document A/CN.9/552, le membre de phrase entre crochets a été ajouté afin de clarifier la signification de l'expression “responsabilité conjointe et solidaire”. Cependant, le Groupe de travail pourra souhaiter examiner l'usage qui est fait de cette expression dans de nombreux instruments internationaux, notamment à l'article 10-4 des Règles de Hambourg; à l'article 27-4 des Règles uniformes concernant le contrat de transport

2.⁵ Sans préjudice de l'article 19, le montant total de la responsabilité de ces personnes ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans le présent instrument⁶.

[3. Lorsqu'un demandeur s'est retourné avec succès contre une partie exécutante non maritime suite à la perte, à l'endommagement ou au retard de livraison des marchandises, le montant qu'il perçoit est déduit de toute réclamation ultérieure liée à cette perte, à cet endommagement ou à ce retard qu'il adresse à un transporteur ou à une partie exécutante maritime.]⁷

B. Retard (projet d'article 16)

3. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 16 (A/CN.9/552, par. 18 à 31). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa treizième session, la version révisée provisoire du projet d'article 16 serait la suivante:

“Article 16. Retard

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 le délai expressément convenu⁸ 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 voyage⁹.
2. [Sauf convention contraire,]¹⁰ Si un retard de livraison cause un préjudice [indirect]¹¹ qui ne résulte pas de la perte ou du dommage subi par les

international ferroviaire des marchandises, telles qu'amendées par le Protocole de 1999 (“CIM-COTIF 1999”); à l'article 4-5 de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, 2000 (“CMNI”); à l'article 30-3 de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, telle qu'amendée par les protocoles de 1955 et 1975 (“Convention de Varsovie”); et à l'article 36-3 de la Convention concernant l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, Montréal 1999 (“Convention de Montréal”).

⁵ Cette disposition, anciennement projet d'article 15-7 (A/CN.9/WG.III/WP.32) renuméroté projet d'article 15-6 (A/CN.9/WG.III/WP.36, par. 12), forme maintenant le paragraphe 2 du projet d'article 15 *bis*.

⁶ Comme noté aux paragraphes 13 et 17 du document A/CN.9/552, le principe général concernant le montant global de la responsabilité énoncé au paragraphe 6, désormais paragraphe 2 du projet d'article 15 *bis*, a été jugé approprié.

⁷ Comme décidé aux paragraphes 14 et 17 du document A/CN.9/552, il a été élaboré une version révisée dans l'attente de la poursuite du débat concernant l'établissement d'une règle uniforme relative à la compensation, faute de quoi cette question devrait être régie par le droit interne applicable. Voir aussi, plus haut, la note 3.

⁸ Comme indiqué au paragraphe 20 du document A/CN.9/552, l'expression “le délai expressément convenu” utilisée à l'article 5-2 des Règles de Hambourg est plus précise que l'expression “un délai quelconque expressément convenu”.

⁹ Comme décidé aux paragraphes 22 et 24 du document A/CN.9/552, le transporteur devant être responsable du retard de livraison et cette responsabilité devant être fondée sur la faute du transporteur, la règle supplétive figurant à la fin du paragraphe a été conservée sans crochets.

¹⁰ Comme décidé aux paragraphes 28 et 31 du document A/CN.9/552, le texte “[Sauf convention contraire]” a été ajouté au début du paragraphe 2, mais il faudrait réexaminer la question dans le contexte du projet d'article 19 et du chapitre 19.

marchandises transportées et n'est donc pas couvert par l'article 17, le montant dû à titre de réparation de ce préjudice est limité à un montant équivalent à [une fois]¹² le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Le montant total payable en vertu de la présente disposition et de l'article 18-1 ne dépasse pas la limite qui serait fixée en vertu de l'article 18-1 pour la perte totale des marchandises concernées."

C. Interprétation de l'instrument (projet d'article 2 *bis*)

4. Comme noté au paragraphe 31 du document A/CN.9/552, le Groupe de travail a décidé d'introduire, pour favoriser une interprétation uniforme du projet d'instrument, une disposition s'inspirant de l'article 7-1 de la Convention des Nations Unies sur les ventes. Cette disposition pourrait être placée au chapitre premier du projet d'instrument relatif aux dispositions générales, provisoirement numéroté article 2 *bis*, et pourrait être libellé comme suit:

"Article 2 *bis*. Interprétation de l'instrument

Pour l'interprétation du présent instrument, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application ainsi que d'assurer le respect de la bonne foi dans le commerce international."

D. Calcul de la réparation (projet d'article 17)

5. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 17 (voir A/CN.9/552, par. 32 à 37). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa treizième session, la version révisée provisoire du projet d'article 17 serait la suivante:

"Article 17. Calcul de la réparation

1. Sous réserve de l'article 18, la réparation due par le transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison prévus par l'article 7¹³.

¹¹ Comme indiqué au paragraphe 25 du document A/CN.9/552, il faudrait décrire de manière plus claire la situation où des dommages indirects étaient subis. Le Groupe de travail pourra également souhaiter envisager l'alternative suivante à la première phrase du projet d'article 16-2:

"Le montant dû à titre de réparation en cas de perte physique ou d'endommagement des marchandises résultant d'un retard est calculé conformément à l'article 17 et, sauf convention contraire, celui dû à titre de réparation du préjudice économique résultant d'un retard est limité à un montant équivalent à [une fois] le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard."

¹² Comme décidé aux paragraphes 26, 27 et 31 du document A/CN.9/552, le texte "[une fois] le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard" a été ajouté au paragraphe 2 en vue de la poursuite du débat à une session ultérieure.

¹³ Comme décidé aux paragraphes 33 et 34 du document A/CN.9/552, on a cherché à améliorer la cohérence avec le projet d'article 7 en remplaçant le membre de phrase "prévus par le contrat de transport" par le membre de phrase "prévus par l'article 7".

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 livraison¹⁴.

3. En cas de perte ou de dommage subi par les marchandises, le transporteur n'est astreint au paiement d'aucune réparation dépassant ce qui est prévu dans les paragraphes 1 et 2 sauf lorsque le transporteur et le chargeur sont convenus de calculer la réparation d'une autre manière dans les limites de l'article 88."

E. Limites de la responsabilité (projet d'article 18)

6. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 18 (voir A/CN.9/552, par. 38 à 51). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa treizième session, la version révisée provisoire du projet d'article 18 serait la suivante:

"Article 18. Limites de la responsabilité

1. Sous réserve de l'article 16-2, la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises [ou lié aux marchandises]¹⁵ est limitée à [...] unités de compte par colis ou autre unité 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.

[2. Nonobstant le paragraphe 1, lorsque le transporteur n'est pas en mesure d'établir si les marchandises ont été perdues ou endommagées [ou si le retard de livraison a été causé]¹⁶ pendant le transport par mer ou pendant le transport qui l'a précédé ou suivi, c'est la limite de responsabilité la plus élevée prévue dans les dispositions impératives internationales ou nationales régissant les différentes parties du transport qui s'applique.]

3. Lorsque les marchandises sont transportées dans ou sur un conteneur¹⁷, les colis ou les unités de chargement déclarés dans les données du contrat comme ayant été placés dans ou sur ce conteneur sont considérés comme colis ou unités de chargement. En l'absence d'une telle déclaration, les

¹⁴ Comme noté aux paragraphes 35 à 37 du document A/CN.9/552, le Groupe de travail a approuvé, quant au fond, les paragraphes 2 et 3.

¹⁵ Comme décidé aux paragraphes 41, 42 et 44 du document A/CN.9/552, le membre de phrase "ou lié aux marchandises" a été placé entre crochets dans le présent et d'autres projets d'articles en vue de leur examen ultérieur.

¹⁶ Comme décidé au paragraphe 47 du document A/CN.9/552, le texte du paragraphe 2 a été conservé entre crochets, et il a été introduit entre crochets une référence au retard de livraison en vue de la poursuite du débat sur cette question.

¹⁷ Comme noté au paragraphe 49 du document A/CN.9/552, il faudrait peut-être examiner plus avant la définition du terme "conteneur" au projet d'article premier afin de faire en sorte qu'elle englobe les palettes.

marchandises placées dans ou sur ce conteneur sont considérées comme une unité de chargement.

4. 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 État¹⁸."

F. Modification des limites (projet d'article 18 *bis*)

7. Comme noté aux paragraphes 40 et 44 du document A/CN.9/552, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'élaborer des projets de dispositions d'une procédure de modification rapide de la limitation de la responsabilité, en utilisant des modèles et propositions existants. L'article 18 *bis* contient une telle disposition, mais le Groupe de travail pourra souhaiter noter que dans d'autres instruments, les dispositions similaires figurent dans les "Clauses finales" situées à la fin de ces instruments:

"Article 18 *bis*. Modification des limites¹⁹

1. Sans préjudice des dispositions de l'article **²⁰, la procédure spéciale définie dans le présent article s'applique uniquement aux fins de modifier les limites fixées à l'article 18-1 du présent instrument.

2. À la demande d'au moins un quart²¹ des États parties au présent instrument²², le dépositaire²³ communique toute proposition visant à modifier les limites prévues à l'article 18-1 du présent instrument à tous les États parties²⁴ et réunit une commission composée d'un représentant de chaque État partie en vue d'examiner la modification proposée.

¹⁸ Comme noté au paragraphe 51 du document A/CN.9/552, le Groupe de travail a approuvé, quant au fond, le paragraphe 4.

¹⁹ La présente proposition s'inspire de la procédure de modification énoncée à l'article 23 du Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes ("Convention d'Athènes") et à l'article 24 de la Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international.

²⁰ On renverrait ici à un article sur la révision et la modification, qui figurerait dans les "Clauses finales" de l'instrument, mais qui n'a pas encore été rédigé ni examiné. Voir, par exemple, l'article 32 des Règles de Hambourg ou l'article 16 des Règles de La Haye.

²¹ Au paragraphe 23-2 de la Convention d'Athènes, il est fait mention de "la moitié" plutôt que d'"un quart" des États parties.

²² Le paragraphe 23-2 de la Convention d'Athènes inclut le membre de phrase "et, en tout cas, d'un minimum de six" des États parties.

²³ Le Secrétaire général de l'ONU serait désigné comme dépositaire dans un article intitulé "Dépositaire" figurant dans les "Clauses finales" de l'instrument.

²⁴ Le paragraphe 23-2 de la Convention d'Athènes fait également référence aux membres de

3. La réunion de la Commission se tient en même temps et au même endroit que la prochaine session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international.
4. Les amendements sont adoptés par la Commission à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants²⁵.
5. Lorsqu'elle se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, la Commission tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances²⁶.
6. a) Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq²⁷ ans à compter de la date à laquelle le présent instrument a été ouvert à la signature, ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article.
b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans le présent instrument majorée de 6 % par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle le présent instrument a été ouvert à la signature²⁸.
c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans le présent instrument²⁹.
7. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 est notifié par le dépositaire à tous les États parties. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit³⁰ mois après la date de sa

l'Organisation maritime internationale.

²⁵ Le paragraphe 23-5 de la Convention d'Athènes est libellé comme suit: "Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des États parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, présents et votants au sein du Comité juridique ... à condition que la moitié au moins des États parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, soient présents au moment du vote."

²⁶ Cette disposition est reprise du paragraphe 23-6 de la Convention d'Athènes. Voir, également, le paragraphe 24-4 de la Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport.

²⁷ Aux paragraphes 11 et 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.34, le délai proposé pour ce projet de paragraphe est de sept ans, et non de cinq.

²⁸ On ne trouve aucune disposition similaire dans la Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport. On pourrait aussi adopter, conformément aux paragraphes 11 et 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.34, le texte suivant: "Aucune limite ne peut être relevée ou abaissée au-delà d'un montant correspondant à la limite fixée dans le présent instrument augmentée ou diminuée de 21 % en une seule fois."

²⁹ On ne trouve aucune disposition similaire dans la Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport. On pourrait aussi adopter, conformément aux paragraphes 11 et 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.34, le texte suivant: "Aucune limite ne peut être relevée ou abaissée au-delà d'un montant dépassant, au total, de plus de 100 %, cumulativement, la limite fixée dans le présent instrument."

³⁰ Aux paragraphes 11 et 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.34, le délai proposé pour les projets de paragraphes 7, 8 et 10 est de douze mois, et non dix-huit.

notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins³¹ des États qui étaient des États parties au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au dépositaire qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

8. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur 18 mois après son acceptation.

9. Tous les États parties sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent la présente convention, conformément à l'article **³² six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque l'amendement entre en vigueur.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai d'acceptation de 18 mois n'a pas encore expiré, tout État devenant État partie durant cette période est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État partie après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un État est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent instrument à l'égard de cet État, si cette dernière date est postérieure."

G. Déchéance du droit de limiter la responsabilité (projet d'article 19)

8. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 19 (voir A/CN.9/552, par. 52 à 62). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa treizième session, la version révisée provisoire du projet d'article 19 serait la suivante:

"Article 19. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 14 *bis*³³ ne peut limiter sa responsabilité conformément aux articles [16-2,] 24-4, et 18³⁴ du présent instrument, [ni conformément au contrat de transport]³⁵ si le demandeur prouve que [le retard de livraison,]³⁶ la perte ou le dommage subi

³¹ Au paragraphe 24-7 de la Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport, il est spécifié "un tiers au moins des États qui étaient parties".

³² On renverrait ici à un article sur la dénonciation, qui figurerait dans les "Clauses finales" de l'instrument, mais qui n'a pas encore été rédigé ni examiné. Voir, par exemple, l'article 34 des Règles de Hambourg ou l'article 15 des Règles de La Haye.

³³ Comme noté au paragraphe 62 du document A/CN.9/552, on a remplacé les mots "l'article 15-3 et 4" par les mots "l'article 14 *bis*".

³⁴ Comme décidé aux paragraphes 55 et 62 du document A/CN.9/552, il pourrait être nécessaire de discuter plus avant, dans le contexte du chapitre 19, de la suggestion tendant à ajouter un renvoi à l'article 17.

³⁵ Comme décidé aux paragraphes 56, 57 et 62 du document A/CN.9/552, on a maintenu entre crochets les mots "[ni conformément au contrat de transport]" en attendant les discussions qui porteraient sur le chapitre 19.

³⁶ Comme décidé aux paragraphes 54 et 62 du document A/CN.9/552, il faudrait discuter plus avant de la question du retard sur la base d'un projet révisé que le secrétariat devrait établir compte tenu des propositions relatives au projet d'article 16-1 figurant aux paragraphes 20 à 24 du document A/CN.9/552, et au paragraphe 3 ci-dessus.

par les marchandises [ou lié aux marchandises]³⁷ résulte d'un acte ou d'une omission personnels³⁸ 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.

H. Avis de perte, de dommage ou de retard (projet d'article 20)

9. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 20 (voir A/CN.9/552, par. 63 à 87). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa treizième session, la version révisée provisoire du projet d'article 20 serait la suivante:

“Article 20. Avis de perte, de dommage ou de retard

[Variante A du paragraphe 1³⁹

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 avis⁴⁰ de perte ou de dommage subi par les marchandises [ou lié aux marchandises]⁴¹ indiquant la nature générale de cette perte ou de ce dommage n'ait été donné [par le destinataire ou en son nom] avant la livraison ou au moment de la 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] [sept jours] [sept jours ouvrables au lieu de livraison] [sept jours consécutifs]⁴² 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 commune⁴³ des marchandises effectuée par le destinataire et le transporteur ou la partie exécutante dont la responsabilité est invoquée.]

³⁷ Voir plus haut, note 15.

³⁸ Comme décidé aux paragraphes 59, 60 et 62 du document A/CN.9/552, le mot “personnels” a été conservé sans crochets.

³⁹ Comme décidé au paragraphe 75 du document A/CN.9/552, le texte initial et la version révisée proposée du paragraphe 1, suggérée au paragraphe 66 du document A/CN.9/552, ont été placés entre crochets en vue d'un débat ultérieur. La variante A du paragraphe 1 est le texte qui figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, exception faite de la suppression des mots “un délai raisonnable” comme décidé au paragraphe 75 du document A/CN.9/552, et des ajouts notés.

⁴⁰ Aux termes de l'article 5 du projet d'instrument, l'avis mentionné au projet de paragraphe 1, notamment, peut être communiqué par des moyens électroniques; dans le cas contraire, il doit être communiqué par écrit.

⁴¹ Voir plus haut, note 15.

⁴² Comme décidé au paragraphe 75 du document A/CN.9/552, on a supprimé les mots “un délai raisonnable” de la version initiale du paragraphe 1 et l'on y a introduit les mots “sept jours”, le texte “sept jours consécutifs” et “sept jours ouvrables” apparaissant comme variantes entre crochets.

⁴³ Il a été déclaré, au paragraphe 96 du document A/CN.9/525, que l'expression “inspection contradictoire”, en anglais “*concurrent inspection*”, conviendrait peut-être mieux pour les pays de droit romain.

[Variante B du paragraphe 1⁴⁴

1. 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 est donné [par le destinataire ou en son nom] au transporteur ou à la partie exécutante qui a livré les marchandises avant la livraison ou au moment de la livraison ou, si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans [les trois jours ouvrables] [un délai raisonnable] [... jours ouvrables au lieu de livraison] [... jours consécutifs] suivant la livraison des marchandises. [Un tribunal [peut tenir] [tient] compte de l'absence d'un tel avis lorsqu'il détermine si le demandeur s'est acquitté de la charge de la preuve qui lui incombe en vertu de l'article 14-1.] 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.]
2. Aucune réparation n'est due en vertu de l'article 16 à moins qu'un avis notifiant une perte résultant d'un retard⁴⁵ n'ait été donné au transporteur⁴⁶ dans un délai de 21 jours consécutifs à compter de la livraison des marchandises.
3. Lorsque l'avis visé dans le présent article⁴⁷ 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 une partie exécutante maritime⁴⁸.
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 et doivent donner accès aux enregistrements et documents concernant le transport des marchandises⁴⁹.”

⁴⁴ Comme décidé au paragraphe 75 du document A/CN.9/552, le texte initial et la version révisée proposée du paragraphe 1, suggérée au paragraphe 66 du document A/CN.9/552, ont été placés entre crochets en vue d'un débat ultérieur. La variante B du paragraphe 1 est le texte du paragraphe 66 du document A/CN.9/552.

⁴⁵ Comme décidé aux paragraphes 77 et 81 du document A/CN.9/552, l'expression “cette perte” a été remplacée par l'expression “perte résultant d'un retard”.

⁴⁶ Comme décidé aux paragraphes 78 et 81 du document A/CN.9/552, le membre de phrase “la personne dont la responsabilité est invoquée” a été remplacé par les mots “le transporteur”.

⁴⁷ Comme noté au paragraphe 82 du document A/CN.9/552, on a remplacé l'expression “dans le présent chapitre” par “dans le présent article”.

⁴⁸ Comme décidé aux paragraphes 83 et 84 du document A/CN.9/552, il a été établi une version révisée de ce paragraphe, et l'on a remplacé l'expression “la partie exécutante qui a livré les marchandises” par “une partie exécutante maritime”.

⁴⁹ Comme décidé au paragraphe 87 du document A/CN.9/552, on a conservé le paragraphe 4, supprimé le texte “[pour accéder]” et conservé sans crochets le membre de phrase “doivent donner accès”.

I. Recours judiciaires (projet d'article 21)

10. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 21 (voir A/CN.9/552, par. 88 à 91). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa treizième session, la version révisée provisoire du projet d'article 21 serait la suivante:

“Article 21. 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 une partie exécutante maritime⁵⁰ pour perte ou dommage subi par les marchandises [ou lié aux marchandises]⁵¹ faisant l'objet d'un contrat de transport et pour retard de livraison de ces marchandises, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou extracontractuelle ou autrement⁵².”

II. Chapitre 6. Dispositions supplémentaires relatives au transport par mer

A. Responsabilité du transporteur (projet d'article 22)

11. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 22 (voir A/CN.9/552, par. 92 à 99). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa treizième session, la version révisée provisoire des alinéas du projet d'article 22 serait réinsérée dans l'article 14 et serait la suivante:

“Article 22⁵³

1. Nonobstant les dispositions de l'article 14-1, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant d'un incendie à bord du navire, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur⁵⁴.

2. L'article 14 s'applique également dans le cas des événements suivants:

a) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou mesures raisonnables pour sauver ou tenter de sauver des biens en mer⁵⁵;

⁵⁰ Comme décidé aux paragraphes 89 et 91 du document A/CN.9/552, il a été ajouté le mot “maritime”.

⁵¹ Voir plus haut, note 15.

⁵² Comme décidé aux paragraphes 90 et 91 du document A/CN.9/552, la nature potentiellement redondante du paragraphe 15-4 et du projet d'article 21 sera examinée plus avant à la prochaine itération du projet d'instrument.

⁵³ Comme décidé aux paragraphes 93 et 99 du document A/CN.9/552, il sera élaboré un texte révisé dans lequel seront fusionnés les projets d'articles 22 et 14 suite à l'examen du projet d'article 14 prévu à la quatorzième session du Groupe de travail.

⁵⁴ Comme décidé aux paragraphes 94, 95 et 99 du document A/CN.9/552, on a conservé l'exception relative à l'incendie, qui sera étudiée plus avant dans le cadre du projet d'article 14.

⁵⁵ Comme décidé aux paragraphes 96 et 99 du document A/CN.9/552, on a remplacé les mots

- b) tentative raisonnable d'éviter un dommage à l'environnement⁵⁶;
- c) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables⁵⁷."

B. Déroutement (projet d'article 23)

12. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 23 (voir A/CN.9/552, par. 100 à 102). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa treizième session, la version révisée provisoire du projet d'article 23 serait la suivante:

"Article 23. Déroutement⁵⁸

[Variante A⁵⁹

1. 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 tout autre déroutement [raisonnable]].
2. Lorsque, en vertu du droit national, un déroutement constitue en soi un manquement aux obligations du transporteur, un tel manquement n'a d'effet que conformément au présent instrument⁶⁰.]

[Variante B⁶¹

1. Le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison dû à tout déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer ou à tout autre déroutement raisonnable.
2. dans la mesure où un déroutement constitue un manquement de la part du transporteur selon une théorie juridique reconnue par le droit national ou dans le présent instrument, cette théorie ne s'applique que lorsqu'il y a eu déroutement déraisonnable en ce qui concerne le routage d'un navire de mer.

"sauvetage ou tentative de sauvetage de biens en mer" par "mesures raisonnables pour sauver ou tenter de sauver des biens en mer".

⁵⁶ Comme décidé aux paragraphes 97 et 99 du document A/CN.9/552, il a été introduit le membre de phrase "tentative raisonnable d'éviter un dommage à l'environnement".

⁵⁷ Comme noté au paragraphe 98 du document A/CN.9/552, le Groupe de travail dans son ensemble a approuvé la règle concernant les "périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables".

⁵⁸ Comme décidé au paragraphe 102 du document A/CN.9/552, on a placé entre crochets le texte du projet d'article 23 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32 et la variante proposée au paragraphe 38 du document A/CN.9/WG.III/WP.34 afin d'en poursuivre l'examen à une prochaine session.

⁵⁹ La variante A est le projet d'article énoncé dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

⁶⁰ Comme noté à la note 112 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, une variante de ce paragraphe serait la suivante: "Lorsque, en vertu du droit national, un déroutement constitue en soi un manquement aux obligations du transporteur, un tel manquement ne priverait le transporteur ou une partie exécutante d'aucune exonération ni limitation de responsabilité prévue par le présent instrument." Si cette variante est adoptée, le Groupe de travail voudra peut-être examiner si le paragraphe 1 est nécessaire.

⁶¹ La variante B est le projet d'article proposé au paragraphe 38 du document A/CN.9/WG.III/WP.34.

3. lorsqu'un déroutement constitue un manquement de la part du transporteur, ce manquement n'a effet que conformément aux dispositions du présent instrument. En particulier, un déroutement ne prive pas le transporteur des droits que lui confère le présent instrument, sauf dans la mesure prévue à l'article 19.]"

C. Marchandises en pontée (projet d'article 24)

13. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 24 (voir A/CN.9/552, par. 103 à 117). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa treizième session, la version révisée provisoire du projet d'article 24 serait la suivante:

"Article 24. Marchandises en pontée

1. Les marchandises ne peuvent être transportées sur le pont ou au-dessus du niveau du pont que si

a) cela est exigé par les lois ou les règles ou règlements administratifs applicables; ou

b) elles sont transportées dans ou sur des conteneurs [adaptés au transport de marchandises en pontée] sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs; ou

c) [dans les cas non couverts par les alinéas a) ou b) 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.

2. Si les marchandises ont été expédiées conformément au paragraphe 1 a) ou⁶² c), 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 au paragraphe 1 b), 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 du paragraphe 1, le transporteur est responsable, indépendamment de l'article 14, de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ou du retard de livraison résultant exclusivement de leur transport en pontée⁶³.

3. Si les marchandises ont été expédiées conformément au paragraphe 1 c), 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 au

⁶² Comme décidé aux paragraphes 107 et 109 du document A/CN.9/552, la conjonction "et" a été remplacée par "ou".

⁶³ Comme décidé aux paragraphes 108 et 109 du document A/CN.9/552, le paragraphe 2 sera examiné plus en détail à la lumière du projet d'article 14-4.

paragraphe 1 c) et, si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis, il n'a pas le droit d'opposer cette disposition à un tiers qui a obtenu ce document de transport ou cet enregistrement électronique de bonne foi⁶⁴.

[4. Si le transporteur visé par le présent article 24 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 16 et 18; cependant, si le transporteur et le chargeur ont [expressément]⁶⁵ convenu que les marchandises seraient transportées en cale, le transporteur n'a pas le droit de limiter sa responsabilité pour toute perte ou tout dommage subi par les marchandises [qui résulte [exclusivement]⁶⁶ de leur transport en pontée]⁶⁷.]⁶⁸”

III. Chapitre 7. Obligations du chargeur⁶⁹

A. Remise des marchandises prêtes pour le transport (projet d'article 25)

14. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 25 (voir A/CN.9/552, par. 118 à 123). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa treizième session, la version révisée provisoire du projet d'article 25 serait la suivante:

“Article 25. Remise des marchandises prêtes pour le transport

Le chargeur remet les marchandises prêtes pour le transport à moins qu'il n'en soit convenu autrement et⁷⁰ dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage,

⁶⁴ Comme décidé aux paragraphes 110 et 111 du document A/CN.9/552, la discussion sur le paragraphe 3 et sur le point de savoir si son champ d'application devrait être élargi pour couvrir les cas où des tiers se fiaient à des documents de transport ou à des enregistrements électroniques non négociables se poursuivrait après l'examen des questions se posant à propos des droits des tiers et de la liberté contractuelle.

⁶⁵ Comme décidé aux paragraphes 112 et 117 du document A/CN.9/552, on a conservé, entre crochets, l'adverbe “expressément”.

⁶⁶ Comme décidé aux paragraphes 115 et 117 du document A/CN.9/552, on a placé entre crochets l'adverbe “exclusivement”.

⁶⁷ Comme décidé aux paragraphes 113, 114 et 117 du document A/CN.9/552, on a placé entre crochets les mots “qui résulte exclusivement de leur transport en pontée”.

⁶⁸ Comme décidé aux paragraphes 116 et 117 du document A/CN.9/552, on a placé entre crochets l'ensemble du paragraphe 4 pour rouvrir le débat à une prochaine session et étudier de plus près sa relation avec le projet d'article 19.

⁶⁹ Comme décidé au paragraphe 129 du document A/CN.9/552, il a été proposé des titres pour les projets d'articles du chapitre 7.

⁷⁰ Comme décidé aux paragraphes 119, 120 et 123 du document A/CN.9/552, on a conservé le projet d'article 25 ainsi que le principe selon lequel les obligations du chargeur étaient énoncées sous réserve des dispositions du contrat de transport, en supprimant toutefois les crochets. Pour apporter les éclaircissements suggérés au paragraphe 119 du document A/CN.9/552, on a supprimé le membre de phrase “[Sous réserve des dispositions du contrat de transport,]” et ajouté “à moins qu'il n'en soit convenu autrement et”.

de brêlage, 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 remises 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 matériel⁷¹.”

B. Obligation faite au transporteur de fournir des informations et des instructions (projet d'article 26)

15. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 26 (voir A/CN.9/552, par. 124 à 129). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa treizième session, la version révisée provisoire du projet d'article 26 serait la suivante:

“Article 26. Obligation faite au transporteur de fournir des informations et des instructions

Le transporteur fournit au chargeur, à sa demande [et en temps utile]⁷², 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 25⁷³. [Les informations et instructions données doivent être exactes et complètes.]⁷⁴”

⁷¹ Pour améliorer le libellé comme suggéré aux paragraphes 122 et 123 du document A/CN.9/552, le Groupe de travail pourra souhaiter étudier, pour la deuxième phrase du projet d'article 25, le texte suivant: “Au cas où les marchandises sont remises dans ou sur un conteneur ou une remorque où elles ont été placées par le chargeur, cette obligation englobe l'arrimage, le brêlage et l'immobilisation des marchandises dans ou sur le conteneur ou la remorque”.

⁷² Comme décidé aux paragraphes 135 à 137 du document A/CN.9/552, on a supprimé le projet d'article 28 et on l'a remplacé par une mention, dans le projet d'article 26, du fait que le chargeur devrait fournir “[en temps utile]” les informations et instructions requises, en vue de la poursuite du débat après l'examen des projets d'articles 29 et 30.

⁷³ Comme décidé aux paragraphes 127 à 129 du document A/CN.9/552, on pourrait étudier plus avant le libellé proposé au paragraphe 128 du document A/CN.9/552, à savoir “à moins que le transporteur puisse raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du chargeur”.

⁷⁴ Comme décidé aux paragraphes 135 à 137 du document A/CN.9/552, il a été ajouté, en vue de la poursuite du débat, le texte “[les informations et instructions données doivent être exactes et complètes]”. Voir plus haut, note 72.

C. Obligation faite au chargeur de fournir des informations, instructions et documents (projet d'article 27)

16. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 27 (voir A/CN.9/552, par. 130 à 133). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa treizième session, la version révisée provisoire du projet d'article 27 serait la suivante:

“Article 27. Obligation faite au chargeur de fournir des informations, instructions et documents

Le chargeur fournit au transporteur [en temps utile] les informations, instructions et documents [exacts et complets]⁷⁵ 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, à moins que le transporteur puisse raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du chargeur⁷⁶;

b) le respect des 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 de transport ou des enregistrements électroniques, y compris les renseignements visés à l'article 34-1 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.”

D. Projet d'article 28

17. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 28 (voir A/CN.9/552, par. 134 à 137). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa treizième session, il a été convenu de supprimer le projet d'article 28 et de le remplacer par les membres de phrase notés dans les projets d'articles 26 et 27 au paragraphe 16 ci-dessus.

⁷⁵ Comme décidé aux paragraphes 135 à 137 du document A/CN.9/552, il a été ajouté, en vue de la poursuite du débat, le texte “[en temps utile les informations, instructions et documents exacts et complets]”. Voir plus haut, note 72.

⁷⁶ Comme décidé aux paragraphes 132 et 133 du document A/CN.9/552, le texte actuel a été conservé en vue de la poursuite du débat mais il a été ajouté, à la fin de l'alinéa a), le texte “à moins que le transporteur puisse raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du chargeur”.

E. Fondement de la responsabilité du chargeur (projets d'articles 29 et 30) et responsabilité du transporteur en cas de défaut de fourniture d'informations et d'instructions (projet d'article 13 bis)

18. Le Groupe de travail a examiné le texte des projets d'articles 29 et 30 (voir A/CN.9/552, par. 138 à 148). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa treizième session, y compris l'examen de la proposition tendant à remplacer les projets d'articles 29 et 30 par un projet d'article unique exposé au paragraphe 139 du document A/CN.9/552, la version révisée provisoire des projets d'articles 29 et 30 pourrait être la suivante:

“Article 29. Fondement de la responsabilité du chargeur

1. Le chargeur est responsable⁷⁷ du préjudice matériel résultant de toute perte, tout dommage [, tout retard]⁷⁸ ou tout préjudice corporel causés par les marchandises, et du non-respect des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 25 et de l'alinéa a) du paragraphe 27⁷⁹, sauf si [et dans la mesure où] il prouve qu'aucune faute de sa part ni de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 32 n'a causé cette perte, ce dommage [, ce retard] ou ce préjudice corporel [ou n'y a contribué].

[Variante A du paragraphe 2⁸⁰

2. Le chargeur est responsable⁸¹ du préjudice ou du dommage causé par le non-respect des obligations qui lui incombent en vertu des alinéas b) et c) de l'article 27.]

[Variante B du paragraphe 2⁸²

2. Le chargeur est considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemnise le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limite d'aucune

⁷⁷ Comme décidé au paragraphe 144 du document A/CN.9/552, le paragraphe 29-1 a été reformulé pour refléter la disposition du projet d'article 14-1 traitant de la responsabilité du transporteur, qui figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36. Les parties envers lesquelles le chargeur est responsable ont été supprimées conformément au projet d'article 14 et, comme noté au paragraphe 144 du document A/CN.9/552, il faudrait peut-être réexaminer ultérieurement la question de la responsabilité envers le destinataire et la partie contrôlante, telle qu'initialement exposée au projet d'article 29 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

⁷⁸ Le mot “retard” est utilisé pour refléter le projet d'article 14, mais a été placé entre crochets car il n'a pas encore été spécifiquement examiné dans le contexte du projet d'article 29.

⁷⁹ La référence à l'article 28 a été supprimée en raison de la suppression de cet article au paragraphe 17.

⁸⁰ Comme décidé aux paragraphes 142 et 148 du document A/CN.9/552, on a conservé entre crochets une règle de responsabilité de plein droit dans les cas où le chargeur ne respectait pas les prescriptions des alinéas b) et c) du projet d'article 27.

⁸¹ Voir plus haut, note 77.

⁸² Comme décidé aux paragraphes 142 et 148 du document A/CN.9/552, il a été inséré, entre crochets, une disposition analogue à l'article III.5 des Règles de La Haye.

façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.]

3. Lorsque la perte ou le préjudice matériel [ou corporel] résulte du non-respect à la fois par le chargeur et par le transporteur de leurs obligations respectives, le chargeur et le transporteur sont solidairement responsables envers le destinataire ou la partie contrôlante⁸³ pour cette perte ou ce préjudice matériel [ou corporel]⁸⁴.

Article 13 *bis*. Responsabilité du transporteur en cas de défaut de fourniture d'informations et d'instructions⁸⁵

Le transporteur est responsable⁸⁶ de toute perte, tout dommage [, tout retard]⁸⁷ ou tout préjudice corporel causés par le non-respect des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 26, sauf si [et dans la mesure où] il prouve qu'aucune faute de sa part ni de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 14 n'a causé cette perte, ce dommage [, ce retard] ou ce préjudice corporel [ou n'y a contribué]."

F. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses (nouveau projet d'article 30)

19. Le Groupe de travail a examiné la question des marchandises dangereuses (voir A/CN.9/552, par. 146 à 148) et a décidé d'introduire, dans le projet d'instrument, une disposition spécifique traitant de cette question, disposition se fondant sur le principe de la responsabilité de plein droit du chargeur en cas d'information insuffisante ou défectueuse concernant la nature des marchandises. La version provisoire d'un projet d'article sur les marchandises dangereuses pourrait être la suivante:

⁸³ Comme noté au paragraphe 144 du document A/CN.9/552, il faudrait peut-être réexaminer ultérieurement la question de la responsabilité envers le destinataire et la partie contrôlante.

⁸⁴ Comme décidé aux paragraphes 145 et 148 du document A/CN.9/552, on a conservé, en vue d'un débat ultérieur, le paragraphe 3 de la Variante B du projet d'article 29 (A/CN.9/WG.III/WP.32). Le Groupe de travail pourra souhaiter s'interroger sur le fait de savoir si cette disposition traitant de causes concomitantes devrait également refléter le paragraphe correspondant du projet d'article 14.

⁸⁵ Comme décidé aux paragraphes 140 et 148 du document A/CN.9/552, les aspects des projets d'articles 29 et 30 traitant de la responsabilité du transporteur ont été appelés "article 13 *bis*", en vue d'un éventuel placement après le projet d'article 13, à la fin du "Chapitre 4. Obligations du transporteur".

⁸⁶ Voir plus haut, note 77.

⁸⁷ Voir plus haut, note 78, mais dans le contexte du projet d'article 26.

“Article 30. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses⁸⁸

1. ‘Substances dangereuses’⁸⁹ signifie:

a) toute substance, toute matière et tout article transportés à bord d’un navire en tant que cargaison, qui sont visés aux points i) à vii):

i) les hydrocarbures transportés en vrac qui sont énumérés à l’appendice I de l’annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif et telle qu’amendée;

ii) les substances liquides nocives transportées en vrac qui sont énumérées à l’appendice II de l’annexe II de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif et telle qu’amendée, et les substances et mélanges provisoirement classés dans les catégories de pollution A, B, C ou D conformément à la règle 3-4) de ladite annexe II;

iii) les substances liquides dangereuses transportées en vrac qui sont énumérées au chapitre 17 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l’équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac de 1983, tel que modifié, et les produits dangereux pour le transport desquels les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites par l’Administration et les administrations des ports intéressées conformément au point 1.1.3 du Recueil;

iv) les substances, matières et articles dangereux, potentiellement dangereux et nuisibles transportés en colis et visés par le code maritime international des marchandises dangereuses, tel que modifié;

⁸⁸ Le Groupe de travail voudra peut-être noter que les paragraphes 2 à 5 du projet d’article 30, tirés de l’article 13 des Règles de Hambourg, font double emploi et ne sont pas toujours compatibles avec les projets d’articles 27 et 29 s’agissant des obligations et de la responsabilité du chargeur pour ce qui est de la fourniture d’informations relatives à la manipulation et au transport des marchandises, et avec les projets d’articles 12 et 14 s’agissant des droits et responsabilités du transporteur à l’égard de marchandises pouvant présenter un danger.

⁸⁹ La présente définition est celle des “substances dangereuses et nocives” tirée de la Convention internationale sur la responsabilité et l’indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (“Convention SNPD”, 1996). Le Groupe de travail voudra peut-être s’interroger sur le fait de savoir s’il s’agit là d’une définition appropriée des “marchandises dangereuses” et, le cas échéant, si l’alinéa b) du paragraphe 1 concernant les résidus est pertinent. Pour l’information du Groupe de travail, les modifications apportées en mai 2002 à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) (1974, Chapitre VII: Transport de marchandises dangereuses) ont rendu le Code maritime international des marchandises dangereuses mentionné à l’alinéa 1 iv) obligatoire au 1^{er} janvier 2004 (quelques dispositions non pertinentes sont demeurées facultatives). Enfin, le Groupe de travail pourra souhaiter s’interroger sur l’emplacement de cette définition, et sur le fait de savoir s’il faudrait la placer dans le projet d’article premier, “Définitions”.

v) les gaz liquéfiés tels qu'ils sont énumérés au chapitre 19 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac de 1983, tel que modifié, et les produits pour le transport desquels les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites par l'Administration et les administrations des ports intéressées conformément au point 1.1.6 du Recueil;

vi) les substances liquides transportées en vrac dont le point d'éclair ne dépasse pas 60 °C (mesuré en creuset fermé);

vii) les matières solides en vrac possédant des propriétés chimiques dangereuses qui sont visées par l'appendice B du Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac, tel que modifié, dans la mesure où ces matières relèvent également des dispositions du code maritime international des marchandises dangereuses lorsqu'elles sont transportées en colis;

et

b) les résidus d'un précédent transport en vrac de substances visées aux points a) i) à iii) et v) à vii).

2. Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.

3. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer le transporteur ou le transporteur substitué, selon le cas, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises:

a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises; et

b) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

4. Les dispositions du paragraphe 3 du présent article ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

5. Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 3 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 14."

G. Fausse déclaration du chargeur (projet d'article 29 *bis*)

20. Le Groupe de travail a étudié la possibilité d'inclure dans le projet d'instrument un projet d'article 29 *bis* (A/CN.9/WG.III/WP.34, par. 43) (voir A/CN.9/552, par. 149 à 153). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa treizième session, la version révisée provisoire du projet d'article 29 *bis* serait la suivante:

[“Article 29 *bis*. Fausse déclaration du chargeur

Un transporteur n'est pas responsable du retard de livraison, de la perte ou de l'endommagement des marchandises ou liés aux marchandises si le chargeur a fait sciemment une déclaration matériellement fausse sur la nature ou la valeur des marchandises dans le contrat de transport ou dans un document de transport.”]⁹⁰

H. Acceptation des droits et obligations du chargeur (projet d'article 31)

21. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 31 (voir A/CN.9/552, par. 154 à 158). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa treizième session, la version révisée provisoire du projet d'article 31 serait la suivante:

“Article 31. Acceptation des droits et obligations du chargeur⁹¹

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 d), [accepte] [reçoit]⁹² le document de transport ou l'enregistrement électronique, elle est alors a) [soumise aux responsabilités et obligations]⁹³ qui incombent au chargeur en vertu du présent chapitre et de l'article 57, et b) bénéficie des droits et exonérations dont bénéficie le chargeur en vertu du présent chapitre et du chapitre 13.”

⁹⁰ Comme décidé aux paragraphes 150 à 153 du document A/CN.9/552, le projet d'article 29 *bis* a été placé entre crochets, et les questions de la causalité et de la prise en compte du préjudice résultant d'un retard seraient examinées lors d'une session ultérieure. En outre, on pourrait placer le projet d'article 29 *bis* dans le chapitre 5 portant sur la responsabilité du transporteur.

⁹¹ Comme décidé aux paragraphes 155 et 158 du document A/CN.9/552, il faudrait réfléchir davantage à la portée exacte de la disposition et déterminer si elle ne devait constituer qu'une règle supplétive applicable lorsque l'identité du chargeur contractuel n'était pas connue.

⁹² Comme décidé aux paragraphes 157 et 158 du document A/CN.9/552, le mot “accepte” a été placé entre crochets en vue d'une discussion ultérieure, de même que le mot “reçoit”.

⁹³ Comme décidé aux paragraphes 156 et 158 du document A/CN.9/552, le membre de phrase “soumise aux responsabilités et obligations” a été placé entre crochets.

I. Responsabilité à l'égard des sous-traitants, employés et agents (projet d'article 32)

22. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 32 (voir A/CN.9/552, par. 159 à 161. Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa treizième session, la version révisée provisoire du projet d'article 32 serait la suivante:

“Article 32. Responsabilité à l'égard des sous-traitants,
employés et agents

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 supervision 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.⁹⁴”

IV. Chapitre 9. Fret

23. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet de chapitre 9 (voir A/CN.9/552, par. 162 à 164). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa treizième session, la version révisée provisoire du projet de chapitre 9⁹⁵, qui serait placée à un endroit approprié lors de la prochaine itération du projet d'instrument et renumérotée en conséquence, serait la suivante:

“[Article 43.

2. 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:

- a) sur toute responsabilité incombant en vertu du chapitre 7 au chargeur ou à une personne visée à l'article 31; ou
- b) 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 45 ou autrement, une garantie suffisante couvrant le règlement de ce montant;
- c) dans la mesure où elle est incompatible avec l'article 62.]

⁹⁴ Comme décidé aux paragraphes 160 et 161 du document A/CN.9/552, le texte actuel a été conservé en vue de discussions ultérieures, et les questions soulevées concernant les interactions entre cette disposition, d'une part, et l'article 11-2 et le projet d'article 29 *bis*, d'autre part, devraient être examinées lors d'une session ultérieure.

⁹⁵ Comme décidé au paragraphe 164 du document A/CN.9/552, le chapitre 9 a été supprimé, à l'exception du projet d'article 43-2 et des deux premières phrases du projet d'article 44-1 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

[Article 44.

1. Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable contiennent la mention “fret payé d’avance” ou une mention similaire, ni le porteur ni le destinataire ne sont tenus de régler le fret. La présente disposition ne s’applique pas si le porteur ou le destinataire est également le chargeur.]”
