

**Assemblée générale**Distr.: Limitée
27 février 2006Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail III (Droit des transports)
Dix-septième session
New York, 3-13 avril 2006

**Droit des transports: Élaboration d'un projet de convention
sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou
partiellement] [par mer]**

**Obligations du chargeur: proposition de texte de la délégation
suédoise**

Note du secrétariat

En vue de la dix-septième session du Groupe de travail III (Droits des transports), le Gouvernement suédois a soumis au secrétariat le document ci-joint en annexe concernant les obligations du chargeur dans le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]. La délégation suédoise a indiqué que le document avait pour but de faciliter l'examen de la question au sein du Groupe de travail en proposant un texte révisé pour le chapitre 8 du projet de convention relatif aux obligations du chargeur. Elle a également indiqué que le texte révisé et le commentaire en annexe avaient été préparés à la lumière de l'examen de la question des obligations du chargeur par le Groupe de travail à sa seizième session, et sur la base de consultations informelles additionnelles avec d'autres délégations. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner le texte en annexe lorsqu'il poursuivra l'examen du chapitre 8 du projet de convention sur les obligations du chargeur.



Annexe

Obligations du chargeur: Chapitre 8 du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]

I. Introduction

1. Pendant l'été 2005, la délégation suédoise a distribué aux délégations intéressées un questionnaire informel sur les obligations du chargeur. L'objet de ce questionnaire était de faciliter le débat sur le sujet au sein du Groupe de travail et de voir s'il y avait une possibilité de compromis pour certaines des questions que posait le texte du projet de convention de la CNUDCI sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] (le projet de convention). Des réponses au questionnaire ont été fournies par 19 délégations au total. Une réponse a été soumise sous forme de document commun à trois délégations différentes. Sur la base de ces réponses, la délégation suédoise a élaboré une proposition de compromis, reproduite dans le document A/CN.9/WG.III/WP.55. Les obligations du chargeur ont ensuite été examinées lors de la seizième session du Groupe de travail III (Droit des transports) tenue à Vienne, du 28 novembre au 9 décembre 2005. Les discussions étaient fondées sur le projet de texte qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 et sur le texte proposé dans le document A/CN.9/WG.III/WP.55. Les délibérations et les décisions sont reproduites dans le rapport de la seizième session (document A/CN.9/591, par. 104 à 187). Suite à cet examen au sein du Groupe de travail et à des consultations informelles additionnelles, la délégation suédoise a estimé qu'il convenait maintenant de présenter un nouveau document avec une proposition améliorée relative aux obligations du chargeur.

II. Titre du chapitre

2. Il a été convenu à la seizième session du Groupe de travail que le titre du chapitre devrait mentionner les obligations du chargeur "envers le transporteur" (voir par. 108 et 120 du document A/CN.9/591). Il s'agit en effet de clarifier le fait que le chapitre 8 du projet de convention ne traite pas de la responsabilité du chargeur envers des tiers, tels que des gens de mer blessés par des marchandises. Dans ce cas, c'est plutôt le droit général de la responsabilité délictuelle qui s'appliquera. Par ailleurs, le transporteur pourrait, dans une action intentée contre le chargeur, demander réparation à ce dernier pour la somme qu'il a dû, en tant qu'employeur, verser aux gens de mer blessés (voir ci-dessous les commentaires concernant le projet d'article 28).

3. Le Groupe de travail souhaitera peut-être envisager le titre suivant:

Obligations du chargeur envers le transporteur

III. Projet d'article 28. Remise des marchandises pour le transport

4. Le projet d'article 28 contient une obligation générale de remettre les marchandises prêtes pour le transport. Lors de la seizième session, il a été convenu que l'expression "à moins qu'il n'en soit convenu autrement" devait être déplacée au début de la première phrase (voir par. 110 et 120 du document A/CN.9/591). Il ne ressort pas clairement du rapport si cela signifie également que les mots "dans le contrat de transport" doivent être supprimés. On pourrait faire valoir que ces mots sont superflus puisque le texte actuel n'exige pas des parties un accord écrit pour déroger à l'obligation contenue dans la disposition.

5. Lors de la session, on a aussi exprimé la crainte que le mot "injury" dans la version anglaise ne laisse entendre que le projet d'article régit également la relation entre le chargeur et des tiers, tels que les gens de mer à bord du navire (voir par. 119 du document A/CN.9/591). Le projet d'article 28 n'a pas pour objectif de donner à des tiers le droit d'intenter une action directe contre le chargeur. Le mot "injury" devrait donc être supprimé. Toutefois, comme indiqué ci-dessus, le projet d'article 28 ne devrait pas uniquement couvrir les situations dans lesquelles le navire ou un autre équipement appartenant au transporteur est physiquement endommagé. Il devrait par exemple aussi couvrir les situations dans lesquelles le transporteur, dans une action récursoire, demande réparation pour la somme qu'il a dû verser à ses employés ou d'autres personnes qui ont été blessés en raison d'un mauvais arrimage des marchandises par le chargeur. Il convient donc – semble-t-il – d'ajouter le mot "loss" (perte) dans la première phrase. Il faut également noter que le mot "perte" figure déjà dans le projet d'article 31 sur la responsabilité du chargeur.

6. Pour ce qui est de la deuxième phrase du projet d'article 28, tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, le Groupe de travail a décidé de conserver la phrase mais d'en simplifier le texte, éventuellement en s'inspirant des notes 116 et 435 du document A/CN.9/WG.III/WP.56. Toutefois, l'usage des mots "marchandises ... remises dans ... un conteneur" est problématique car, selon la définition du projet d'article 1 w), le terme "marchandises" désigne à la fois les marchandises et le conteneur s'il est fourni par le chargeur. Pour ne pas créer de contradiction dans le texte, on propose que la deuxième phrase ne couvre que la situation dans laquelle le conteneur ou la remorque sont fournis par le transporteur et ne font donc pas partie des marchandises. Une solution à ce problème pourrait être de remplacer l'expression "empotés par le chargeur", dans le texte des notes 116 et 435, par l'expression "fournis par le transporteur". Il découlerait implicitement du texte que les marchandises doivent être arrimées par le chargeur dans ou sur la remorque.

7. De plus, il a également été estimé lors de la seizième session que, dans certaines versions linguistiques du texte, l'expression "à moins qu'il n'en soit convenu autrement" dans la première phrase modifierait les obligations contenues à la fois dans la première et la deuxième phrases. Pour éviter cela, ces phrases pourraient être placées dans des paragraphes différents.

8. On a également noté qu'il pourrait être nécessaire d'harmoniser l'expression "conteneur ou remorque" avec la terminologie utilisée dans le reste de la convention. Dans le projet d'article 64-3, l'expression "un conteneur, une palette ou

un engin de transport similaire utilisé pour grouper des marchandises” est utilisée. Toutefois, il est important de noter ici que les deux articles poursuivent des objectifs différents. Tandis que le projet d'article 64-3 a pour objectif de préciser comment calculer la limitation lorsque les marchandises sont groupées dans un conteneur ou sur une palette, le second paragraphe du projet d'article 28 vise à souligner que l'obligation contenue au paragraphe 1 prévoit également que les objets, marchandises et articles à l'intérieur d'un conteneur ou d'une remorque auxquels le transporteur n'a pas d'accès immédiat et qu'il ne peut donc pas contrôler, doivent être arrimés, saisis et fixés de façon appropriée. Les autres types d'engins utilisés pour grouper des marchandises, tels que les palettes ouvertes, ne devraient donc pas être inclus dans le second paragraphe.

9. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner le texte suivant:

Article 28. Remise des marchandises pour le transport

1. *À moins qu'il n'en soit convenu autrement [dans le contrat de transport], le chargeur doit remettre les marchandises 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 saisissage, de fixation et de déchargement dont elles feront l'objet, et ne causeront pas de perte ou de dommage.*

2. *Lorsque les marchandises sont remises dans ou sur un conteneur ou une remorque [empotés par le chargeur] [fournis par le transporteur], l'obligation énoncée au paragraphe 1 s'étend aux opérations d'arrimage, de saisissage et de fixation des marchandises dans ou sur le conteneur ou la remorque.*

IV. Projet d'article 29. Obligation faite au transporteur de fournir des informations et des instructions; et projet d'article 18. Responsabilité du transporteur pour défaut de fourniture d'informations et d'instructions

10. À sa seizième session, le Groupe de travail est convenu de conserver le projet d'article 29, mais de le rédiger en termes plus généraux, en mettant l'accent sur la coopération entre le chargeur et le transporteur pour éviter que les marchandises ne causent une perte ou un dommage ou ne soient elles-mêmes perdues ou endommagées (voir par. 127 du document A/CN.9/591). L'obligation du transporteur dans le projet d'article 29 doit être considérée comme secondaire par rapport à l'obligation du chargeur prévue dans le projet d'article 28. Selon le projet d'article 29, le transporteur est tenu d'aider le chargeur afin de lui permettre de s'acquitter de son obligation de préparer les marchandises pour le transport. L'un des problèmes posés par le texte sous sa forme actuelle est qu'il impose une obligation au transporteur, alors que le chapitre ne traite, dans son ensemble, que des obligations du chargeur. Ce problème avait déjà été relevé lors de l'examen du chapitre à la treizième session du Groupe de travail, tenue du 3 au 14 mai 2004 (voir A/CN.9/552, par. 126). Une solution pourrait consister à remplacer l'obligation du transporteur par un droit général du chargeur de demander et d'obtenir des informations auprès du transporteur. Il ressortirait alors clairement du texte que le transporteur a l'obligation implicite de coopérer avec le chargeur dans ce domaine

et que cette obligation est secondaire par rapport à l'obligation du chargeur prévue dans le projet d'article 28.

11. Pour ce qui est de l'obligation faite au chargeur de fournir des informations, instructions et documents, il a été relevé lors de la seizième session du Groupe de travail que le texte du projet d'article 30, en particulier l'alinéa b), était très général et qu'un chargeur omettant de fournir ne serait-ce qu'un seul document pouvait s'exposer à des pertes imprévisibles et énormes (voir. par. 133 du document A/CN.9/591). Toutefois, un moyen d'équilibrer un texte aussi général que celui du projet d'article 30 est d'étendre à celui-ci le droit du chargeur de demander et d'obtenir des informations et des instructions qui lui sont raisonnablement nécessaires pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu du projet d'article 28, tout en modifiant sa responsabilité en une responsabilité générale fondée sur la faute. Ainsi, lorsque le chargeur ne sait pas avec certitude si le transporteur aura besoin d'un type particulier de document, il aura la possibilité de demander et d'obtenir cette information auprès du transporteur. Si ce dernier répond par la négative, le chargeur ne sera responsable d'aucune perte ni d'aucun dommage résultant du fait que le document n'a pas été fourni. Si cette approche est retenue, il est proposé que le Groupe de travail permute les projets d'articles 29 et 30 existants, de manière à réduire les obligations du chargeur en ce qui concerne les informations, instructions et documents, en obligeant le transporteur à fournir des instructions à la demande du chargeur.

12. L'information que le chargeur a le droit de demander et d'obtenir devrait se limiter à ce à quoi le transporteur a raisonnablement accès. En d'autres termes, le chargeur ne peut pas demander une information qui exige des recherches approfondies de la part du transporteur. Une autre solution pourrait être d'inclure l'expression "dont le transporteur a connaissance". Mais un tel libellé signifierait que le transporteur n'a aucune obligation de fournir des informations dont il n'a pas connaissance, même s'il lui serait facile de faire des recherches sur la question. De même, les instructions que le chargeur aurait le droit de demander et d'obtenir devraient se limiter à ce qui est raisonnablement nécessaire.

13. Une autre solution serait d'inclure une disposition plus générale prévoyant que le chargeur et le transporteur ont une obligation réciproque de coopérer en ce qui concerne les informations et les instructions requises pour une manutention et un transport sûrs des marchandises. L'avantage d'une telle disposition serait qu'elle mettrait l'accent sur le devoir de coopération des parties. Toutefois, une disposition rédigée en des termes aussi généraux risquerait d'être considérée comme une simple déclaration sans effet juridique par les tribunaux.

14. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner les variantes B et C ci-après du texte existant du projet d'article 29 contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, qui serait considéré lui comme la variante A:

Article 29 [30]. Informations et instructions du transporteur

[Variante A

Le transporteur doit fournir au chargeur, à sa demande [et en temps utile], les informations dont il a connaissance et les instructions qui sont raisonnablement nécessaires au chargeur ou importantes pour lui afin de

s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 28. [Ces informations et instructions doivent être exactes et complètes.]

[Variante B

Le chargeur a le droit de demander et d'obtenir en temps utile auprès du transporteur les informations qui sont raisonnablement accessibles et les instructions qui lui sont raisonnablement nécessaires pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu des articles 28 et 30 [29].]

[Variante C

Le transporteur et le chargeur répondent de bonne foi aux demandes raisonnables qu'ils s'adressent, en vue d'obtenir les informations et instructions requises pour la manutention et le transport sûrs des marchandises, lesquelles informations et instructions sont en possession de la partie à laquelle elles sont demandées et ne sont pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens à la partie qui les demande.]

15. Au vu des considérations ci-dessus, le projet d'article 18 sur la responsabilité du transporteur pour défaut de fourniture d'informations et d'instructions devrait être supprimé. Il semble qu'une sanction particulière n'ait ici guère d'utilité, sinon aucune, car l'obligation du transporteur en la matière est secondaire par rapport aux obligations qui incombent au chargeur en vertu du projet d'article 28. Cela signifie, par exemple, que si le chargeur n'est pas en mesure de fournir des informations et des instructions en raison du manque de coopération du transporteur, il ne sera pas responsable des dommages causés par les marchandises au navire ou à d'autres équipements appartenant au transporteur.

16. Une autre raison justifiant la suppression du projet d'article 18 est que, sous sa forme actuelle, il empiète sur la disposition générale relative à la responsabilité du transporteur contenue dans le projet d'article 17. Ainsi, si les marchandises sont endommagées pendant le transport, le transporteur peut se défendre, conformément au projet d'article 17, en prouvant que les marchandises ont été en fait arrimées par le chargeur et que cet arrimage a endommagé la cargaison (voir projet d'article 17-2 et 3-i)). La charge de la preuve se reporterait alors sur le chargeur, qui devrait prouver que le mauvais arrimage est dû au fait qu'il a suivi les instructions du transporteur (voir projet d'article 17-2 a)). En d'autres termes, cette situation est déjà régie par le projet d'article 17 et l'existence d'une règle supplémentaire dans le projet d'article 18 qui pourrait être applicable risque d'être source de confusion.

V. Projet d'article 30. Obligation faite au chargeur de fournir des informations, instructions et documents

17. Dans le rapport de la seizième session, il a été noté que l'alinéa b) de cet article devrait être placé entre crochets, que les mots "[en temps utile]" et "[exactes et complets]" dans le chapeau devraient être considérés de la même manière que le texte similaire du projet d'article 29, et que les améliorations d'ordre rédactionnel devraient tenir compte du document A/CN.9/WG.III/WP.55, ainsi que d'autres instruments internationaux (voir par. 129 et 135 du document A/CN.9/591). Le Groupe de travail a également décidé que le débat futur sur le fondement de la responsabilité du chargeur dans le projet d'article 31 devrait être pris en

considération dans les versions futures du projet d'article 30, et que la référence aux alinéas b) et c) du paragraphe 1 du projet d'article 38 devrait être étendue à l'alinéa a) (voir par. 135 du document A/CN.9/591).

18. Au paragraphe 20 du document A/CN.9/WG.III/WP.55, il a été suggéré que les mots "excepté dans la mesure où le chargeur peut raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du transporteur" à l'alinéa a) et les mots "à moins que le chargeur puisse raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du transporteur" à l'alinéa c) soient supprimés. Comme il a été observé dans le rapport de la seizième session du Groupe de travail, si les alinéas a) et c) devaient finalement relever d'un régime de responsabilité fondé sur la faute conformément au projet d'article 31 (sauf pour la responsabilité liée à l'exactitude de l'information), il se pourrait que les mots "raisonnablement supposer" soient inutiles et puissent être supprimés (voir par. 130 du document A/CN.9/591).

19. Comme il est noté plus haut, le problème général avec le projet d'article 30, en particulier l'alinéa b), est qu'il est rédigé en termes très généraux et risque d'exposer le chargeur à une lourde responsabilité. Toutefois, il semble difficile de limiter la portée de la disposition. Il ne semble pas possible dans la pratique de tenter d'énoncer les obligations du chargeur dans le projet d'article 30 dans des termes spécifiques puisque les informations, instructions et documents nécessaires peuvent varier considérablement d'un type de transport de marchandises à l'autre. Une solution pourrait consister à limiter, à l'alinéa b), les informations, instructions et documents que doit fournir le chargeur aux informations, instructions et documents raisonnablement accessibles qui lui sont indiqués par le transporteur, sauf si les règles et règlements des autorités publiques exigent que le chargeur fournisse lui-même ces informations (voir variante B). Une telle règle risque toutefois de contredire le fait que, dans de nombreux cas, le chargeur est le mieux placé pour savoir quels documents sont nécessaires pour satisfaire les autorités douanières. Comme indiqué plus haut au sujet du projet d'article 29, une solution pratique à ce problème serait de tenter de limiter la responsabilité du chargeur en en faisant généralement une responsabilité fondée sur la faute assortie d'une charge de la preuve ordinaire et peut-être en excluant aussi la plus grande partie de la responsabilité en cas de retard, ou de limiter les indemnités à un certain montant, plutôt que d'essayer de limiter la portée de l'alinéa b).

20. Sur la base de ces considérations, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner le texte suivant:

Article 30 [29]. [Obligation faite au chargeur de fournir des informations, instructions et documents] [Obligation faite au chargeur et au transporteur de fournir des informations, instructions et documents]

Le chargeur doit fournir au transporteur en temps utile 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;

[Variante A de l'alinéa b)

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;] et

[Variante B de l'alinéa b)

b) Le respect par le transporteur des règles et règlements des autorités publiques qui s'appliquent à l'expédition si le chargeur est tenu par la loi applicable de fournir ces informations, instructions et documents ou si ces informations, instructions et documents lui sont indiqués en temps utile par le transporteur. Sauf si la loi applicable l'exige, le chargeur n'est pas obligé, par le présent alinéa, de fournir des informations, instructions et documents auxquels le transporteur a raisonnablement accès par d'autres moyens;] et

c) L'établissement des données du contrat et l'émission des documents de transport ou des enregistrements électroniques concernant le transport, y compris les renseignements visés à l'article 38-1 a), b) et c); le nom de la partie devant être identifiée comme le chargeur dans les données du contrat; le nom du destinataire éventuel; et le nom de la personne à l'ordre de laquelle le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport doit éventuellement être émis.

VI. Projet d'article 31. Fondement de la responsabilité du chargeur

21. Lors de la seizième session du Groupe de travail, une majorité de délégations a souscrit à l'avis selon lequel la responsabilité devrait être fondée sur la faute et assortie d'une charge de la preuve ordinaire, comme à l'article 12 des Règles de Hambourg et à l'article 4-3 des Règles de La Haye-Visby (voir par. 138 du document A/CN.9/591). Cette approche signifie que le transporteur devra prouver que la perte ou le dommage résulte de la faute du chargeur. Comme indiqué plus haut, elle compenserait le fait que le chargeur a une responsabilité illimitée et tiendrait également compte du fait que le transporteur est généralement beaucoup mieux placé pour établir les événements survenus en cours de transport. Une telle approche correspondrait également mieux à la règle contenue dans le projet d'article 17-2 et 3 i) qui veut que, si des marchandises sont endommagées, le transporteur doive prouver, par exemple, que le chargeur a effectivement arrimé les marchandises et que cet arrimage est à l'origine du dommage.

22. Un autre moyen de réduire l'exposition du chargeur à des risques importants consiste à supprimer sa responsabilité en cas de retard. Lors de la seizième session, il a été proposé de supprimer cette dernière du projet de texte (voir par. 143 à 146 du document A/CN.9/591). D'autres délégations ont toutefois été d'avis qu'il fallait conserver la responsabilité pour retard. Sa suppression remettrait en effet en question la création d'une responsabilité de plein droit pour communication d'informations incorrectes, de telles informations étant considérées comme la cause la plus fréquente du retard. La suppression du mot "retard" n'exonérerait pas semble-t-il le chargeur de toute responsabilité pour retard. Il sera toujours responsable d'un retard qui est la conséquence d'un dommage matériel aux termes de la convention. Si, par exemple, les marchandises endommagent le navire, le transporteur aura également droit à réparation pour le retard dû au dommage. En fait, si on supprime le mot "retard", la responsabilité pour les retards qui ne sont pas liés à un dommage matériel serait régie par le droit interne. Une telle solution ne correspondrait pas aux prévisions de l'article 3-5 des Règles de La Haye et de

l'article 17-1 des Règles de Hambourg relatives à la responsabilité pour communication d'informations inexactes. Une solution de compromis pourrait être de supprimer le mot "retard" et de laisser la question de la responsabilité en cas de retard (lorsque le retard ne résulte pas d'un dommage matériel) au droit interne, sauf pour le projet d'article 30 c). Dans la proposition de texte, le mot "retard" a été mis entre crochets.

23. Lors de sa seizième session, le Groupe de travail a décidé qu'une responsabilité de plein droit devrait être imposée pour communication d'informations inexactes s'agissant du projet d'article 30 c). Le chargeur sera donc réputé avoir garanti l'exactitude des informations contenues dans les documents qu'il fournit au transporteur, alors que la responsabilité en cas de non-fourniture d'un document sera toujours fondée sur la faute. Une telle responsabilité correspondra à l'article 3-5 des Règles de La Haye et à l'article 17-1 des Règles de Hambourg. Il faut noter ici que, pour correspondre entièrement aux règles de la La Haye-Visby et aux Règles de Hambourg, la responsabilité au paragraphe 2, comme indiqué plus haut, devrait inclure le retard.

24. Puisque le Groupe de travail a décidé que le chapitre 8 du projet de convention devrait traiter uniquement de la relation entre le chargeur et le transporteur, et non avec des tiers, le paragraphe 3 du projet d'article 31 contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 devrait être supprimé.

25. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner le texte ci-après:

Article 31. Fondement de la responsabilité du chargeur

1. *Le chargeur est responsable envers le transporteur de la perte, [ou] du dommage [ou du retard] causé par les marchandises, et du non-respect des obligations qui lui incombent en vertu des articles 28 et [29] 30, à condition que cette perte, [ou] ce dommage [ou ce retard] résulte de sa propre faute ou de la faute de l'une des personnes mentionnées à l'article 35.*

2. *Nonobstant le paragraphe 1, le chargeur est réputé avoir garanti l'exactitude, au moment de leur réception par le transporteur, des informations et des documents devant être fournis conformément à l'article [29] 30 c). Il doit indemniser le transporteur de toute perte, [ou] dommage [ou retard] découlant ou résultant de l'inexactitude de ces informations et documents.*

VII. Projet d'article 32. Fausse déclaration grave du chargeur

26. Il a été convenu lors de la seizième session que le projet d'article 32 devrait être supprimé du projet de convention (voir par. 156 du document A/CN.9/591).

VIII. Projet d'article 33. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

27. Le Groupe de travail a décidé, à sa seizième session, d'introduire le mot "deviennent" dans le paragraphe 1 du projet d'article 33, de manière à rendre la règle plus complète (voir par. 159 et 161 du document A/CN.9/591).

28. Pour ce qui est du paragraphe 2, il a été noté que le chargeur risque d'avoir des difficultés à s'acquitter de l'obligation d'apposer sur les marchandises une marque ou une étiquette conformément aux règles, règlements et exigences des autorités parce qu'il n'a pas connaissance de la manière exacte dont le voyage se déroulera ni des modes de transport qui seront utilisés. Ce problème est déjà résolu dans une certaine mesure par l'application de l'obligation au "transport prévu". Si, par exemple, le transporteur décide soudainement de faire transiter les marchandises par un autre pays ou d'utiliser un autre mode de transport que celui prévu à l'origine, le chargeur ne peut pas être tenu responsable du fait que les marchandises ne sont pas étiquetées conformément aux règlements applicables à ce nouveau mode de transport dans le pays en question. Toutefois, le texte existant ne résout pas le problème lorsque l'itinéraire n'a pas été convenu et que la décision est laissée au transporteur. À titre de solution pratique, on propose d'ajouter un nouveau paragraphe 4, qui donnerait au chargeur le droit de demander et d'obtenir auprès du transporteur des informations raisonnablement accessibles et des instructions de manière à pouvoir s'acquitter de ses obligations. Le paragraphe proposé a été ajouté ci-dessous entre crochets et a pour but, tout comme le texte suggéré pour le projet d'article 29, de souligner que le transporteur et le chargeur doivent coopérer de sorte que le premier doive informer le second à sa demande de l'itinéraire retenu. Une autre solution pourrait consister aussi à inclure une référence au projet d'article 33-3 dans la variante B du projet d'article 29.

29. De plus, le texte des paragraphes 2 et 3 du projet d'article 33 a été modifié de manière à refléter la décision prise par le Groupe de travail à sa seizième session (voir par. 166 et 170 du document A/CN.9/591). Les références aux parties exécutantes ont été supprimées pour ce qui est de la responsabilité (le chargeur peut néanmoins informer la partie exécutante au lieu du transporteur) de même que les mots "directement ou indirectement". Le mot "retard" pourrait également être supprimé pour ne pas exposer le chargeur à une trop grande responsabilité. Comme indiqué dans le paragraphe 168 du document A/CN.9/591, on pourrait remplacer les mots "de l'expédition" par "du défaut d'information" dans le texte, ce qui permettrait de souligner la nécessité d'une relation de cause à effet entre le défaut d'information et la perte, le dommage ou le retard. On notera toutefois l'opinion exprimée lors de la seizième session du Groupe de travail, selon laquelle les mots "de l'expédition" visaient à préserver l'approche suivie dans l'article 13-2 a) des Règles de Hambourg pour bien montrer que l'obligation du chargeur était essentielle (voir par. 168 du document A/CN.9/591).

30. Comme l'obligation d'informer le transporteur de la dangerosité des marchandises est la plus importante de l'article, il est proposé que cette règle soit contenue dans le paragraphe 2 plutôt que le paragraphe 3. Le Groupe de travail souhaitera peut-être également examiner si la définition du terme "marchandises dangereuses" ne devrait pas être déplacée au projet d'article premier du projet de convention. Aucune de ces solutions n'a été véritablement examinée lors de la seizième session.

31. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner le texte suivant:

Article 33. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

1. Le terme "marchandises dangereuses" désigne des marchandises qui, par leur nature ou leur caractère, présentent [, deviennent], ou risquent selon

toute vraisemblance de devenir un danger pour les personnes ou les biens ou pour l'environnement.

2. Le chargeur doit informer le transporteur de la dangerosité des marchandises rapidement avant que l'expéditeur ne les remette à ce dernier ou à une partie exécutante. Si le chargeur manque à cette obligation et que le transporteur ou la partie exécutante n'ait pas autrement connaissance de la dangerosité des marchandises, le chargeur est responsable envers le transporteur de toute perte, [ou] dommage [ou retard] découlant ou résultant [de l'expédition] [du défaut d'information].

3. Le chargeur doit apposer sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette conformément aux règles, règlements ou autres exigences des autorités qui s'appliquent à n'importe quelle étape du transport prévu. S'il manque à cette obligation, il est responsable envers le transporteur de toute perte, [ou] dommage [ou retard] découlant ou résultant de ce manquement.

[4. Le chargeur a le droit de demander et d'obtenir auprès du transporteur les informations qui sont raisonnablement accessibles, et les instructions qui lui sont raisonnablement nécessaires pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu du paragraphe 3.]

XI. Projet d'article 34. Acceptation des droits et obligations du chargeur

32. Le Groupe de travail a décidé ici d'insérer le texte proposé au paragraphe 39 du document A/CN.9/WG.III/WP.55, mais en remplaçant le membre de phrase "reçoit le document de transport ou l'enregistrement électronique" par "accepte que son nom apparaisse sur le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport comme étant le chargeur" (voir par. 175 du document A/CN.9/591).

33. En conséquence, le texte devrait être libellé comme suit:

Article 34. Acceptation des droits et obligations du chargeur

1. Si une personne identifiée comme "chargeur" dans les données du contrat, bien que n'étant pas le chargeur tel que défini à l'article 1 h), accepte que son nom apparaisse sur le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport comme étant le chargeur, elle a) est soumise aux obligations et responsabilités qui incombent au chargeur en vertu du présent chapitre et de l'article 59, et b) bénéficie des droits et exonérations reconnus au chargeur par le présent chapitre et le chapitre 14.

2. Le paragraphe 1 du présent article n'a pas d'incidence sur les obligations, responsabilités, droits ou exonérations du chargeur.

X. Projet d'article 35. Responsabilité du chargeur du fait d'autrui

34. Le Groupe de travail a décidé ici d'insérer le texte proposé au paragraphe 41 du document A/CN.9/WG.III/WP.55 dans le projet de convention (voir par. 180 du document A/CN.9/591).

35. Il a aussi été noté pendant le débat à la seizième session qu'il pourrait être nécessaire de modifier le paragraphe 2 du texte contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.55, de manière à tenir compte des changements apportés au projet d'article 14-2 concernant les clauses "franco chargement et déchargement (cargaison arrimée)" (FIO(S)). Par la suite, pendant le débat relatif à la livraison des marchandises, il a été expliqué que, par l'effet conjugué des projets d'articles 11-6 et 14-2, le chargeur était responsable de toute perte qu'il causerait en ne s'acquittant pas effectivement des obligations qui lui incombent en vertu des clauses FIO(S), tandis que le transporteur resterait tenu d'autres obligations durant le chargement et le déchargement (voir par. 204 du document A/CN.9/591). Dans ces conditions, le paragraphe 2 du projet d'article 35 ne semble guère nécessaire. Il ne semblerait utile dans une certaine mesure que lorsque les parties traitent la clause FIO(S) comme une simple clause de paiement, c'est-à-dire que le chargement ou le déchargement des marchandises est payé par le chargeur, mais effectué par le transporteur. Toutefois, en vertu des principes généraux du droit des contrats, le transporteur ne peut pas rendre le chargeur responsable d'une perte ou d'un dommage dans une telle situation. Le paragraphe 2 pourrait donc être supprimé.

36. Si le paragraphe 2 du texte, tel qu'il figure dans le paragraphe 41 du document A/CN.9/WG.III/WP.55, est maintenu, il faudra se demander s'il est nécessaire de le modifier. Pendant le débat, on a avancé que les mots "du côté du transporteur" étaient inutiles, du fait que le terme "partie exécutante" était défini dans le projet de convention comme une personne agissant au nom du transporteur (voir par. 179 du document A/CN.9/591). Toutefois, ces mots semblent ici servir à faire la distinction entre les parties exécutantes du côté du chargeur et celles du côté du transporteur. Le paragraphe ne s'applique qu'aux parties exécutantes du transporteur. L'expression "du côté du transporteur" a été remplacée par "agissant pour le compte du transporteur", ce qui a permis de rendre le texte légèrement plus clair.

37. Il a également été suggéré lors de la seizième session que le mot "vicarious" (du fait d'autrui) dans le titre devrait être modifié pour des questions d'uniformité entre les différentes versions linguistiques du projet de convention. Le titre existant pourrait être remplacé par "responsabilité pour les actes et omissions d'autrui".

38. Sur la base des considérations ci-dessus, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner le texte suivant:

Article 35. Responsabilité pour les actes et omissions d'autrui

1. Le chargeur répond des actes et omissions de toute personne, y compris de ses sous-traitants, employés et mandataires à qui il a délégué l'exécution des obligations lui incombant en vertu du présent chapitre, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Le chargeur n'est tenu responsable en vertu du présent article que lorsque la personne concernée a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions de sous-traitant, d'employé ou de mandataire.

[2. Nonobstant le paragraphe 1, le chargeur ne répond pas des actes et omissions du transporteur ou d'une partie exécutante agissant pour le compte du transporteur à laquelle il a délégué l'exécution des obligations lui incombant en vertu du présent chapitre.

XI. Projet d'article 36. Cessation de la responsabilité du chargeur

39. Le Groupe de travail a décidé de conserver le projet d'article 36, mais de le réexaminer à la lumière de la décision prise en relation avec le projet d'article 94-2. Le mot "ou" à la fin de l'alinéa a) devrait toutefois être déplacé à la fin de l'alinéa b).

40. L'article devrait donc être libellé comme suit:

Article 36. Cessation de la responsabilité du chargeur

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 présent chapitre au chargeur ou à une personne mentionnée à l'article 34;

b) Sur tout montant dû au transporteur en vertu du contrat de transport, sauf dans la mesure où le transporteur a une garantie suffisante couvrant le règlement de ce montant; ou

c) Dans la mesure où elle est incompatible avec l'article 63.