

**RAPPORT  
DE LA  
COMMISSION DES NATIONS UNIES  
POUR LE  
DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL  
sur les travaux de sa vingt-deuxième session**

---

**16 mai-2 juin 1989**

**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE**

DOCUMENTS OFFICIELS : QUARANTE-QUATRIÈME SESSION

SUPPLÉMENT N° 17 (A/44/17)



**NATIONS UNIES**

**RAPPORT  
DE LA  
COMMISSION DES NATIONS UNIES  
POUR LE  
DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL  
sur les travaux de sa vingt-deuxième session**

---

**16 mai-2 juin 1989**

**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE**

DOCUMENTS OFFICIELS : QUARANTE-QUATRIÈME SESSION

SUPPLÉMENT N° 17 (A/44/17)



**NATIONS UNIES**

New York, 1989

## NOTE

Les cotes des documents de l'Organisation des Nations Unies se composent de lettres majuscules et de chiffres. La simple mention d'une cote dans un texte signifie qu'il s'agit d'un document de l'Organisation.

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Pages</u>
INTRODUCTION .....	1 - 2	1
I. ORGANISATION DE LA SESSION .....	3 - 10	2
A. Ouverture .....	3	2
B. Composition et participation .....	4 - 7	2
C. Election du bureau .....	8	3
D. Ordre du jour .....	9	3
E. Adoption du rapport .....	10	4
II. PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL .....	11 - 225	5
A. Introduction .....	11 - 17	5
B. Examen général du projet de convention .....	18 - 19	6
C. Forme des règles uniformes .....	20 - 22	6
D. Titre du projet de convention .....	23 - 25	7
E. Examen article par article du projet de convention établi par le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux (A/CN.9/298, annexe I) (art. 1 à 17) .....	26 - 175	7
F. Examen du projet de clauses finales élaboré par le Secrétariat (A/CN.9/321) (art. A à I) .....	176 - 192	34
G. Examen des articles du projet de convention soumis par le groupe de rédaction (art. 1 à 25) .....	193 - 222	37
H. Procédure d'adoption du projet de convention en tant que convention .....	223 - 224	41
I. Décision de la Commission et recommandation à l'Assemblée générale .....	225	42
III. PAIEMENTS INTERNATIONAUX .....	226 - 229	43
IV. NOUVEL ORDRE ECONOMIQUE INTERNATIONAL .....	230 - 235	44

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragrapbes</u>	<u>Pages</u>
V. GARANTIES ET LETTRES DE CREDIT STAND-BY .....	236 - 244	45
VI. OPERATIONS INTERNATIONALES D'ECHANGES COMPENSES .....	245 - 249	47
VII. COORDINATION DES TRAVAUX .....	250 - 261	49
VIII. ETAT DES CONVENTIONS .....	262 - 271	52
A. Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises .....	262 - 264	52
B. Signatures, ratifications, adhésions et approbations .....	265 - 271	52
IX. FORMATION ET ASSISTANCE .....	272 - 287	54
X. RESOLUTIONS PERTINENTES DE L'ASSEMBLEE GENERALE ET QUESTIONS DIVERSES .....	288 - 298	57
A. Résolutions de l'Assemblée générale sur les travaux de la Commission .....	288	57
B. Futur programme de travail .....	289	57
C. Publications .....	290 - 293	57
D. Limites de responsabilité et unités de compte dans les conventions internationales de transport .....	294	58
E. Dates et lieu de la vingt-troisième session de la Commission .....	295	58
F. Sessions des Groupes de travail .....	296 - 298	58

ANNEXES

I. PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL .....	61
II. LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION .....	73

## INTRODUCTION

1. Le présent rapport porte sur la vingt-deuxième session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, qui s'est tenue à Vienne du 16 mai au 2 juin 1989.

2. Conformément à la résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale, datée du 17 décembre 1966, le présent rapport est soumis à l'Assemblée générale et est également soumis, pour observations, à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

## I. ORGANISATION DE LA SESSION

### A. Ouverture

3. La vingt-deuxième session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a été ouverte le 16 mai 1989 par M. Carl-August Fleischhauer, Secrétaire général adjoint aux affaires juridiques.

### B. Composition et participation

4. La résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale, portant création de la Commission, prévoyait que celle-ci serait composée de 29 Etats élus par l'Assemblée. Par sa résolution 3108 (XXVIII), l'Assemblée générale a décidé de porter à 36 le nombre des membres de la Commission. Les membres actuels de la Commission, élus le 10 décembre 1985 et le 19 octobre 1988, sont les Etats ci-après, dont le mandat expire la veille de l'ouverture de la session annuelle de la Commission pour l'année indiquée 1/ :

Allemagne, République fédérale d' (1995), Argentine (1992), Bulgarie (1995), Cameroun (1995), Canada (1995), Chili (1992), Chine (1995), Chypre (1992), Costa Rica (1995), Cuba (1992), Danemark (1995), Egypte (1995), Espagne (1992), Etats-Unis d'Amérique (1992), France (1995), Hongrie (1992), Inde (1992), Iran (République islamique d') (1995), Iraq (1992), Italie (1992), Jamahiriya arabe libyenne (1992), Japon (1995), Kenya (1992), Lesotho (1992), Maroc (1995), Mexique (1995), Nigéria (1995), Pays-Bas (1992), Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (1995), Sierra Leone (1992), Singapour (1995), Tchécoslovaquie (1992), Togo (1995), Union des Républiques socialistes soviétiques (1995), Uruguay (1992), Yougoslavie (1992).

5. A l'exception de Chypre, du Kenya, du Togo et de l'Uruguay, tous les membres de la Commission étaient représentés à la session.

6. Ont assisté à la session les observateurs des Etats suivants : Arabie saoudite, Australie, Autriche, Bolivie, Brésil, Colombie, Equateur, Finlande, Gabon, Grèce, Indonésie, Koweït, Malte, Oman, Pakistan, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, République de Corée, République démocratique allemande, République socialiste soviétique de Biélorussie, République socialiste soviétique d'Ukraine, Roumanie, Soudan, Suède, Suisse, Thaïlande et Venezuela.

7. Les organisations internationales ci-après étaient également représentées par des observateurs :

a) Organes des Nations Unies

Centre CNUCED/GATT du commerce international  
Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

b) Institutions spécialisées

Fonds monétaire international  
Organisation maritime internationale

c) Organisations intergouvernementales

Comité consultatif juridique Afrique-Asie  
Commission centrale pour la navigation du Rhin  
Commission des communautés européennes  
Conférence de La Haye de droit international privé  
Conseil d'assistance économique mutuelle  
Institut international pour l'unification du droit privé  
Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux  
ferroviaires

d) Autres organisations internationales

Association internationale des ports  
Chambre de commerce internationale  
Chambre internationale de la marine marchande  
Comité maritime international  
Commission interaméricaine d'arbitrage commercial  
Conseil des chargeurs maritimes d'Europe  
Fédération andine des conseils d'utilisateurs des transports  
internationaux  
Fédération bancaire latino-américaine  
Institut de loueurs internationaux de conteneurs  
Union internationale des chemins de fer  
Union internationale des transports routiers

C. Election du bureau 2/

8. La Commission a élu le bureau ci-après :

Président : M. Jaromir Ruzicka (Tchécoslovaquie)

Vice-Présidents : M. José M. Abascal (Mexique)  
M. Rafael Illescas (Espagne)  
M. Michel Djiena-Wenbou (Cameroun)

Rapporteur : M. Seiichi Ochiai (Japon)

D. Ordre du jour

9. A sa 402e séance, le 16 mai 1989, la Commission a adopté l'ordre du jour  
suivant :

1. Ouverture de la session.
2. Election du bureau.
3. Adoption de l'ordre du jour.
4. Projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux  
de transport dans le commerce international.
5. Paiements internationaux.

6. Nouvel ordre économique international.
7. Pratiques en matière de contrats internationaux.
8. Echanges compensés.
9. Coordination des travaux.
10. Etat des conventions.
11. Formation et assistance.
12. Résolutions de l'Assemblée générale sur les travaux de la Commission.
13. Questions diverses.
14. Dates et lieu des réunions futures.
15. Adoption du rapport de la Commission.

E. Adoption du rapport

10. A sa 426e séance, le 2 juin 1989, la Commission a adopté le présent rapport par consensus.

II. PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS  
DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL

A. Introduction

11. A sa seizième session, en 1983, la Commission a décidé d'inclure la question de la responsabilité des exploitants de terminaux de transport 3/ dans son programme de travail et, à sa dix-septième session en 1984, elle a confié à son Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux la tâche d'élaborer des règles uniformes dans ce domaine 4/.
12. Le Groupe de travail s'est acquitté de cette tâche à ses huitième, neuvième, dixième et onzième sessions (A/CN.9/260, A/CN.9/275, A/CN.9/287 et A/CN.9/298) et a adopté à la fin de sa onzième session, en janvier 1988, le texte du projet de convention sur la responsabilité des exploitants des terminaux de transport dans le commerce international (A/CN.9/298, annexe I).
13. A sa vingt et unième session, en 1988, la Commission a prié le Secrétaire général de communiquer le projet de convention à tous les Etats et à toutes les organisations internationales intéressées de façon à ce que ceux-ci puissent soumettre leurs observations et a prié le Secrétariat d'établir une compilation de ces observations pour la vingt-deuxième session de la Commission. La Commission a aussi prié le Secrétaire général de préparer pour cette session un projet de clauses finales 5/.
14. A sa présente session, la Commission était saisie du texte du projet de convention (A/CN.9/298, annexe I), d'un rapport du Secrétaire général contenant une compilation d'observations de gouvernements et d'organisations internationales sur le projet de convention (A/CN.9/319 et Add.1 à 5) et d'un rapport du Secrétaire général contenant un projet de clauses finales pour le projet de convention (A/CN.9/321).
15. La Commission a commencé ses délibérations par un débat général sur l'ensemble du projet de convention, puis elle a abordé la question de savoir si les règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport devraient être adoptées sous la forme d'une convention ou d'une loi type. Elle a ensuite examiné le titre et les dispositions du projet de convention en tenant compte des observations formulées par les gouvernements et les organisations internationales et a étudié le projet de clauses finales préparé par le Secrétariat.
16. La Commission a constitué un groupe de rédaction et l'a prié d'incorporer au texte du projet de convention les décisions qu'elle prendrait et d'examiner les projets d'articles pour s'assurer de la cohérence linguistique de la version établie dans chaque langue et de la correspondance entre les versions en différentes langues.
17. Les projets d'articles tels que modifiés et soumis par le groupe de rédaction ont ensuite été examinés par la Commission (voir ci-après, par. 193 à 224). A l'issue de cet examen, la Commission a adopté la décision énoncée au paragraphe 225 par laquelle elle soumet le projet de convention à l'Assemblée générale en lui recommandant de convoquer une conférence internationale de plénipotentiaires chargée de conclure une convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international. Le texte du projet de convention tel que soumis à l'Assemblée générale figure à l'annexe I du présent rapport.

## B. Examen général du projet de convention

18. On s'est en général accordé à penser qu'il était souhaitable d'élaborer des règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport, afin d'uniformiser le droit en la matière et de combler les lacunes que laissaient les conventions internationales régissant les divers modes de transport. On a considéré que le projet de convention était dans l'ensemble acceptable et constituait une base solide pour les débats de la session en cours, durant laquelle le texte devrait être mis au point définitivement.

19. Il a été déclaré que les règles devraient être rédigées de manière à ce qu'elles puissent être acceptées dans la mesure la plus large possible par les Etats. Bien que ces règles ne soient pas liées à telle ou telle convention de transport, elles devraient être compatibles avec les régimes juridiques établis par les conventions.

## C. Forme des règles uniformes

20. Selon un avis, les règles uniformes devraient être adoptées sous la forme d'une loi type, plutôt que d'une convention internationale. En effet, les opérations effectuées dans les terminaux évoluaient rapidement avec les progrès techniques et les Etats pourraient plus facilement adapter leur législation à cette évolution avec une loi type plutôt qu'avec une convention internationale, qu'il serait difficile de modifier. En outre, les exploitants de terminaux de transport, dont les moyens techniques différaient considérablement, s'acquittaient de divers types de services, relatifs à divers types de marchandises et tous ces exploitants, services et marchandises ne devraient peut-être pas nécessairement être soumis aux mêmes règles juridiques impératives. Plutôt que d'adopter dès maintenant les règles sous forme d'une convention, il a été jugé plus souhaitable de les adopter d'abord sous forme d'une loi type afin de déterminer si elles fonctionnaient de manière satisfaisante. Selon un autre avis, il n'était pas nécessaire d'élaborer une convention dans ce domaine, car le sujet était régi par les contrats commerciaux conclus entre les parties. La teneur de ces contrats était un important élément de la concurrence entre les terminaux.

21. Toutefois, selon l'avis le plus répandu, les règles uniformes devraient être adoptées sous la forme d'une convention. Une convention contribuerait davantage qu'une loi type à l'uniformisation du droit. On a jugé que l'adoption d'une convention permettrait de répondre à l'attente des Etats favorables à un engagement international quant aux règles juridiques régissant la responsabilité des exploitants de terminaux. Les Etats qui ne souhaitaient pas prendre un tel engagement pourraient néanmoins utiliser le texte de la convention comme modèle pour la rédaction de leur législation. En outre, comme la plupart des régimes de responsabilité régissant le transport étaient énoncés sous la forme de conventions, il était tout à fait approprié de combler par une autre convention les lacunes laissées par lesdites conventions. On a en outre indiqué qu'en donnant aux règles la forme d'une convention, on n'entraverait pas la concurrence entre les exploitants de terminaux, puisque ces règles ne régissaient qu'un nombre minimum de questions et qu'il en restait bien d'autres qui pourraient faire l'objet de négociations entre les exploitants de terminaux et leurs clients.

22. La Commission a donc décidé de commencer d'examiner le texte en partant de l'hypothèse que les règles uniformes seraient adoptées en tant que convention. Il

était toutefois entendu qu'après avoir achevé d'examiner le texte du projet de convention quant au fond, la Commission pourrait, si elle le souhaitait, revenir sur sa décision quant à la forme que revêtiraient les règles uniformes.

D. Titre du projet de convention

23. Il a été proposé de supprimer le mot "responsabilité" dans le titre, ou de le remplacer par un autre mot, afin d'éviter que le projet de convention ne soit interprété comme régissant uniquement les questions liées à la responsabilité des exploitants de terminaux de transport. La suppression de ce mot permettrait d'obtenir un titre décrivant plus exactement le champ des questions traitées dans le projet de convention.

24. Il a également été proposé de modifier le titre en remplaçant les mots "commerce international" par "transport international de marchandises". A l'appui de cette proposition, il a été indiqué que la plupart des articles du projet de convention traitaient du transport international de marchandises, plutôt que du commerce international. Toutefois, on a fait remarquer que le Groupe de travail avait décidé d'inclure les mots "commerce international" pour tenir compte plus exactement de l'ampleur du domaine d'activités des exploitants des terminaux de transport.

25. Après avoir examiné ces propositions, la Commission a décidé de conserver le titre sous sa forme initiale.

E. Examen article par article du projet de convention  
établi par le Groupe de travail des pratiques en  
matière de contrats internationaux (A/CN.9/298,  
annexe I) (articles premier à 17)

Article premier

Paragraphe a) ("exploitant de terminal de transport")

26. Selon une opinion, la notion de la prise "en garde" des marchandises qui entrerait dans la définition de l'"exploitant de terminal de transport" était imprécise et pouvait aboutir dans certains cas à des incertitudes lorsqu'il s'agissait de déterminer si cette définition s'appliquait ou non à une entité donnée. Il a été jugé que la condition selon laquelle, pour être "exploitant", une entité devait prendre les marchandises en garde en vue d'exécuter ou de faire exécuter des services relatifs au transport manquait en soi de cohérence, car une entité pouvait faire exécuter des services relatifs au transport même si elle n'avait pas la garde des marchandises. Ce concept ne concordait pas non plus avec la définition des "services relatifs au transport" donnée au paragraphe d), car certains des services mentionnés dans ce paragraphe (par exemple le stockage, le trimmage, le fardage, et l'accorage) n'impliquaient pas la prise en garde des marchandises. La Commission a examiné une proposition selon laquelle on remplacerait les termes "prendre en garde" par "prendre en charge", mais a jugé qu'elle ne résolvait pas ces problèmes et ne l'a donc pas acceptée.

27. On a aussi proposé d'éliminer complètement ce concept en supprimant le membre de phrase "prendre en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'". A l'appui de cette proposition, il a été avancé que le concept de la prise en garde des marchandises était lié à la question du moment où l'exploitant devenait responsable des marchandises, question qui faisait l'objet de l'article 3 et ne devait pas être traitée dans la définition du terme "exploitant". Toutefois, selon un avis contraire, ce concept était un élément essentiel de la définition de "l'exploitant", car il établissait la relation entre l'exploitant et les marchandises. Si on l'éliminait, on aboutirait à un défaut de concordance avec l'article 3, car une entité serait alors considérée comme étant un exploitant si elle faisait exécuter les services relatifs au transport sans prendre les marchandises en garde, alors qu'aux termes de l'article 3, la responsabilité de l'exploitant en ce qui concerne les marchandises ne commençait qu'au moment de la prise en garde. Il y aurait aussi un défaut de concordance avec l'article 5, étant donné qu'au sens de cet article, la responsabilité de l'exploitant tenait au fait qu'il avait les marchandises en garde. On a en outre objecté que la proposition supprimait la référence au "transport international", référence qui, elle aussi, était un élément essentiel de la définition de "l'exploitant". Malgré des avis favorables à cette proposition, il a été décidé de ne prendre de décision à ce sujet qu'après l'examen de l'article 3.

28. Une fois que la Commission aurait examiné l'article 3 et décidé de conserver dans cet article le concept de la prise "en garde" des marchandises, il faudrait alors aussi, selon une opinion, le maintenir dans l'article 1 a). Toutefois, selon une autre opinion, les articles 1 a) et 3 n'avaient pas le même contexte et le maintien de ce concept dans l'article 3 n'impliquait pas nécessairement son maintien dans l'article 1 a), où il n'était pas nécessaire. Après avoir longuement délibéré, la Commission a décidé de maintenir le concept dans l'article 1 a) et de ne pas adopter la proposition exposée dans le paragraphe précédent.

29. Selon une proposition qui a été faite, il fallait supprimer, dans la deuxième phrase du paragraphe a) de l'article premier, le membre de phrase "en qualité de transporteur ou entrepreneur de transport multimodal"; ainsi la phrase se lirait comme suit : "Toutefois, cette personne ne sera pas considérée comme un exploitant dans la mesure où elle est responsable des marchandises en vertu des règles juridiques applicables au transport". Le but de cette proposition était d'exclure les entrepreneurs de manutention du champ d'application du projet de convention lorsque leur cas était prévu par les clauses des connaissements qui les faisaient bénéficier des exceptions et limites de responsabilité dont bénéficiaient les transporteurs en vertu des règles juridiques applicables au transport. Cette solution, déclarait-on, allait dans le sens de l'efficacité; en effet, d'une part la responsabilité de l'entrepreneur de manutention envers le propriétaire des marchandises ou envers des tiers également intéressés au sort de ces dernières pouvait être couverte par l'assurance-responsabilité du transporteur et, d'autre part, l'entrepreneur de manutention n'avait plus à s'assurer contre les risques relatifs à sa propre responsabilité. La proposition, déclarait-on, était importante du point de vue de la possibilité de faire accepter le projet de convention dans au moins une juridiction.

30. A l'appui de la proposition, on a fait également valoir qu'en l'adoptant on n'aurait plus à déterminer le point de savoir si l'entrepreneur de manutention était responsable des marchandises en qualité de transporteur. Il y aurait seulement à déterminer s'il était responsable des marchandises en vertu des règles juridiques applicables au transport ou si son cas était couvert par d'autres règles

juridiques, telles que celles qui avaient trait à la manipulation des chargements ou à l'entreposage.

31. A l'encontre de la proposition, on a fait observer que les clauses des connaissements ne soumettaient pas les entrepreneurs de manutention au régime juridique applicable aux transporteurs mais qu'elles se bornaient à étendre aux entrepreneurs de manutention les dispositions prévues au bénéfice des transporteurs en matière d'exceptions et de limitation de responsabilité. On a déclaré également qu'il ne serait pas souhaitable de permettre aux entrepreneurs de manutention de se soustraire à l'application du projet de convention en se réfugiant derrière la protection fournie par une clause d'un connaissement. Il était préférable que ces entrepreneurs soient assujettis aux dispositions du projet de convention, qui, non seulement énonçaient des règles applicables aux obligations et à la responsabilité des exploitants, mais encore traitaient d'autres questions importantes telles que celles de la documentation et des droits des exploitants en ce qui concernait la sûreté mobilière. D'autres questions ont été soulevées quant à l'opportunité et à l'efficacité de la proposition, mais il a été décidé d'adopter celle-ci étant donné l'importance des considérations qui la motivaient. L'adoption de la proposition, a-t-on déclaré, ne changerait pas, quant au fond, au sens de la phrase en question, mais permettrait simplement d'interpréter celle-ci d'une manière particulière dans certaines juridictions.

#### Paragraphe b) ("marchandises")

32. On a estimé que ce paragraphe n'énonçait pas de définition des "marchandises"; il avait simplement pour but de préciser si, et dans quelles conditions, les conteneurs, palettes ou tout emballage ou conditionnement de transport similaire devaient être considérés comme des marchandises. On a convenu que, d'une manière générale, le mot "marchandises" devait être interprété au sens large. Ainsi, par exemple, à la fois des animaux vivants, et des tables ou des chaises devaient être considérés comme des marchandises, et il n'était pas nécessaire de faire expressément mention de ce fait dans le paragraphe. On a également convenu que les "marchandises" comprenaient les marchandises non commerciales, telles que les médicaments et les fournitures ou approvisionnements transportés à titre de secours en cas de catastrophe.

33. On a fait observer qu'il y avait des divergences entre les différentes langues dans le cas du passage où il était question des "conteneurs ... à l'intérieur desquels les marchandises sont groupées ou emballées". Dans la version anglaise ("if the goods are consolidated or packaged therein") en particulier, ce membre de phrase pouvait être interprété comme signifiant implicitement que les conteneurs, palettes et emballages ou conditionnements similaires sans contenu ne pouvaient en aucune circonstance être considérés comme des "marchandises". Il a été proposé de préciser que lorsqu'ils étaient vides les conteneurs, palettes et emballages ou conditionnements similaires devaient être considérés comme des "marchandises" s'ils avaient fait l'objet d'une transaction dans le cadre de laquelle ils étaient traités comme des marchandises, par exemple s'ils avaient été achetés par un consignataire et étaient expédiés à celui-ci. Selon un autre avis, les conteneurs, palettes et emballages ou conditionnements de transport similaires sans contenu devaient être considérés comme des marchandises en toute circonstance, car il ne fallait pas qu'un exploitant de terminal de transport ait à déterminer quelle était, en droit, la nature de ces articles. Selon un autre avis encore, les conteneurs, palettes et emballages ou conditionnements de transport similaires ne devaient au contraire être considérés comme des marchandises en aucune circonstance.

Après un débat, la Commission a convenu que le paragraphe b) serait ainsi conçu : "Lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un article de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme 'marchandises' doit s'entendre également dudit article de transport ou dudit emballage s'il n'est pas fourni par l'exploitant". La Commission a renvoyé le paragraphe au groupe de rédaction en le chargeant de veiller à assurer la correspondance entre les différentes langues.

#### Paragraphe c) ("transport international")

34. On a fait observer que l'un des buts de ce paragraphe était de faire en sorte que l'exploitant de terminal de transport soit en mesure de déterminer, en s'appuyant sur des facteurs objectifs, tels que le document de transport accompagnant les marchandises ou les marques figurant sur un conteneur, que des marchandises relevaient du transport international et qu'en conséquence le projet de convention leur était applicable. A cet égard, on s'est généralement félicité de l'objectivité des termes utilisés dans le paragraphe. Il a été proposé d'insérer dans ce dernier, après le mot "identifiés", les mots "par l'exploitant de terminal", mais cette proposition n'a pas été adoptée car on a estimé que ces termes introduiraient dans le texte un élément subjectif. Des propositions visant à remplacer "sont identifiés" par "peuvent être identifiés par l'exploitant", et à dire non pas "identifiés" mais "identifiables", n'ont pas non plus été adoptées. La Commission a décidé de conserver le texte actuel du paragraphe c).

#### Paragraphe d) ("Services relatifs au transport")

35. On a considéré que ce paragraphe donnait une liste concrète des services relatifs au transport; mais il ne prétendait pas donner une définition générale de ces services. Des propositions ont été faites en vue d'ajouter certains types de services à cette liste, par exemple l'emballage et le déballage des marchandises et la fumigation. Une autre proposition a été faite visant à formuler une définition générale, peut-être complétée par des exemples. Une autre proposition encore consistait à préciser que les "services relatifs au transport" désignaient uniquement les services comportant la manutention physique des marchandises et non, par exemple, des services financiers. Ces propositions ont été renvoyées au groupe de rédaction.

#### Paragraphes e) et f) ("avis" et "demande")

36. Une proposition a été faite en vue de supprimer les paragraphes e) et f). A l'appui de cette suppression, on a fait valoir que ces paragraphes créaient un certain nombre d'incertitudes comme la relation, si toutefois il en existait, entre les dispositions de ces paragraphes et les règles de la preuve dans les systèmes juridiques nationaux, et la forme sous laquelle les renseignements devaient être présentés. Un autre élément d'incertitude était de savoir si un avis ou une demande présentés oralement suffisaient lorsqu'une trace de cet avis ou de cette demande avait été préservée simultanément ou immédiatement après. En outre, on a souligné que les paragraphes auraient pour conséquence peu souhaitable que, même si le destinataire d'un avis ou d'une demande orale reconnaissait que cet avis ou cette demande lui avaient été présentés, l'avis ou la demande devraient être considérés comme sans effet.

37. Il a été jugé préférable de ne prescrire aucune forme particulière pour les avis ou les demandes dans le projet de convention, cette question devant être

réglée par la loi nationale applicable. Sous réserve des dispositions de cette loi, la personne présentant l'avis ou la demande devrait pouvoir décider par elle-même de la forme à utiliser conformément à une saine pratique commerciale et à ses intérêts.

38. Selon l'opinion qui a prévalu, les paragraphes devraient être maintenus, peut-être avec des améliorations de rédaction. Prévoir qu'un avis ou une demande soient présentés sous une forme qui garde trace des renseignements contenus dans cet avis ou dans cette demande éviterait de se demander si l'avis ou la demande ont été ou non présentés et aiderait à éviter les questions sur le contenu de l'avis ou de la demande. Il a été également jugé utile d'établir une règle internationale uniforme quant à la forme de l'avis ou de la demande, en particulier une règle adaptée au traitement automatique des données et aux techniques de transmission. En conséquence, il a été décidé de renvoyer les paragraphes au groupe de rédaction en lui demandant de les examiner compte tenu des discussions de la Commission.

#### Autres termes

39. Une opinion a été exprimée selon laquelle il serait utile de préciser le sens de certains autres termes utilisés dans le projet de convention, tels que "client" et "personne habilitée à prendre livraison" des marchandises. Il a été décidé que ces termes seraient examinés dans le contexte des articles dans lesquels ils figuraient pour assurer que le sens en soit bien clair.

### Article 2

#### Paragraphe 1

40. A propos de l'alinéa a), selon un avis, le critère entraînant l'application du projet de convention devrait être l'exécution dans un Etat contractant des services relatifs au transport, plutôt que le fait que l'établissement de l'exploitant soit situé dans un Etat contractant. Toutefois, selon un autre avis, en prenant comme critère l'établissement de l'exploitant, on éviterait les problèmes qui pourraient se poser dans le cas de terminaux situés des deux côtés de la frontière séparant deux Etats. Ces terminaux n'étaient pas rares dans certaines régions. Si le critère retenu pour l'application du projet de convention était l'exécution des services par l'exploitant dans un Etat contractant et si l'un des Etats sur lequel était situé le terminal était partie au projet de convention, mais que l'autre ne l'était pas, les services exécutés seraient soumis à des régimes juridiques différents selon la partie du terminal dans laquelle ils seraient exécutés. En outre, un exploitant pourrait faire en sorte d'exécuter les services requis dans la partie du terminal située dans l'Etat appliquant le régime juridique qui lui était le plus favorable. Le fait de prendre comme critère d'application l'établissement de l'exploitant permettrait d'éviter ces problèmes. Il a été noté que, dans la plupart des cas, ce critère aurait les mêmes conséquences que l'autre, les services relatifs au transport étant normalement exécutés dans l'établissement de l'exploitant.

41. On a noté que, lorsque les services étaient exécutés dans un Etat contractant par un exploitant dont l'établissement était situé dans un Etat non contractant, la Convention ne serait pas applicable. On s'est demandé si cette conséquence était souhaitable. Il a été répondu qu'elle avait au moins le mérite d'éviter les incertitudes.

42. En vue d'élargir le champ d'application du projet de convention, il a été proposé d'ajouter aux critères énoncés au paragraphe 1 le lieu où les services sont exécutés, de sorte que le paragraphe serait rédigé comme suit :

"1. La présente Convention s'applique à des services relatifs au transport concernant des marchandises qui font l'objet d'un transport international :

a) Quand les services relatifs au transport sont exécutés par un exploitant dont l'établissement est situé sur le territoire d'un Etat contractant, ou

b) Quand les services relatifs au transport sont exécutés dans un Etat contractant, ou

c) Quand, en application des règles de droit international privé, les services relatifs au transport sont régis par la loi d'un Etat contractant."

43. On a hésité à ajouter parmi les critères le lieu où les services étaient exécutés, car un exploitant pourrait exécuter des services dans plusieurs Etats, dont certains seraient des Etats contractants et d'autres non, ce qui serait source d'incertitude juridique. Toutefois, après un débat, la Commission a adopté la proposition.

44. Il a été proposé de remplacer, aux alinéas a) et b), les mots "Etat contractant" par les mots "Etat partie", compte tenu de la terminologie utilisée dans la Convention de Vienne sur le droit des traités, à laquelle certaines conventions internationales s'étaient conformées. Il a toutefois été noté que les mots "Etat contractant" étaient utilisés dans d'autres conventions élaborées par la Commission, y compris la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux (1988), qui a été élaborée après l'entrée en vigueur de la Convention de Vienne sur le droit des traités; il était souhaitable de préserver l'uniformité de la terminologie utilisée dans les conventions élaborées par la Commission. Les membres de la Commission ont convenu qu'en utilisant les mots "Etat contractant", ils visaient les Etats pour lesquels la convention était en vigueur. Il a été décidé de renvoyer cette proposition au Comité de rédaction, à qui il a été donné pour instruction de tenir compte de la terminologie utilisée dans les autres conventions élaborées par la Commission. Pour une décision ultérieure, voir paragraphe 165 ci-dessous.

## Paragraphe 2

45. Des doutes ont été exprimés quant à l'opportunité de ce paragraphe; en effet, la nécessité de déterminer l'établissement ayant la relation la plus étroite avec les services fournis par l'exploitant introduisait un facteur d'incertitude. Il a été répondu que ce paragraphe était nécessaire pour l'application de l'alinéa a) du paragraphe 1 dans les cas où l'exploitant avait plus d'un établissement.

46. Il a été proposé de supprimer les mots "dans leur ensemble", au motif qu'ils étaient vagues et difficiles à appliquer. Il a toutefois été décidé de conserver ces mots. Aussi, le paragraphe 2 a-t-il été conservé tel quel.

### Paragraphe 3

47. Des voix se sont prononcées en faveur de la suppression de ce paragraphe au motif qu'un exploitant avait normalement un établissement et qu'il était donc superflu. La Commission a toutefois décidé de le conserver tel quel étant donné que certains exploitants indépendants n'avaient pas d'établissement, auquel cas leur résidence habituelle était le facteur le plus approprié pour déterminer si la convention s'appliquait. En outre, la règle énoncée dans ce paragraphe avait été adoptée dans d'autres conventions internationales.

### Article 3

48. On a proposé de modifier l'article 3 de telle manière que l'exploitant soit responsable des marchandises à partir du moment où les règles juridiques applicables au transport cessent d'être applicables jusqu'au moment où celles applicables au transport suivant le deviennent. A l'appui de cette proposition, on a dit que, dans certaines situations, le libellé actuel de l'article 3 pouvait laisser subsister des périodes de vide juridique, par exemple entre le moment où le régime applicable au transporteur arrivant avait cessé de s'appliquer et le moment où le régime applicable au transporteur en partance commençait à s'appliquer. Par exemple, lorsque des marchandises étaient déchargées d'un navire et laissées sur le quai, la responsabilité du transporteur maritime en application des Règles de La Haye prenait fin lorsque les marchandises franchissaient le bastingage du navire, mais la responsabilité de l'exploitant pouvait ne pas encore commencer, car ce dernier pouvait n'être pas censé avoir pris les marchandises en garde à ce moment. A l'appui de la solution proposée, on a dit qu'elle permettrait d'éviter de tels vides juridiques et constituerait une règle souple qui ajusterait la durée de la responsabilité de l'exploitant en fonction du moment où l'application du régime du transport commençait ou prenait fin selon les différents modes de transport.

49. La proposition a été combattue pour les raisons suivantes. Il n'était pas souhaitable que l'effet du projet de convention soit subordonné à d'autres conventions ou à des lois nationales. La période pendant laquelle l'exploitant serait responsable ne serait pas nécessairement précédée ni suivie immédiatement par un transport (par exemple, lorsque le chargeur livrait les marchandises à un terminal au début du transport, ou lorsque l'exploitant livrait les marchandises au destinataire après le transport). Le moment où la responsabilité du transporteur commençait et celui où elle prenait fin en application des conventions et des lois nationales n'était pas toujours certain et était fréquemment contesté en justice. Si la proposition était adoptée, la responsabilité aurait une durée différente selon la convention ou la législation applicable au transport. La Commission n'a pas adopté cette proposition.

50. Certains participants ne souhaitaient pas que l'on définisse le moment où la période de responsabilité de l'exploitant commençait comme celui où il prenait les marchandises en garde. On a jugé cette notion imprécise et susceptible de ne pas être interprétée de la même manière dans tous les systèmes juridiques. Par exemple, lorsque le client laissait les marchandises dans la zone sous le contrôle de l'exploitant sans donner immédiatement d'instructions à celui-ci, le moment où la responsabilité de l'exploitant commençait pouvait n'être pas clair. On a donc proposé d'explicitier cette notion, peut-être en ajoutant à l'article premier une définition analogue à celle qui figure à l'article 4 de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 ("Règles de Hambourg").

51. Il a été proposé de remplacer la notion de prise en garde des marchandises par celle de remise à l'exploitant. En effet, cette dernière notion décrivait de manière objective le moment à partir duquel l'exploitant devait être responsable des marchandises en vertu du projet de convention. Cette proposition n'a pas été adoptée au motif qu'elle ne tenait pas compte comme il convient des diverses modalités de réception des marchandises par l'exploitant envisagées par le projet de convention. En outre, la notion de remise était tout autant un concept juridique que la notion de prise en garde.

52. Selon l'avis qui a prévalu, la prise en garde des marchandises n'était peut-être pas la solution idéale, mais elle était la mieux adaptée, compte tenu de la diversité des situations régies par le projet de convention. En outre, dans certains systèmes juridiques, cette notion avait un sens précis. On a également indiqué que la notion de prise en garde des marchandises permettait de combler de manière satisfaisante les vides juridiques entre la fin de la période de responsabilité du transporteur arrivant et le début de la période de responsabilité du transporteur en partance.

53. En ce qui concerne le moment où la responsabilité de l'exploitant prenait fin, selon un avis, la notion de mise des marchandises à la disposition de la personne habilitée à en prendre livraison n'était pas suffisamment claire. Par exemple, il n'apparaissait pas clairement si elle signifiait que l'exploitant était tenu d'aviser la personne habilitée à prendre livraison des marchandises que celles-ci étaient disponibles. Selon une proposition, qui n'a pas été acceptée, l'exploitant devrait être tenu de donner un tel avis.

54. La Commission a adopté une proposition tendant à remplacer, dans le texte anglais, les mots "made them available" par les mots "placed the goods at the disposal". En effet, un retard mis à prendre les marchandises dans les délais convenus ne devrait pas faire cesser entièrement la responsabilité de l'exploitant à moins que celui-ci n'ait notifié le destinataire et ne lui ait demandé de prendre les marchandises. Sous réserve de la modification qu'entraînerait cette proposition, l'article 3 a été conservé tel quel.

#### Article 4

##### Paragraphe 1

55. Selon un avis, il conviendrait de modifier le libellé de la phrase liminaire de manière à faire clairement apparaître que la décision d'agir selon l'alinéa a) ou l'alinéa b) doit être prise par l'exploitant et non par son client. Selon un autre avis, l'exploitant ne devrait pas se voir offrir une telle option, et la question du choix devrait être réglée par accord des deux parties.

56. Il a été proposé de remplacer, dans la phrase liminaire, les termes "du client" par les termes "de l'autre partie" ou "de l'autre partie au contrat", l'argument à l'appui de ces propositions étant que le mot "client" impliquait l'existence d'une relation d'affaires continue entre les parties, alors que l'exploitant pourrait recevoir des marchandises d'une partie dans le cadre d'une transaction ponctuelle. Il a été indiqué, à l'encontre de ces propositions, qu'un exploitant pourrait prendre les marchandises des mains d'une personne différente de l'autre partie au contrat conclu avec ledit

exploitant. Par exemple, il se pourrait que l'autre partie soit le chargeur, et que les marchandises soient remises par son transporteur; c'est alors ce transporteur qui aurait besoin du document visé au paragraphe 1.

57. Selon un avis, l'expression "without unreasonable delay" (dans un délai raisonnable) utilisée dans la phrase liminaire était imprécise et devrait être remplacée par une autre, par exemple "dans un bref laps de temps". Une terminologie plus précise était nécessaire, étant donné les conséquences - énoncées au paragraphe 2 - qu'aurait pour l'exploitant le fait de ne pas avoir agi en temps voulu.

58. Au sujet de l'alinéa a), il a été proposé de préciser que l'état et la quantité des marchandises devaient être indiqués dans le document établi par le client, et non pas ultérieurement par l'exploitant, et de remplacer à cet effet le membre de phrase ", identifiant les marchandises et constatant leur état et leur quantité" par le membre de phrase "dans lequel sont indiqués l'état et la quantité des marchandises".

59. Il a été proposé de supprimer dans l'alinéa a) le membre de phrase "et constatant leur état et leur quantité". Il se pourrait, a-t-on dit à l'appui de cette proposition, que le document établi par le client ne constate pas toujours l'état ou la quantité des marchandises, aussi devrait-il suffire que l'exploitant signe ledit document. En faveur du maintien du membre de phrase en question, il a été indiqué que le document devrait mentionner l'état et la quantité des marchandises, faute de quoi la présomption énoncée au paragraphe 2 s'appliquerait.

60. Il a été généralement admis que l'on devrait, à l'alinéa a), exiger également de l'exploitant qu'il indique la date à laquelle il a reçu les marchandises.

61. Il a été proposé de remplacer, à l'alinéa a), le mot "établi" par le mot "présenté" ou par les mots "établi ou présenté", pour éviter de laisser entendre que le document en question doit émaner du client. A l'encontre de ces propositions, il a été indiqué que le mot "établi" faisait clairement apparaître que ce document doit provenir du client.

62. Des propositions ont été faites aux fins d'incorporer à l'alinéa a) une réserve indiquant que la constatation, dans le document, de l'état et de la quantité des marchandises doit se rapporter à cet état et cette quantité seulement dans la mesure où ils peuvent être établis par des méthodes de vérification raisonnables. Selon une proposition voisine, l'exploitant devrait avoir la possibilité d'insérer dans le document une réserve dans le cas où il n'aurait pas pu s'assurer de l'exactitude des indications par des méthodes de vérification raisonnables ou aurait des raisons de douter de cette exactitude.

63. Ces propositions présupposaient que l'exploitant qui choisirait d'agir en vertu de l'alinéa a) devrait inspecter les marchandises dans des limites raisonnables au moment où il les prenait en charge afin de vérifier la constatation figurant dans le document relative à leur état et à leur quantité. S'il signait le document, l'exploitant serait tenu par la constatation y figurant, à moins qu'il ne formule une réserve. En conséquence, une telle réserve était nécessaire pour protéger un exploitant qui n'aurait pas eu une possibilité raisonnable de faire une inspection suffisante des marchandises ou n'aurait pas du tout été en mesure de vérifier les constatations énoncées dans le document. Selon un argument supplémentaire à l'appui de cette proposition, la réserve en question figurait dans

l'alinéa b), et il devrait y avoir concordance entre les alinéas a) et b). Un autre moyen d'obtenir le résultat visé par la proposition serait, a-t-il été avancé, de stipuler au paragraphe 2 que l'exploitant qui choisirait d'agir conformément à l'alinéa a) serait présumé, sauf preuve contraire, avoir reconnu l'état et la quantité des marchandises tels qu'indiqués dans le document, dans la mesure où ils pouvaient être constatés par des méthodes de vérification raisonnables.

64. Les arguments ci-après ont été avancés à l'encontre des propositions. Les actions prévues aux alinéas a) et b) étaient de natures différentes. En vertu de l'alinéa a), l'exploitant se bornait à accuser réception des marchandises, d'où une procédure simple et rapide; l'exploitant n'était soumis à aucune obligation d'inspecter les marchandises et sa signature sur le document ne constituait ni reconnaissance ni acceptation des déclarations faites par le client dans le document quant à l'état et à la quantité des marchandises. Il n'était donc pas nécessaire d'inclure la réserve à l'alinéa a). La réserve était nécessaire à l'alinéa b) parce que, conformément à cet alinéa, l'exploitant devait lui-même faire une déclaration constatant l'état et la quantité des marchandises. Si on incluait aussi la réserve à l'alinéa a), on risquait d'en déduire à tort que l'exploitant avait l'obligation d'inspecter les marchandises et de vérifier les déclarations faites par le client dans le document.

65. Autre argument contre les propositions, on a fait valoir que si l'exploitant pouvait insérer une réserve dans un document de transport tel que le connaissement, contredisant les indications relatives à l'état et la quantité des marchandises portées dans le connaissement par le client, la réserve pouvait modifier les conséquences juridiques du document. On a également souligné que le document envisagé à l'alinéa a) ne devait pas être transmis à un tiers et ne comportait pas les autres attributs juridiques du connaissement; ainsi, si une réserve concernant l'existence de moyens suffisants de contrôler les marchandises figurait à l'article 16 des Règles de Hambourg, relatif au connaissement, une telle réserve n'était pas nécessaire à l'alinéa a).

66. Parmi les participants opposés à l'insertion de la réserve à l'alinéa a), certains ont exprimé leur appui au maintien de la structure et du texte actuels du paragraphe 1, sous réserve peut-être de quelques améliorations de forme, ce paragraphe leur paraissant logique et facile à appliquer.

67. S'agissant de l'expression "méthodes de vérification raisonnables", il a été en général admis que l'exploitant devait indiquer l'état des marchandises uniquement sur la base de leur aspect extérieur, et qu'il n'était pas tenu d'ouvrir les conteneurs scellés.

68. Une proposition a été faite visant à ajouter à l'alinéa b) une disposition stipulant que le document émis par l'exploitant devait identifier les marchandises, et ce dans un souci de parallélisme avec l'alinéa a).

## Paragraphe 2

69. On a proposé que soit supprimé le mot "apparent" au motif que si l'exploitant n'agissait pas conformément à l'un ou l'autre des alinéas a) et b) du paragraphe 1, il devait être présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu les marchandises en bon état. Selon le point de vue qui a prévalu, il fallait maintenir le mot "apparent". La situation juridique de l'exploitant au regard de l'état des

marchandises telle qu'elle résultait de la présomption prévue au paragraphe 2 devait s'accorder avec celle dans laquelle il se serait trouvé s'il avait agi conformément à l'alinéa a) ou b) du paragraphe 1. Vu que, en vertu de l'alinéa 1 b) [et, en vertu de l'alinéa 1 a) si les propositions visées au paragraphe 62 ci-dessus étaient acceptées], l'exploitant était obligé par l'état des marchandises uniquement dans la mesure où celui-ci pouvait être établi par des méthodes de vérification raisonnables, un exploitant qui s'abstenait d'indiquer l'état des marchandises devait être présumé les avoir reçues en bon état uniquement dans la mesure où l'état des marchandises était susceptible d'être établi par des méthodes de vérification raisonnables. Ainsi, le mot "apparent" au paragraphe 2 renvoyait à la notion de "méthodes de vérification raisonnables" au paragraphe 1. Selon une opinion, il convenait de préciser la relation entre ces deux expressions.

70. Il a été suggéré de préciser le fait que la présomption prévue au paragraphe 2 jouait non seulement lorsque l'exploitant ne se conformait pas aux dispositions des alinéas a) ou b) du paragraphe 1, malgré la demande du client, mais aussi lorsqu'il ne signait pas ou n'émettait pas un document constatant l'état des marchandises à leur réception.

71. Il a été proposé d'ajouter à la fin du paragraphe 2 les mots "sauf dans la mesure où il n'a pas pris les marchandises en garde". Il a été déclaré, à l'appui de cette proposition, que le paragraphe 2 ne devrait pas s'appliquer lorsque les marchandises étaient simplement transférées d'un moyen de transport à un autre, sans être entreposées ou prises en garde. La proposition a été acceptée et renvoyée au groupe de rédaction.

72. A l'issue de l'examen des paragraphes 1 et 2, la Commission a décidé de renvoyer ces paragraphes au groupe de rédaction pour qu'il y travaille encore sur la base des textes actuels.

### Paragraphe 3

73. La Commission a décidé de ne pas modifier ce paragraphe sur le fond.

### Paragraphe 4

74. Selon un avis, la liberté donnée aux parties d'utiliser les formes de signature mentionnées dans ce paragraphe devrait être subordonnée à la loi applicable. On a cité, à titre d'exemple, l'approche adoptée au paragraphe 3 de l'article 14 des Règles de Hambourg. Selon un autre avis, auquel se sont ralliées de nombreuses délégations, le paragraphe devrait autoriser toutes les formes de signature, y compris celles qui mettaient en oeuvre des moyens électroniques. On a proposé que cet avis soit exprimé par écrit, sur la base du paragraphe k) de l'article 5 de la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux (1988). Le groupe de rédaction a été prié d'élaborer d'autres variantes de ce paragraphe reflétant les vues exprimées.

75. Selon un avis, la méthode choisie pour la signature devrait être approuvée par le client et l'exploitant devait être tenu de confirmer sa signature lorsque le client lui en faisait la demande. La Commission n'a pas jugé nécessaire de traiter ces questions dans le projet de convention.

### Proposition de nouveau paragraphe

76. Il a été proposé d'indiquer à l'article 4 que l'absence sur le document d'une ou de plusieurs des indications visées au paragraphe 1 n'affecte pas l'existence ni la validité du contrat de services relatifs au transport. On a noté qu'une disposition comparable existait dans la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Varsovie, 1929) ("Convention de Varsovie"). Cependant, on a noté qu'en vertu de la Convention de Varsovie une des conditions de validité du contrat de transport était l'existence d'un document de transport, alors que la validité du contrat de services relatifs au transport ne dépendait pas de l'existence ou de la teneur du document dont l'émission est prévue au paragraphe 1 de l'article 4 du projet de convention. Il a donc été décidé qu'il n'était pas nécessaire d'inclure la disposition proposée dans le projet de convention.

### Article 5

77. On a fait observer que, contrairement à l'article 5-4 des Règles de Hambourg, l'article 5 du projet de convention ne mentionnait pas expressément les pertes ou dommages subis par les marchandises ou les retards causés par l'incendie. Pour la Commission, il était entendu que les règles régissant la responsabilité énoncées à l'article 5 s'appliquaient à toutes les causes de perte, dommage ou retard, y compris l'incendie.

### Paragraphe 1

78. Pour la Commission, il était entendu que le mot "préjudice" couvrirait des dommages tels que le manque à gagner, dans les ordres juridiques dans lesquels la victime d'un tel dommage était susceptible d'indemnisation. On n'a pas accepté une proposition tendant à remplacer ce mot par "dommage". Le groupe de rédaction a été prié de veiller à ce que le sens que la Commission donnait au mot "préjudice" était correctement traduit dans toutes les langues.

### Paragraphe 2

79. Il a été décidé de ne pas modifier ce paragraphe quant au fond. On a fait remarquer que, bien que fondé sur l'article 5-7 des Règles de Hambourg, il s'écartait de ce modèle en faisant référence à une "défaillance" de l'exploitant, ses préposés ou mandataires, ou d'autres personnes dont l'exploitant utilise les services, plutôt qu'à une "faute ou une négligence" de ces personnes. L'approche adoptée dans ce paragraphe a reçu un certain appui, car elle traduisait un traitement plus moderne de la question. On a fait observer que l'article 80 de la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises (1980) suivait une approche similaire.

### Paragraphe 3

80. La Commission a décidé, comme elle l'avait fait pour l'article 3, de remplacer, dans la version anglaise, l'expression "make them available to" par l'expression "place them at the disposal of" (voir par. 54 ci-dessus).

### Paragraphe 4

81. Il a été proposé de porter de 30 à 60 ou 90 jours le délai mentionné au paragraphe 4, afin que l'exploitant ait suffisamment de temps pour localiser les

marchandises. On a noté que les Règles de Hambourg prévoyaient un délai de 60 jours et la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises ("Convention sur le transport multimodal") un délai de 90 jours.

82. La Commission a décidé de conserver le délai de 30 jours. On a fait valoir que, dans les Règles de Hambourg et dans la Convention sur le transport multimodal, les délais devaient être plus longs en raison des distances que franchissaient les marchandises visées par ces conventions et de l'étendue du territoire sur lequel il faudrait éventuellement les rechercher. L'exploitant visé par le projet de convention n'aurait à faire des recherches qu'à l'intérieur du terminal. En outre, il se pouvait que la personne habilitée à prendre livraison des marchandises en ait besoin rapidement (matériaux de construction, par exemple) et il ne fallait pas qu'elle doive attendre trop longtemps avant de pouvoir considérer les marchandises comme perdues et prendre d'autres dispositions.

83. Il a été proposé d'exclure la responsabilité de l'exploitant en cas de force majeure. Cette proposition n'a pas été adoptée car, pour la Commission, la force majeure était implicitement un moyen de défense en vertu du paragraphe 1.

84. Il a été proposé de préciser qui avait le droit de considérer les marchandises comme perdues. Après un débat, il a été décidé de spécifier que l'ayant droit était la personne qui pouvait considérer les marchandises comme perdues. On a noté que cette disposition serait ainsi conforme à l'article 12-2 du projet de convention et à l'article 5-3 des Règles de Hambourg.

85. Il a été demandé si, lorsque les marchandises étaient déclarées perdues conformément au paragraphe 4, mais étaient retrouvées ultérieurement, un tribunal pouvait déclarer que les marchandises n'étaient pas perdues. Des avis divergents ayant été exprimés sur cette question, la Commission a décidé qu'elle n'entrait pas dans le cadre du projet de convention.

86. La Commission a décidé de remplacer, dans le texte anglais, les mots "make them available to" par "place them at the disposal of", étant donné qu'une décision similaire avait été prise pour l'article 3 et pour le paragraphe 3 de l'article 5 (voir par. 54 et 80 ci-dessus).

## Article 6

### Paragraphe 1

87. Le texte soumis à la Commission prévoyait deux limites de la responsabilité en cas de pertes ou dommages subis par les marchandises : une limite inférieure applicable si les marchandises faisaient l'objet d'un transport par mer ou par voies d'eau intérieures et une limite supérieure si les marchandises ne faisaient pas l'objet d'un tel transport. Selon un avis, il serait préférable de prévoir une limite unique, quel que soit le mode de transport, car la double limite qui avait été retenue dans le texte serait difficile à appliquer dans la pratique. Toutefois, selon l'avis qui a prévalu, il fallait conserver cette double limite. En effet, elle tenait compte de la valeur relative différente des marchandises transportées par mer ou par voies d'eau intérieures, d'une part, et des marchandises empruntant d'autres modes de transport, d'autre part. Elle tenait compte également du fait que les limites relatives de responsabilité étaient différentes dans les conventions régissant ces différents modes de transport.

88. Selon un avis, le paragraphe devrait être modifié afin qu'il soit précisé quand, dans la chaîne du transport, devait se produire le transport par mer ou par voies d'eau intérieures pour que la limite inférieure s'applique, c'est-à-dire si les marchandises devaient faire l'objet d'un transport par mer ou par voies d'eau intérieures lorsqu'elles arrivaient au terminal ou lorsqu'elles le quittaient, ou si la limite inférieure s'appliquerait quelle que soit l'étape de la chaîne du transport durant laquelle ce mode de transport était utilisé. Il a été convenu que, pour que la limite inférieure soit applicable, ce transport ne devait pas être éloigné de l'exploitant dans la chaîne du transport; sinon, celui-ci pourrait n'avoir pas connaissance du fait qu'un transport par mer ou par voies d'eau intérieures avait eu lieu. Il a été noté qu'aux termes de la Convention sur le transport multimodal, la limite inférieure s'appliquerait quelle que soit l'étape durant laquelle il y avait transport par mer ou par voies d'eau intérieures. Toutefois, en vertu de ladite Convention, l'opérateur de transport multimodal était partie au contrat pour la totalité du transport et devait donc savoir si un tel mode de transport avait ou non été utilisé. La Commission a convenu que la limite inférieure s'appliquerait à l'exploitant s'il apparaissait, sur la base d'indications objectives dont pouvait disposer l'exploitant, que les marchandises avaient été transportées à destination du terminal ou devaient être transportées au départ du terminal par mer ou par voies d'eau intérieures.

89. La Commission a décidé de reporter son examen des montants des limites de responsabilité qui, dans le texte actuel, étaient indiqués entre crochets, jusqu'à ce qu'elle ait décidé de la forme que prendraient les règles uniformes. Par la suite, la Commission a décidé de laisser les montants entre crochets, la décision définitive sur ce point devant être prise par la conférence de plénipotentiaires qui adoptera la Convention.

90. Il a été proposé d'ajouter, aux côtés de la limite de responsabilité par kilogramme de poids brut, une limite de responsabilité par colis ou unité. A l'appui de cette proposition, on a déclaré que la limite par kilogramme était appropriée pour les expéditions volumineuses de marchandises de faible valeur, mais non pour les marchandises de valeur élevée d'un poids relativement peu important (par exemple du matériel informatique). Une limite par colis ou unité était mieux adaptée à ce dernier type de marchandises. En outre, les limites applicables aux exploitants de terminaux maritimes seraient ainsi alignées sur celles applicables aux transporteurs maritimes, pour lesquels il y avait deux limites possibles, fondées soit sur le poids brut, soit sur le nombre de colis ou unités. Il a été répondu que la question de la limite par colis avait été examinée de manière approfondie au sein du Groupe de travail, mais que cette solution n'avait pas été retenue dans le texte actuel, notamment parce qu'il était difficile de définir un colis ou une unité et parce que l'incorporation de cette deuxième possibilité exigerait l'inclusion de nouvelles dispositions dans le projet de convention, relatives par exemple à la documentation, ce qui compliquerait à l'excès le texte. Aussi a-t-il été décidé de conserver la limite unique de responsabilité par kilogramme de poids brut.

#### Paragraphe 2 et 3

91. La Commission a décidé de conserver les paragraphes 2 et 3 inchangés quant au fond.

#### Paragraphe 4

92. Selon un avis, le paragraphe 4 semblait être repris en substance au paragraphe 2 de l'article 13; aussi a-t-il été proposé, soit que le paragraphe 4 soit supprimé, soit qu'il contienne une référence au paragraphe 2 de l'article 13. Selon l'avis qui a prévalu, le paragraphe 4 devrait être retenu sous sa forme actuelle. En effet, le paragraphe 2 de l'article 13, qui traitait des responsabilités et obligations de l'exploitant, était d'une portée plus large que le paragraphe 4; le paragraphe 4 apportait des éclaircissements utiles en spécifiant que l'exploitant peut accepter des limites de responsabilité supérieures à celles prévues aux paragraphes 1, 2 et 3.

93. On a noté que le paragraphe 4 ne spécifiait pas la forme que devait prendre l'acceptation de l'exploitant. La Commission a convenu que le paragraphe 4, tel que rédigé actuellement, devait être interprété comme signifiant que, quelle que soit la forme que prenait l'acceptation par l'exploitant de limites supérieures, celui-ci était lié par cette acceptation et ne pouvait se rétracter ultérieurement.

#### Article 7

94. Plusieurs observations ont été faites au sujet du titre de l'article 7 qui, dans le texte anglais, est identique à celui de l'article 7 des Règles de Hambourg. On a fait observer que, dans certaines des autres langues, on utilisait un terme ne correspondant pas au mot "claims" utilisé dans le texte anglais. On a aussi demandé pourquoi, dans le titre de l'article, on utilisait le mot "recours" alors qu'au paragraphe 1 on utilisait le mot "action", qui s'entendait d'une action devant un tribunal judiciaire ou arbitral. On a répondu sur ce point que l'utilisation du mot "recours" était satisfaisante puisque l'article s'appliquerait à tout recours contre un exploitant, qu'il s'agisse ou non d'une procédure judiciaire.

95. Selon une opinion, plutôt que d'utiliser l'expression "recours non contractuels", il serait préférable d'utiliser, par exemple, l'expression "recours en responsabilité", afin que le titre corresponde plus exactement au contenu de l'article, qui traitait des recours tant contractuels que non contractuels. En réponse, on a déclaré que le titre était satisfaisant tel qu'il était libellé, car le principal objectif de l'article était de préciser que les limites de responsabilité s'appliqueraient même en cas de recours non contractuel.

96. La Commission a décidé de conserver le titre actuel du texte anglais et de prier le groupe de rédaction de veiller à ce que soit adopté dans les autres langues un titre qui lui corresponde.

#### Paragraphe 1

97. On a émis l'opinion que le mot "autrement" était trop vague, et qu'il fallait le remplacer par les mots "d'une autre nature". On a fait observer que ce mot était censé englober les actions qui dans certains systèmes juridiques ne relevaient ni de la responsabilité contractuelle ni de la responsabilité délictuelle, par exemple en cas de consignation (bailment). La Commission a décidé de conserver le mot "autrement", qui était aussi utilisé au paragraphe 1 de l'article 7 des Règles de Hambourg, et de prier à cet égard le groupe de rédaction de veiller à ce que les termes utilisés dans les autres langues que l'anglais aient exactement le même sens que le mot utilisé en anglais.

## Paragraphe 2

98. On a exprimé l'avis que le paragraphe 2 créait un droit d'action contre les préposés ou mandataires de l'exploitant et contre les autres personnes dont l'exploitant utilisait les services pour exécuter les services relatifs au transport. On a néanmoins fait observer que l'existence d'un tel droit d'action dépendait de la loi nationale applicable et que le paragraphe 2 ne faisait qu'énoncer des exonérations et limites de responsabilité en ce qui concerne les actions pouvant être engagées conformément à la loi applicable contre des personnes autres que l'exploitant.

## Paragraphe 3

99. Pour la Commission, il fallait comprendre ce paragraphe comme indiquant que le montant total des dommages-intérêts pouvant être perçus dans le cadre d'actions distinctes découlant du même incident engagées contre l'exploitant et contre ses préposés ou mandataires ou les autres personnes dont il avait utilisé les services ne pouvait dépasser le montant maximum que l'exploitant pourrait être tenu de payer. La Commission a prié le groupe de rédaction de revoir le texte dans toutes les langues de manière que cela soit bien clair.

100. L'opinion a été exprimée qu'au cas où l'exploitant acceptait, en application du paragraphe 4 de l'article 6, une limite de responsabilité supérieure à celles prévues dans le projet de convention, cette limite supérieure s'appliquerait, en vertu du paragraphe 3, non seulement à l'exploitant, mais aussi à ses préposés et mandataires et aux autres personnes dont il avait utilisé les services. Selon une autre opinion, la limite supérieure ne s'appliquait pas aux préposés et mandataires ni aux autres personnes. La Commission a décidé que cette question devrait être résolue dans chaque cas par interprétation.

## Article 8

### Titre

101. Il a été proposé de modifier le titre de l'article, qui serait alors intitulé "Non-application des limites de responsabilité". En effet, le titre actuel, en faisant référence à la déchéance du "droit" de limiter la responsabilité, introduisait un élément de subjectivité, à savoir le fait que l'opérateur puisse décider de limiter ou non sa propre responsabilité. La Commission a renvoyé cette proposition au groupe de rédaction.

### Paragraphe 1

102. Il a été proposé d'utiliser les mots "limitation de responsabilité" au lieu de "limite de responsabilité", afin d'aligner la terminologie sur celle utilisée au paragraphe 1 de l'article 8 des Règles de Hambourg. Cette proposition a été soumise au groupe de rédaction.

103. Il a en outre été proposé de supprimer les mots "ou de ses préposés ou mandataires", pour les raisons suivantes : si les limites de responsabilité dont bénéficiait l'exploitant pouvaient être supprimées en raison d'actes de ses préposés ou mandataires, l'exploitant ne pourrait plus contracter une assurance, ou ne pourrait le faire qu'au prix fort, et le surcoût qui en résulterait serait, en dernier ressort, supporté par le chargeur. Si l'exploitant lui-même n'avait pas

commis de faute, il était injuste de le priver des limites de responsabilité en raison de défaillances de ses préposés ou mandataires. Cette disposition devrait être conforme au paragraphe 1 de l'article 8 des Règles de Hambourg, en vertu desquelles le transporteur ne peut plus se prévaloir de la limitation de responsabilité en cas d'acte intentionnel ou téméraire de sa part, mais non de ses préposés ou mandataires.

104. Cette proposition n'a pas été adoptée pour les raisons suivantes. Le texte actuel, en vertu duquel l'exploitant ne pouvait plus se prévaloir des limites de responsabilité en cas d'acte intentionnel ou téméraire de ses préposés ou mandataires, mais non d'autres personnes dont il utilisait les services pour l'exécution des services relatifs au transport, était un compromis, auquel était arrivé le Groupe de travail, entre l'avis selon lequel les limites ne devraient être supprimées qu'en cas d'acte intentionnel ou téméraire de l'exploitant lui-même, et l'avis selon lequel elles devraient être supprimées en cas d'acte de cette nature, non seulement de ses préposés ou mandataires, mais également de toute autre personne dont il utilisait les services. Les exploitants étaient souvent des personnes morales qui n'agissaient que par l'intermédiaire de leurs préposés et mandataires; ainsi, la référence à des actes intentionnels ou téméraires de l'exploitant lui-même avait peu de sens dans la pratique. En vertu de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (1924) ("Règles de La Haye") telle que modifiée par un protocole de 1968 ("Règles de La Haye-Visby"), le transporteur ne pouvait se prévaloir des limites de responsabilité en cas d'acte intentionnel ou téméraire de ses préposés ou mandataires; la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) (1956) et la Convention de Varsovie comportaient des dispositions similaires. Le paragraphe 1 de l'article 8 des Règles de Hambourg n'était pas un modèle pour le projet de convention, car l'approche plus restrictive adoptée dans ces Règles faisait partie d'une série de compromis en vertu desquels, entre autres choses, l'exception concernant les fautes de navigation, que pouvait invoquer le transporteur en vertu des Règles de La Haye, avait été éliminée.

105. On a proposé d'ajouter au paragraphe un membre de phrase stipulant que l'exploitant ne peut plus se prévaloir des limites de responsabilité en cas d'actes intentionnels ou téméraires de ses préposés ou mandataires seulement si ces derniers ont agi dans l'exercice de leurs fonctions. A l'appui de cette proposition, on a dit qu'il serait injuste qu'un exploitant soit privé du bénéfice des limites de responsabilité si ses mandataires ou préposés agissaient en dehors de l'exercice de leurs fonctions. La déchéance du bénéfice des limites de responsabilité a pour objet d'inciter les exploitants à contrôler la conduite de leurs préposés ou mandataires; ils ne peuvent cependant contrôler cette conduite lorsque les intéressés agissent hors de l'exercice de leurs fonctions. On a aussi avancé que l'ajout proposé renforcerait la certitude et la stabilité en ce qui concerne les limites de responsabilité. On a ajouté que la notion d'actes commis dans l'exercice des fonctions était connue et avait un sens bien défini dans de nombreux systèmes juridiques.

106. La proposition a suscité des objections pour les raisons suivantes. Il était difficile de déterminer si les préposés ou mandataires avaient agi dans l'exercice de leurs fonctions, et l'ajout proposé encouragerait les actions en justice. Le libellé proposé était vide de sens, du fait que les actes intentionnels et téméraires étaient par leur nature commis hors de l'exercice des fonctions. Entre l'exploitant et celui qui intentait l'action, c'était l'exploitant qui devait supporter le risque que constituaient les actes intentionnels et téméraires de ses préposés et mandataires.

107. Selon une autre opinion, il était implicite qu'une entité n'était responsable du fait de ses préposés ou mandataires que si ces derniers avaient agi dans l'exercice de leurs fonctions. On a néanmoins fait observer que, dans le cadre de l'article 5-1), l'intention du Groupe de travail était que l'exploitant soit responsable des actes de ses préposés et mandataires, et des autres personnes dont il avait utilisé les services, même s'ils avaient agi en dehors de l'exercice de leurs fonctions.

108. Les avis pour ou contre la proposition étant partagés, la Commission a décidé de conserver le texte actuel du paragraphe 1 sans procéder à l'ajout proposé.

109. Une proposition tendant à placer le paragraphe 1 entre crochets afin que l'instance qui adopterait la Convention dans sa forme définitive l'examine n'a pas été adoptée.

110. La Commission a jugé qu'aux termes du paragraphe 1, l'exploitant ne perdait pas le bénéfice des limites de responsabilité en cas d'actes intentionnels ou téméraires des personnes autres que ses préposés ou mandataires dont il avait utilisé les services pour exécuter les services relatifs au transport.

#### Paragraphe 2

111. La Commission a décidé de ne pas modifier le paragraphe quant au fond.

#### Article 9

#### Ensemble du texte

112. Selon un avis, l'optique dans laquelle l'article était rédigé devait être réexaminée. En effet, l'article exigeait d'une personne non spécifiée qu'elle se conforme aux lois ou réglementations applicables concernant le marquage, l'étiquetage, l'emballage des marchandises dangereuses et les documents les accompagnant, faute de quoi l'exploitant pouvait prendre toutes les précautions que les circonstances pouvaient exiger, sans qu'il y ait matière à indemnisation pour leur endommagement ou leur destruction. Comme ces dispositions pouvaient avoir des implications d'une très vaste portée et probablement imprévues, il était préférable de s'en tenir en la matière aux instruments internationaux et nationaux relatifs aux marchandises dangereuses, qui traitaient ces questions directement et complètement. On a fait remarquer également que l'article ne traitait pas de manière satisfaisante la question essentielle de la responsabilité en cas de pertes ou dommages causés par les marchandises dangereuses. Ainsi libellé, l'article impliquait que la responsabilité de l'exploitant pour de tels pertes et dommages était régie par le principe de la faute ou de la négligence présumée en vertu du paragraphe 1 de l'article 5, alors que celui-ci ne devait pas s'appliquer aux marchandises dangereuses prises en garde par l'exploitant. La Commission a jugé néanmoins acceptable, sous réserve d'éventuels perfectionnements et éclaircissements, le texte actuel de l'article 9.

113. On a fait observer qu'il existait une relation entre les articles 9 et 5 du fait que l'article 9 constituait une dérogation aux dispositions relatives à la responsabilité qui faisaient l'objet de l'article 5. On a proposé d'exprimer plus clairement ce lien en plaçant l'article 9 plus près de l'article 5. Selon d'autres avis il fallait laisser l'article 9 à sa place. La Commission, considérant qu'il s'agissait d'une question de rédaction, a renvoyée la question au groupe de rédaction.

114. Il a été proposé d'ajouter à l'article 9 une formule stipulant que l'article ne s'appliquait pas aux cas visés par l'article 4. En effet l'exploitant normalement devait être au courant du caractère dangereux des marchandises qu'il prenait en garde, puisque celui-ci devait être indiqué sur le document accompagnant les marchandises, et le mot "état" figurant au paragraphe 2 de l'article 4 englobait le caractère dangereux des marchandises. La Commission a interprété néanmoins le mot "état" comme s'entendant de l'état endommagé ou non des marchandises et non pas de leur nature dangereuse ou non. La Commission n'a donc pas adopté cette proposition.

#### Chapeau

115. Selon un avis, le "chapeau" devait indiquer qui était tenu de marquer, étiqueter et emballer les marchandises et de les accompagner des documents voulus. On a proposé que le client de l'exploitant soit tenu de le faire. Selon l'avis qui a prévalu, néanmoins, ce point qui était déjà traité dans les textes internationaux et nationaux relatifs au transport des marchandises dangereuses, n'avait pas à être précisé dans le projet de convention car on risquait, ce faisant, de contredire ces textes. Pour des raisons similaires, la Commission n'a pas accepté la suggestion tendant à ce que l'article établisse expressément l'obligation d'informer l'exploitant de la nature dangereuse des marchandises.

116. Une proposition tendant à ce que le chapeau ne vise que les seules marchandises marquées ou étiquetées comme dangereuses, conformément au paragraphe 1 de l'article 13 des Règles de Hambourg, n'a pas été adoptée.

117. Plusieurs propositions ont été faites à propos de la formule "conformément à toute loi ou réglementation applicable concernant les marchandises dangereuses" qui figurait dans le chapeau. On a proposé, par exemple, de supprimer cette formule étant donné qu'elle était inutile et qu'elle ne figurait pas au paragraphe 1 de l'article 13 des Règles de Hambourg. Cette proposition n'a pas été adoptée. On a aussi proposé de conserver cette formule telle quelle, sans préciser à quelle loi ou réglementation on devait se conformer. A l'appui de cette proposition, on a dit que les lois et réglementations de plusieurs pays concernant les marchandises dangereuses étaient applicables aux marchandises prises en garde par l'exploitant et que le présent article ne devait pas écarter la nécessité de se conformer aux lois et réglementations de l'un quelconque d'entre eux. Selon l'avis qui a prévalu, néanmoins, il était souhaitable de mentionner les lois ou réglementations d'un pays précis. On a proposé à cet égard de dire "du pays où est situé le terminal" ou "du pays où les services relatifs au transport sont exécutés". Après un débat, la Commission a décidé de parler de toute loi ou réglementation concernant les marchandises dangereuses applicable dans le pays où les marchandises sont remises à l'exploitant. Il a été entendu que l'expression "toute loi ou réglementation", désignait les lois et réglementations tant internationales que nationales.

118. On a fait observer que, dans le texte actuel, les dispositions des alinéas a) et b) s'appliquaient si les marchandises dangereuses n'étaient pas marquées, étiquetées, emballées ou accompagnées des documents voulus et si l'exploitant "n'[avait] pas connaissance par ailleurs" de leur caractère dangereux. Une proposition a été avancée qui tendait à introduire un élément d'objectivité dans cette dernière condition par l'ajout d'une formule selon laquelle ces dispositions ne s'appliqueraient pas si l'exploitant aurait dû avoir connaissance du caractère dangereux des marchandises. L'avis qui a prévalu était qu'il ne fallait pas partir

du principe que l'exploitant avait connaissance du caractère dangereux des marchandises; aussi cette proposition n'a-t-elle pas été adoptée.

119. Selon un avis, il convenait de réexaminer le mot "habilité" placé à la fin "chapeau", au motif que les précautions visées à l'alinéa a) étaient des obligations, et non des droits, de l'exploitant. Toutefois, selon l'avis qui a prévalu, le mot "habilité" traduisait bien l'objet de l'alinéa a).

Alinéa a)

120. Selon un avis, l'exploitant devrait être tenu de notifier son intention de détruire les marchandises en raison du caractère extrême d'une telle mesure et de la nécessité de protéger les intérêts du propriétaire des marchandises. A l'encontre de cet avis, on a fait observer qu'aux termes de l'article, les marchandises ne seraient détruites que si elles présentaient un danger imminent, ce qui ne laissait pas le temps d'effectuer ladite notification. A la lumière de cette observation, on a proposé que l'exploitant soit tenu de notifier la destruction des marchandises en même temps qu'il y procédait. L'avis qui a prévalu était que l'alinéa garantissait une protection suffisante des intérêts du propriétaire des marchandises dans la mesure où il restreignait le droit de détruire les marchandises sans indemnisation aux cas de danger imminent; la Commission a donc décidé de ne pas imposer une obligation de notification.

121. La Commission a adopté une proposition visant à stipuler à l'alinéa a) que les précautions qui y sont visées doivent être prises par des moyens légitimes.

Alinéa b)

122. On a proposé de stipuler à l'alinéa b) que la personne qui est tenue de rembourser l'exploitant est "la personne qui ne s'est pas acquittée conformément à toute convention internationale ou législation nationale de son obligation de l'informer que les marchandises étaient dangereuses". Pour les tenants de cette proposition, elle contribuait à indiquer clairement qui était tenu de rembourser l'exploitant et à préciser que cette responsabilité s'appuyait sur la notion de faute. Cette proposition a été adoptée en principe mais a été modifiée et rédigée comme suit : "la personne qui ne s'est pas acquittée, conformément à la loi ou à la réglementation applicable, de toute obligation de l'informer que les marchandises étaient dangereuses." Ce libellé correspondait à la décision de la Commission selon laquelle la personne obligée de notifier le caractère dangereux des marchandises devrait être déterminée par des règles internationales ou nationales.

123. Selon un avis, l'exploitant devrait être remboursé pour les dépenses qu'il a engagées pour en vue de prendre les précautions visées à l'alinéa a), même s'il avait connaissance du caractère dangereux des marchandises lorsqu'il les a prises en charge. La Commission a décidé de n'apporter au texte aucun changement de cet ordre.

124. Pour la Commission, il était entendu que l'alinéa b) ne portait nullement atteinte aux droits au remboursement ou au dédommagement des pertes autres que les dépenses visées à l'alinéa b) que pouvait avoir l'exploitant au titre de la loi nationale. Il était également entendu que l'obligation des personnes visées à l'alinéa b), tel que modifié par elle, de rembourser l'exploitant n'écartait pas pour autant toute responsabilité qu'elles pouvaient avoir vis à vis des propriétaires d'autres marchandises se trouvant dans le terminal et ayant été endommagées par les marchandises dangereuses.

## Article 10

### Paragraphe 1

125. Il a été proposé de préciser dans l'article que l'exploitant n'a un droit de rétention sur les marchandises que pour les frais et les créances exigibles. La Commission a accepté la proposition et l'a renvoyée au groupe de rédaction.

126. Selon une proposition, le droit de rétention de l'exploitant sur les marchandises devrait être élargi de manière à couvrir non seulement les frais et créances relatifs à la période pendant laquelle l'exploitant est responsable des marchandises, mais aussi les frais et créances postérieurs à cette période, par exemple les frais d'entreposage continuant à courir lorsque la personne habilitée à recevoir les marchandises ne les a pas enlevées. Cette proposition a été acceptée et renvoyée au groupe de rédaction.

127. Selon une opinion, le paragraphe 1 devrait spécifier que la loi applicable aux arrangements contractuels élargissant les sécurités de l'exploitant serait la loi de l'Etat sur le territoire duquel se trouvent les marchandises. Il a été indiqué, à l'encontre de cette opinion, que cette règle de conflit de lois était dépassée et que, selon des concepts plus modernes, les parties devraient avoir latitude de convenir de la loi applicable. On a toutefois fait observer que la législation de certains Etats ne permettait pas aux parties d'opérer ce choix. D'autres propositions ont été faites, qui visaient à supprimer le membre de phrase "conformément à toute loi applicable", jugé superflu, ou à faire référence à la loi de l'Etat sur le territoire duquel les marchandises sont retenues.

128. La Commission a décidé de faire référence à "la" loi applicable, et non à "toute" loi applicable, pour éviter d'impliquer que les parties sont entièrement libres de choisir la loi pertinente. Il a été demandé au groupe de rédaction d'assurer à cet égard l'harmonisation des versions dans les différentes langues.

### Paragraphe 2

129. La Commission a décidé de maintenir inchangé ce paragraphe.

### Paragraphe 3

130. La Commission a examiné la question de savoir si l'exploitant ne devrait avoir le droit de vendre les marchandises retenues que dans la mesure autorisée par la loi applicable, ou si l'article 10 devrait prévoir que ce droit serait indépendant de ladite loi. A l'appui de la deuxième possibilité, on a indiqué que le fait d'établir une règle uniforme prévoyant le droit de vente éviterait les incertitudes que pourraient susciter les divergences existant entre les systèmes juridiques nationaux quant à la manière de traiter ce point. Il a également été dit que le paragraphe en question serait inutile s'il se bornait à faire dépendre le droit de vente de la loi applicable, car l'existence de ce droit serait déterminée par la loi nationale applicable, même en l'absence d'une telle disposition.

131. L'opinion a toutefois prévalu que le droit de vente ne devrait exister que dans la mesure autorisée par la loi applicable. On a estimé que les lois nationales traitant du droit de vente mettaient en jeu d'importants aspects d'ordre public, ainsi que des approches différentes sur lesquelles il était difficile de parvenir à un accord au plan international.

132. Selon une opinion, le paragraphe devrait faire référence seulement à la loi applicable, sans préciser de quel pays. Il a été noté que la plupart des lois nationales prévoyaient et réglementaient le droit de vente. L'opinion a toutefois prévalu que le paragraphe devrait spécifier une loi nationale donnée. Selon une vue, ce devrait être la loi de l'Etat sur le territoire duquel l'exploitant a son établissement, comme actuellement indiqué dans le paragraphe. Il a été fait observer que certains terminaux de transport se trouvaient à cheval sur la frontière entre deux Etats; dans un tel cas, si la loi applicable était celle de l'Etat sur le territoire duquel se trouvent les marchandises, il y aurait un risque d'incertitude quand à la loi qui s'appliquerait car les marchandises pourraient faire l'objet de services relatifs au transport exécutés des deux côtés de la frontière. En outre, l'exploitant pourrait être incité à placer les marchandises dans une partie du terminal où s'applique le régime qui lui est plus favorable. Selon une autre vue, la loi applicable devrait être celle de l'Etat sur le territoire duquel les marchandises doivent être remises par l'exploitant.

133. La Commission a décidé que la loi applicable devait être la loi de l'Etat sur le territoire duquel se trouvent les marchandises. On a fait observer que si la loi d'un autre Etat s'appliquait, par exemple celle de l'Etat sur le territoire duquel l'exploitant a son établissement, un Etat dont la loi nationale ne reconnaît pas le droit de vente risquerait de devoir tolérer la vente des marchandises se trouvant sur son territoire si leur vente était autorisée par la loi de l'autre Etat; retenir une telle disposition pourrait rendre le projet de convention inacceptable pour les Etats où le droit de vente n'existe pas. Il a également été indiqué que cette formule - la loi de l'Etat sur le territoire duquel se trouvent les marchandises - représente la règle courante de conflit de lois.

134. Selon un avis, l'exploitant ne devait pouvoir vendre les marchandises retenues que dans la mesure où leur valeur était proportionnelle au montant de sa créance. Toutefois, on a fait remarquer que, dans certains cas, il n'était pas possible de scinder les marchandises pour obtenir cette proportionnalité. On a en outre indiqué qu'il n'était pas nécessaire d'incorporer la notion de proportionnalité dans le texte, puisqu'elle était déjà contenue implicitement dans le droit de vente. De plus, les dispositions du paragraphe 4, et en particulier l'obligation de l'exploitant de rendre compte du produit de la vente offraient une protection suffisante au propriétaire des marchandises. A l'encontre de cette idée, on a cependant fait observer que les marchandises faisant l'objet d'une vente forcée étaient parfois vendues à des prix inférieurs à leur valeur réelle; l'obligation de l'exploitant de rendre compte du produit de la vente ne protégeait pas suffisamment le propriétaire des marchandises dans ces cas-là. La Commission a décidé d'introduire la notion de proportionnalité dans ce paragraphe en stipulant que l'exploitant est habilité à vendre "tout ou partie" des marchandises.

135. La Commission n'a pas adopté une proposition aux termes de laquelle l'exploitant aurait été habilité à ne vendre que les marchandises appartenant à son client et non les marchandises appartenant à des tiers.

136. La Commission a décidé que les règles prévues à la deuxième phrase du paragraphe 3 devaient s'appliquer non seulement au conteneur mais aussi aux palettes et articles similaires de transport et d'emballage. Elle a renvoyé au groupe de rédaction une proposition visant à préciser le dernier membre de phrase du paragraphe en modifiant son libellé de la façon suivante : "sauf si l'exploitant a apporté des réparations ou améliorations" aux conteneurs.

#### Paragraphe 4

137. Il a été proposé que l'exploitant soit tenu d'observer un délai raisonnable, après avoir notifié son intention de vendre les marchandises, pour procéder à la vente. Un tel délai tiendrait compte de la possibilité de retards dans la transmission de l'avis et laisserait au propriétaire des marchandises suffisamment de temps pour prendre les mesures nécessaires en vue de protéger ses intérêts. A l'encontre de la proposition, les points de vue suivants ont été exprimés : la notion de délai raisonnable n'était pas suffisamment précise; le paragraphe obligeait l'exploitant à déployer des efforts raisonnables pour aviser de son intention le propriétaire, et on ne percevait pas clairement quel serait le point de départ du délai si ces efforts n'aboutissaient pas; l'introduction d'un délai romprait l'équilibre établi par le paragraphe; l'obligation de laisser un délai raisonnable au propriétaire des marchandises pour protéger ses intérêts était déjà implicitement contenue dans l'obligation faite à l'exploitant de l'aviser; en tout état de cause, cette obligation était normalement prévue dans la loi nationale qui, conformément au paragraphe 4, régissait l'exercice du droit de vente. En conséquence, cette proposition n'a pas été adoptée.

138. Une proposition tendant à remplacer dans le texte anglais les mots "in other respects" par "in all other respects" a été renvoyée au groupe de rédaction.

#### Article 11

##### Paragraphe 1

139. Le groupe de rédaction a été chargé d'aligner le texte du paragraphe 1 sur celui de l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 4.

140. Il a été proposé de préciser que l'avis de perte ou de dommage devra être donné sous forme écrite, celle-ci englobant les télégrammes et télex, à titre d'exception à la règle générale concernant la forme de l'avis, énoncée à l'alinéa e) de l'article premier. La Commission n'a pas retenu cette proposition.

141. Selon une opinion, le délai de un jour ouvrable pour l'avis de perte ou dommage apparent était trop court pour permettre à la personne qui reçoit les marchandises de les inspecter et de donner l'avis en question. La Commission a décidé de porter ce délai à trois jours ouvrables.

142. Il a été suggéré d'insérer, après le membre de phrase "personne habilitée à en prendre livraison", le membre de phrase "auprès de l'exploitant", pour éviter des incertitudes en cas d'exploitants de transport combiné ou de chargements conteneurisés. Cette suggestion, considérée comme étant de nature rédactionnelle, a été renvoyée au groupe de rédaction.

##### Paragraphe 2

143. La Commission a décidé que le délai de 7 jours prévu au paragraphe 2 devrait être porté à 15 jours. Au sujet du jour à partir duquel court ce délai, la Commission a noté que les versions dans certaines langues mentionnaient le jour où les marchandises sont parvenues à leur destination finale, tandis que d'autres mentionnaient le jour où elles sont parvenues au "consignee" (consignataire) ou au destinataire final. La Commission a estimé que le délai devrait commencer à courir du moment où les marchandises sont parvenues à leur destinataire final, qui serait en mesure de les inspecter. La Commission a préféré le terme "destinataire final"

à celui de "consignee" (consignataire), qui pourrait être à tort interprété comme visant une personne intervenant à un stade du transport des marchandises qui serait antérieur au stade où celles-ci sont amenées à leur destination finale.

144. Selon une opinion, le délai de 45 jours prévu pour l'avis n'était pas suffisant, car il se pourrait que les marchandises continuent à être transportées longtemps après leur remise par l'exploitant. Il a donc été proposé, soit de supprimer toute la disposition se lisant "mais en aucun cas plus de 45 jours consécutifs après le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison", soit de porter ce délai à 90 jours. Selon l'opinion qui a prévalu, la disposition en question était utile et devrait être maintenue. La Commission a décidé de modifier le délai pour le fixer à 60 jours, durée prévue à l'article 19 des Règles de Hambourg.

145. Il a été suggéré d'insérer, au paragraphe 2, après le membre de phrase "si l'avis n'est pas donné", les termes "à l'exploitant", qui figurent dans un contexte analogue au paragraphe 1.

#### Paragraphe 3, 4 et 5

146. La Commission a décidé de ne pas apporter de modification de fond à ces paragraphes.

### Article 12

#### Paragraphe 1

147. Il a été déclaré que le délai de deux ans était contraire aux lois en vigueur dans certains systèmes juridiques. Il a donc été proposé qu'au lieu de fixer un délai précis, le paragraphe stipule le délai en vigueur dans l'Etat où se trouvent les marchandises. Cette proposition n'a pas été adoptée.

#### Paragraphe 2

148. Il a été proposé de préciser, à la fin du paragraphe, qu'il s'agissait du paragraphe 4 de l'article 5. Cette proposition a été renvoyée au groupe de rédaction.

149. A propos de la première partie du paragraphe, qui stipule que le délai de prescription court à partir du jour où l'exploitant a remis les marchandises à une personne habilitée à en prendre livraison, on a proposé de supprimer le membre de phrase "à une personne habilitée à en prendre livraison". A l'appui de cette proposition, on a déclaré que le délai de prescription devrait courir même si l'exploitant avait remis les marchandises à une personne non habilitée. Selon un autre point de vue, le délai ne devait pas courir dans un tel cas. Cette proposition n'a pas été adoptée.

150. Il a été décidé d'ajouter au membre de phrase "où l'exploitant a remis les marchandises à une personne habilitée à en prendre livraison" la formule "ou les a mises à sa disposition".

151. Il a été proposé que la personne à aviser de la perte des marchandises ne soit pas l'ayant droit, mais la personne habilitée à en prendre livraison. A l'appui de cette proposition, il a été déclaré que l'était normalement cette dernière personne

que l'exploitant avisait de la perte des marchandises. Il a été déclaré, en outre, que l'exploitant ne devait pas avoir à rechercher qui était l'ayant droit pour savoir qui il devait aviser. Selon l'avis qui a prévalu, la formulation actuelle devait être retenue, compte tenu de l'amendement au paragraphe 4 de l'article 5, précédemment adopté par la Commission, en vertu duquel l'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues.

152. En ce qui concerne l'avis de perte des marchandises, il a été proposé de préciser si le délai de prescription courait à partir du jour de l'envoi ou de la réception dudit avis. Cette proposition n'a pas été adoptée.

153. Il a été proposé d'insérer la formule "au plus tôt" devant le membre de phrase "le jour où l'exploitant avise...". Il a été expliqué que cette proposition avait pour but de stipuler que, en cas de perte totale des marchandises, le délai de prescription courait à partir du jour où l'exploitant avisait l'ayant droit que les marchandises étaient perdues, mais que si l'avis était donné après la période de 30 jours après laquelle les marchandises pouvaient être considérées comme perdues en vertu du paragraphe 4 de l'article 5, le délai de prescription courait à compter de l'expiration de ce délai de 30 jours. Cette proposition a été adoptée en principe et renvoyée au Groupe de rédaction.

#### Paragraphe 3 et 4

154. La Commission a décidé de conserver la teneur des paragraphes 3 et 4 sans les modifier.

#### Paragraphe 5

155. On a estimé que le paragraphe 5 sous sa forme actuelle était source d'incertitude pour l'exploitant, lequel restait exposé à l'exercice d'actions récursoires pour certaines personnes après que celles-ci auraient été déclarées responsables dans le cadre d'une action engagée à leur encontre, ce qui pouvait se produire plusieurs années après la remise des marchandises par l'exploitant. En réponse à cet argument, on a affirmé que l'exploitant était protégé par l'obligation faite à la personne qui exerçait l'action récursoire d'aviser l'exploitant de l'action engagée contre elle-même. La Commission a décidé de ne pas modifier la teneur du paragraphe.

156. On a fait observer que, dans le cadre du texte actuel, la personne qui exerçait l'action récursoire devait aviser l'exploitant de l'action engagée contre elle-même dans un "délai raisonnable"; il a été affirmé que ces mots n'étaient pas suffisamment précis. Plusieurs propositions ont été faites, aux fins de spécifier un délai précis ou de stipuler que l'avis devait être donné "immédiatement" ou "sans délai anormal". La Commission a décidé de conserver la référence actuelle à un "délai raisonnable".

157. Il a été proposé d'aligner le paragraphe 5 sur l'article 20-5 des Règles de Hambourg en stipulant que l'action récursoire pourrait être exercée dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites étaient engagées, mais que le délai alloué ne devait pas être inférieur à celui de 90 jours actuellement mentionné dans le paragraphe. Cette proposition n'a pas été adoptée.

158. Il a été proposé de modifier ce paragraphe pour prévoir qu'une action récursoire pouvait être exercée contre l'exploitant non seulement dans le délai de

90 jours après que la personne qui exerçait l'action récursoire avait été déclarée responsable dans le cadre de l'action engagée contre elle-même ou avait réglé la réclamation sur laquelle se fondait ladite action, mais également dans le délai de 90 jours après que la personne qui exerçait l'action récursoire avait réglé la réclamation qui lui avait été adressée même si aucune action n'avait été engagée. Cette proposition n'a pas été adoptée.

159. La Commission a fait savoir que, selon son interprétation, l'"action récursoire" mentionnée dans ce paragraphe visait non seulement une procédure judiciaire mais aussi une procédure arbitrale.

#### Articles 13 et 14

160. La Commission a décidé de ne pas apporter de modifications de fond à ces articles.

#### Article 15

161. Une proposition tendant à ce que le texte de l'article 15 soit placé parmi les clauses finales a été renvoyée au groupe de rédaction.

162. On a proposé la suppression des mots "ayant force obligatoire dans un Etat partie à la présente Convention ou de toute loi d'un tel Etat qui donne effet à une convention internationale relative au transport international de marchandises ou qui en dérive". A l'appui de cette proposition, il a été affirmé que la Convention ne devait pas être subordonnée à la loi nationale. En faveur du maintien de ce membre de phrase, on a fait valoir qu'il avait pour objet de préserver les droits et obligations résultant d'une législation nationale qui incorporait au droit interne les dispositions de conventions relatives au transport international de marchandises. En particulier, l'expression "qui donne effet" renvoyait à la législation de certains pays, portant application de conventions internationales auxquelles ces pays étaient parties. Les mots "ou qui en dérive" visaient les lois d'autres pays dérivées des dispositions de conventions relatives au transport international auxquelles le pays considéré n'était pas devenu partie et qui correspondaient à ces dispositions. Cette proposition n'a pas été acceptée. La Commission a estimé que le libellé en cause ne subordonnait pas le projet de convention aux lois nationales qui n'étaient pas dérivées d'une convention relative au transport international de marchandises ou qui n'y donnaient pas effet.

#### Article 16

163. On a noté que cet article était calqué sur le modèle de clause relative à une unité de compte universelle adopté par la Commission à sa quinzième session en 1982 6/. La Commission a décidé de conserver ce paragraphe sans le modifier quant au fond.

#### Article 17

#### Observation générale

164. La Commission a noté que cet article était fondé sur le modèle de clause relative à une procédure pour l'ajustement des limites de responsabilité qu'elle avait adopté à sa quinzième session en 1982 (A/37/17, par. 63, annexe III) et sur l'article 5 du Protocole de 1984 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

## Paragraphe 1

165. En ce qui concerne les termes "Etat[s] contractant[s]" figurant dans le chapeau et à l'alinéa a) du paragraphe 1, la Commission s'est de nouveau penchée sur la terminologie qui devrait être utilisée dans le projet de convention, c'est-à-dire sur la question de savoir si l'on devait utiliser "Etat contractant" ou "Etat partie" (voir par. 44 ci-dessus). Selon une opinion, il fallait utiliser l'expression "Etat partie" dans tout le texte du projet de convention. La Commission a néanmoins décidé de remplacer l'expression "Etat contractant" par l'expression "Etat partie" partout où elle était utilisée dans les articles 1 à 16 et, à l'article 17, de conserver l'expression "Etat contractant" dans le chapeau mais de remplacer dans l'alinéa a) "Etats contractants" par "Etats parties". La Commission a pris cette décision pour s'aligner sur la terminologie de l'article 2 de la Convention de Vienne sur le droit des traités : l'expression "Etat partie" était utilisée pour désigner un Etat pour lequel la Convention était en vigueur, l'expression "Etat contractant" pour désigner un Etat qui avait consenti à être lié par la Convention en déposant un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, que la Convention soit ou non entrée en vigueur en ce qui le concerne. La Commission a prié le Comité de rédaction de donner effet à sa décision dans les dispositions ultérieures de l'article 17 et dans les clauses finales.

166. En ce qui concerne l'alinéa b), on a exprimé les craintes ci-après : fonder la modification des limites de responsabilité dans le projet de convention sur la modification des limites de responsabilité dans des conventions énumérées dans une liste exhaustive n'était pas souhaitable parce que certaines des conventions en question pouvaient tomber en désuétude et de nouvelles conventions être conclues; comme le mécanisme prévu à l'alinéa b) était automatique, il pouvait en résulter un nombre excessif de convocations de commissions chargées d'examiner l'opportunité de modifier les limites dans la convention; tel que l'alinéa était libellé, la procédure de modification des limites dans le projet de convention devrait être engagée même si aucun Etat partie ne le demandait. On a proposé, pour répondre à ces craintes, que la liste de conventions figurant à l'alinéa b) soit seulement illustrative, et non définitive ou exhaustive, que la fréquence des convocations de la Commission de révision soit limitée et que le mécanisme prévu à l'alinéa b) ne puisse s'appliquer que si au moins un Etat avait aussi demandé la convocation de la Commission.

167. Une autre proposition visait à supprimer l'alinéa b) dans son intégralité, au motif que s'il était nécessaire de modifier les limites de responsabilité dans le projet de convention, un nombre suffisant d'Etats demanderaient la convocation d'une commission de révision en application de l'alinéa a). La Commission a adopté cette proposition.

168. La Commission a accepté une proposition tendant à l'insertion de la disposition suivante ou d'une disposition d'effet analogue :

"Si la présente Convention entre en vigueur plus de cinq ans après qu'elle a été ouverte à la signature, le dépositaire convoquera une réunion de la Commission dans l'année suivant l'entrée en vigueur."

169. Une proposition tendant à combiner la proposition visée au paragraphe 167 ci-dessus avec le paragraphe 5 a été renvoyée au groupe de rédaction pour examen.

## Paragraphe 2

170. La Commission a décidé de ne pas modifier ce paragraphe quant au fond.

## Paragraphe 3

171. Il a été proposé de supprimer le paragraphe 3 : il était inutile en ce qu'il disposait simplement qu'il fallait tenir compte de toutes les considérations pertinentes pour décider de modifier ou non les limites de responsabilité. Selon l'opinion qui a prévalu, ce paragraphe mettait au contraire utilement en lumière les considérations particulièrement pertinentes. La Commission a donc décidé de le conserver, sous réserve de propositions visant à améliorer la rédaction du chapeau et à modifier l'alinéa a), qui ont été renvoyées au groupe de rédaction pour examen.

## Paragraphe 4

172. Une proposition qui n'a pas été acceptée visait à ajouter au paragraphe 4 la phrase suivante ou une phrase similaire :

"Les modifications sont adoptées par la Commission à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants, à condition qu'au moins la moitié des membres soient présents au moment du vote."

## Paragraphe 5

173. Une proposition qui visait à modifier l'ordre des paragraphes pour rapprocher le paragraphe 5 du paragraphe 1 a été renvoyée au groupe de rédaction pour examen.

## Paragraphe 6

174. On a fait observer qu'aux termes du paragraphe 6, une modification n'entrerait pas en vigueur avant que 36 mois se soient écoulés depuis que son adoption avait été notifiée aux Etats contractants par le dépositaire, un délai qui était jugé trop long. On a donc proposé de ramener à 12 mois les deux délais de 18 mois prévus dans ce paragraphe, de telle manière qu'il suffirait de 24 mois pour qu'une modification entre en vigueur. Contre cette proposition, on a fait observer que, dans le Protocole de 1984 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la durée des délais était de 18 mois et que ce chiffre représentait un compromis. En ce qui concerne le premier délai de 18 mois prévu au paragraphe 6, on a déclaré qu'un délai d'une telle durée était nécessaire pour les pays où une modification des limites de responsabilité nécessitait un examen et une décision du parlement. La Commission a décidé de conserver 18 mois comme durée des délais.

## Paragraphes 7, 8 et 9

175. La Commission a décidé de ne pas modifier ces paragraphes quant au fond.

### F. Examen du projet de clauses finales élaboré par le Secrétariat (A/CN.9/321) (articles A à I)

176. La Commission a examiné les clauses finales sur la base des projets d'articles A à I élaborés par le secrétariat qui lui étaient soumis dans le document A/CN.9/321.

## Article A

177. La Commission a décidé de ne pas apporter de modification de fond à cet article.

## Article B

### Paragraphe 1

178. On a noté que ce paragraphe contenait deux variantes pour l'adoption de la Convention. Aux termes de la première variante, l'Assemblée générale, sur recommandation de la sixième Commission, mettrait la dernière main au projet de convention, l'adopterait et ouvrirait la Convention à la signature des Etats. Aux termes de la seconde variante, l'Assemblée générale convoquerait une conférence diplomatique qui donnerait au projet de convention sa forme définitive et l'adopterait, et ouvrirait la Convention à la signature. Ayant décidé de recommander à l'Assemblée générale de renvoyer le projet de convention à une conférence diplomatique, la Commission a adopté la deuxième de ces variantes (voir par. 225 ci-dessous).

### Paragrapes 2, 3 et 4

179. La Commission a décidé de ne pas apporter de modification de fond à ces paragraphes.

## Article C

180. La Commission a décidé de ne pas apporter de modification de fond à cet article.

## Article D

181. On a proposé d'autoriser les Etats à faire une réserve excluant l'article 12 relatif au délai de prescription avant l'expiration duquel les procédures judiciaires ou arbitrales pouvaient être engagées. On a déclaré que dans le système juridique d'un Etat au moins, les procédures judiciaires concernant la matière régie par le projet de convention n'étaient pas soumises à prescription et que si aucune réserve n'était permise, l'Etat intéressé pourrait n'être pas en mesure d'adhérer à la Convention.

182. Selon une autre proposition, on devait permettre aux Etats de faire une réserve limitant l'application de la Convention à certains types d'exploitants de terminaux. On a déclaré à cet égard que les services relatifs au transport étaient exécutés par une grande variété de terminaux se servant de différents modes de transport, manipulant différents types de marchandises et usant de techniques plus ou moins avancées, et que les Etats pourraient ne pas juger souhaitable de soumettre toutes les opérations concernées à un régime juridique unique. On a en outre dit à l'appui de ces propositions que la possibilité de faire des réserves permettrait à un plus grand nombre d'Etats de devenir parties à la Convention.

183. A l'opposé, on a déclaré qu'autoriser des réserves nuirait à l'objectif d'uniformisation du droit qui était celui du projet de convention. De plus, la proposition tendant à permettre aux Etats de limiter l'application de la Convention à certains types d'exploitants de terminaux était, selon les mêmes critiques,

contraire à l'objectif consistant à combler les lacunes que laissent subsister les conventions internationales régissant les divers modes de transport. Si, selon une opinion, la décision d'autoriser ou non les réserves devait être laissée à la conférence diplomatique, l'opinion a prévalu que le projet de convention devait disposer expressément qu'aucune réserve à la Convention n'était autorisée.

#### Article E

184. La Commission a décidé de ne pas apporter de modification de fond à cet article.

#### Article F

##### Paragraphe 1

185. Des avis divers se sont exprimés en ce qui concerne le nombre de ratifications ou actes similaires nécessaires à l'entrée en vigueur de la Convention. Selon un avis, un nombre de cinq ratifications ou actes similaires, comme cela est indiqué entre crochets dans le texte actuel de l'article F est insuffisant car seul un chiffre sensiblement plus élevé répondrait à l'objectif du projet de convention, à savoir l'unification du droit en matière de responsabilité des exploitants de terminaux de transport. Les chiffres de 15, 20 (comme cela est stipulé dans les Règles de Hambourg) ou 30 (comme l'exige la Convention sur le transport multimodal) ont été proposés.

186. Selon d'autres avis, le nombre de ratifications ou actes similaires nécessaires à l'entrée en vigueur de la Convention devrait être peu élevé. On a indiqué qu'un chiffre peu élevé était plus propre à promouvoir l'uniformité. En fixant un chiffre élevé, on retarderait considérablement l'entrée en vigueur de la convention. Avec un chiffre faible, la Convention entrerait en vigueur plus rapidement et l'expérience relative à d'autres conventions avait montré que l'entrée en vigueur d'une convention avait pour effet d'attirer de nouvelles parties. On a également indiqué que les Etats qui ne souhaitaient pas appliquer la Convention pouvaient simplement ne pas y devenir parties, mais qu'ils ne devaient pas, en exigeant un nombre élevé de ratifications ou actes similaires, empêcher l'entrée en vigueur la plus rapide possible de la Convention pour les Etats qui la souhaitaient. Après de longs débats, la Commission a opté pour le chiffre de cinq ratifications.

##### Paragraphe 2 et 3

187. La Commission a décidé de ne pas apporter de modification de fond à ces paragraphes.

#### Article G

##### Paragraphe 1

188. En ce qui concerne les références aux "Etats contractants", la Commission a décidé de se conformer à sa décision relative au paragraphe 1 de l'article 17 (voir par. 165 ci-dessus) et de rédiger comme suit le paragraphe 1 de l'article G :

"A la demande d'un tiers au moins des Etats parties à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention."

## Paragraphe 2

189. La Commission a décidé de ne pas apporter de modification de fond à ce paragraphe.

## Article H

190. Une proposition visant à incorporer aux clauses finales les dispositions de l'article 17 du texte actuel a été renvoyée au groupe de rédaction.

## Article I

191. La Commission a décidé de ne pas apporter de modification de fond à cet article.

## Clause de conclusion

192. La Commission a décidé de ne pas apporter de modification de fond à la clause de conclusion.

### G. Examen des articles du projet de convention soumis par le groupe de rédaction (articles premier à 25)

193. Le texte du projet de convention soumis par le groupe de rédaction était celui approuvé par le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux à sa onzième session (A/CN.9/298, annexe I), auquel avaient été incorporées les décisions prises par la Commission à sa session en cours. Le texte contenait aussi des modifications rédactionnelles visant à en faciliter la compréhension, à en assurer la cohérence dans chacune des versions linguistiques et à assurer la correspondance entre les diverses versions.

194. Les paragraphes ci-après décrivent les modifications apportées par la Commission à certains des projets d'articles soumis par le groupe de rédaction. D'autres modifications mineures, en particulier celles qui n'affectent pas toutes les versions linguistiques, ne sont pas expressément mentionnées. Sous réserve de ces modifications, le texte des projets d'articles soumis par le groupe de rédaction est tel qu'il figure à l'annexe I au présent rapport. Les paragraphes ci-après relatent aussi les débats qui ont eu lieu à la Commission sur certains des projets d'articles soumis par le groupe de rédaction.

### Titre du projet de convention

195. En ce qui concerne les mots "dans le commerce international" figurant dans le titre, on a émis l'opinion que les mots "dans les transports internationaux" refléteraient mieux le champ d'application du projet de convention. On a noté que certains types de marchandises auxquels le projet de convention s'appliquerait, par exemple le matériel et les présentoirs pour les expositions et les fournitures de secours en cas de catastrophe, seraient dans les transports internationaux mais pas dans le commerce international. La Commission a approuvé le titre tel qu'il lui a été soumis par le Groupe de travail.

## Article premier

196. La Commission est convenue que les exemples de services relatifs au transport figurant au paragraphe d) indiquaient clairement que ces services comprennent uniquement des opérations physiques et non, par exemple, des services financiers. La Commission a approuvé cet article tel qu'il lui a été soumis par le groupe de rédaction.

## Article 2

197. On a demandé s'il était nécessaire de définir l'expression "Etat partie". On a convenu que l'interprétation de cette expression qu'avait donnée la Commission et qui était reflétée dans le présent rapport (voir par. 165 ci-dessus) était suffisante. La Commission a approuvé cet article tel qu'il lui a été soumis par le groupe de rédaction.

## Article 3

198. La Commission a approuvé cet article tel qu'il lui a été soumis par le groupe de rédaction.

## Article 4

### Paragraphe 1

199. On a exprimé certaines réserves en ce qui concerne le texte de ce paragraphe. Une opposition s'est manifestée contre la décision de supprimer, à l'alinéa 1 a), la référence à l'état et la quantité des marchandises. La Commission a approuvé ce paragraphe tel qu'il lui a été soumis par le groupe de rédaction.

### Paragraphe 2 et 3

200. La Commission a approuvé ces paragraphes tels qu'ils lui ont été soumis par le groupe de rédaction.

### Paragraphe 4

201. On a exprimé des réserves sur le texte soumis par le groupe de rédaction, qui était fondé sur le paragraphe 3 de l'article 14 des Règles de Hambourg. Ces réserves visaient la clause subordonnant la validité du procédé utilisé pour la signature à la loi nationale, et le fait que le paragraphe limitait les formes de signature autorisées à celles faisant appel à des moyens mécaniques ou électroniques. On a exprimé une préférence pour une disposition libellée comme suit ou en des termes similaires : "Le terme 'signature' désigne la signature manuscrite ou un fac-similé de celle-ci, ou une authentification équivalente effectuée par tout autre moyen". Cette définition était extraite du paragraphe k de l'article 5 de la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux (1988). La Commission a approuvé le paragraphe 4 tel qu'il lui a été soumis par le groupe de rédaction.

## Article 5

202. La Commission a approuvé cet article tel qu'il lui a été soumis par le groupe de rédaction.

#### Article 6

203. En ce qui concerne l'alinéa 1 b), on a émis l'opinion que cet alinéa ne tenait pas compte de la décision de la Commission à l'effet que la limite inférieure de responsabilité devait s'appliquer uniquement s'il apparaissait à l'exploitant, sur la base des indications objectives dont il pouvait disposer, que les marchandises avaient été transportées jusqu'à lui par mer ou par une voie d'eau intérieure, ou devaient être ainsi transportées après qu'il les aurait remises. La Commission a approuvé cet article tel qu'il lui a été soumis par le groupe de rédaction.

#### Article 7

204. On a exprimé une réserve en ce qui concerne le titre de l'article arrêté par la Commission et repris par le groupe de rédaction; on a déclaré qu'il ne reflétait pas correctement le contenu de l'article, qui avait trait aux actions tant contractuelles que non contractuelles. La Commission a aligné sur le titre en anglais les titres de certaines versions linguistiques autres que la version anglaise et approuvé l'article tel qu'il lui a été soumis par le groupe de rédaction.

#### Article 8

205. On a exprimé une réserve en ce qui concerne le titre de l'article arrêté par la Commission et repris par le groupe de rédaction, au motif que l'emploi du mot "droit" impliquait que l'exploitant pouvait décider ou non de limiter sa propre responsabilité. La Commission a approuvé cet article tel qu'il lui a été soumis par le groupe de rédaction.

#### Article 9

206. On a critiqué l'endroit où le mot "licite" avait été placé au paragraphe a) : on pouvait penser que seule "toute autre manière" par laquelle l'exploitant disposait des marchandises dangereuses devait être licite, et que l'exploitant pouvait détruire les marchandises ou les rendre inoffensives de manière illicite. Selon une autre opinion, le mot "licite" ne devait pas être utilisé du tout, car il impliquait que la destruction de marchandises en général était licite : il serait préférable que le paragraphe habilite l'exploitant à détruire les marchandises ou à en disposer d'une manière qui ne cause pas de dommage à l'environnement. La Commission a approuvé cet article tel qu'il lui a été soumis par le groupe de rédaction.

#### Article 10

207. Une réserve a été exprimée en ce qui concerne le paragraphe 1, au motif qu'il ne reflétait pas la décision prise par la Commission à l'effet que l'exploitant devait pouvoir exercer son droit de rétention non seulement pour les frais et créances afférents à la période pendant laquelle il était responsable des marchandises, mais aussi des frais encourus alors qu'il n'en était plus responsable. La Commission a approuvé cet article tel qu'il lui a été soumis par le groupe de rédaction.

#### Article 11

208. En ce qui concerne le paragraphe 2, on a dit qu'il serait préférable d'utiliser les mots "destination finale" au lieu de "destinataire final" comme

l'avait décidé la Commission. La Commission a approuvé cet article tel qu'il lui a été soumis par le groupe de rédaction.

#### Article 12

209. On a exprimé une réserve en ce qui concerne le décision de la Commission de conserver l'article 12. La Commission a approuvé cet article tel qu'il lui a été soumis par le groupe de rédaction.

#### Articles 13, 14, 15, 16, 17 et 18

210. La Commission a approuvé ces articles tels qu'ils lui ont été soumis par le groupe de rédaction.

#### Article 19

211. Il a été décidé de supprimer le mot "contractant" aux paragraphes 1 et 4. Selon un avis, il convenait de modifier le paragraphe 3 de sorte qu'il tienne compte de la disposition figurant à l'article 2 l) b), qui a été ajoutée par la Commission. Sous réserve de la suppression du mot "contractant", la Commission a approuvé l'article tel qu'il lui a été soumis par le groupe de rédaction.

#### Article 20

212. Selon un avis, les Etats devraient pouvoir faire des réserves à la Convention. L'article 20 tel qu'il a été soumis à la Commission par le groupe de rédaction a donc suscité une certaine opposition. La Commission a décidé de l'approuver.

#### Articles 21, 22 et 23

213. La Commission a approuvé ces articles tels qu'ils lui ont été soumis par le groupe de rédaction.

#### Article 24

##### Paragraphe 1

214. On a regretté que la Commission ait décidé de supprimer l'alinéa b). La Commission a approuvé ce paragraphe tel qu'il lui a été soumis par le groupe de rédaction.

##### Paragraphe 2 et 3

215. La Commission a approuvé ces paragraphes tels qu'ils lui ont été soumis par le groupe de rédaction.

##### Paragraphe 4

216. On a fait valoir que les conventions relatives au transport visées à l'alinéa 4 a) sont celles qui sont énumérées à l'annexe II du document A/CN.9/298. La Commission a approuvé ce paragraphe tel qu'il lui a été soumis par le groupe de rédaction.

#### Paragraphes 5, 6 et 7

217. La Commission a approuvé ces paragraphes tels qu'ils lui ont été soumis par le groupe de rédaction.

#### Paragraphe 8

218. Certains participants ont souhaité que les mots "Etat partie" soient remplacés par les mots "Etat contractant" ou "Etat" au motif que ce paragraphe, tel qu'il a été soumis à la Commission par le groupe de rédaction, ne prévoyait pas les cas dans lesquels un Etat qui avait ratifié la Convention ou y avait adhéré et pour qui la Convention n'était pas encore entrée en vigueur, souhaitait la dénoncer. A l'encontre de cette opinion, on a indiqué que ce paragraphe était lié de manière cohérente au paragraphe 7 qui traitait de l'acceptation et de l'entrée en vigueur de modifications vis-à-vis des Etats parties. La Commission a approuvé ce paragraphe tel qu'il lui a été soumis par le groupe de rédaction.

#### Paragraphes 9 et 10

219. La Commission a approuvé ces paragraphes tels qu'ils lui ont été soumis par le groupe de rédaction.

#### Article 25

220. La Commission a approuvé cet article tel qu'il lui a été soumis par le groupe de rédaction.

#### Clause de conclusion

221. La Commission a approuvé la clause de conclusion telle qu'elle lui a été soumise par le groupe de rédaction.

222. La Commission a félicité le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux d'avoir élaboré un projet de convention d'aussi haute qualité. La Commission a aussi exprimé sa gratitude à M. Michael Joachim Bonell (Italie), qui a présidé le Groupe de travail pendant qu'il élaborait le projet de convention, ainsi qu'au Président de l'actuelle session, M. Jaromir Ruzicka (Tchécoslovaquie), qui a présidé à l'examen et à l'adoption du projet de convention par la Commission.

#### H. Procédure d'adoption du projet de convention en tant que convention

223. La Commission s'est penchée sur les procédures qui pourraient être appliquées en vue de l'adoption du projet de convention en tant que convention. Le Secrétariat lui a présenté un état des incidences financières qu'aurait la tenue d'une conférence diplomatique. La Commission a vivement souhaité recommander à l'Assemblée générale la convocation d'une conférence diplomatique. Elle a estimé avoir élaboré un projet de convention comportant des règles juridiques complètes et judicieuses réglementant un volet important du commerce international. Elle a concédé, toutefois, que certaines questions soulevées à propos de divers articles n'avaient pas été réglées définitivement et que le projet de convention était susceptible d'être encore amélioré à certains égards. Elle était convaincue qu'à l'issue d'une ultime série de négociations, on aboutirait à un accord sur ces questions et à des améliorations du texte.

224. Pour pouvoir obtenir ces résultats, la Commission a jugé particulièrement important que ces nouvelles négociations réunissent tous les Etats, en particulier ceux qui n'étaient pas membres de la Commission et qui n'avaient pas participé à l'élaboration du projet de convention, ainsi que des spécialistes du droit international des transports. Eu égard aux aspects essentiellement pratiques du projet de convention, il importait que des représentants des différents intérêts commerciaux et économiques (exploitants de terminaux de transport, transporteurs, chargeurs et assureurs, par exemple) soient également invités à participer. La participation la plus large possible des Etats, des spécialistes et des professionnels était considérée comme indispensable si l'on voulait que les questions en suspens soient réglées de manière satisfaisante et que la Convention soit acceptée dans le monde entier. La Commission a estimé qu'une conférence diplomatique était l'enceinte la mieux adaptée à la conduite de telles négociations.

I. Décision de la Commission et recommandation  
à l'Assemblée générale

225. A sa 426e séance, le 2 juin 1989, la Commission a adopté par consensus la décision ci-après :

La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international,

Rappelant qu'à sa seizième session en 1983, elle a décidé d'inscrire la question de la responsabilité des exploitants de terminaux de transport à son programme de travail et qu'à sa dix-septième session en 1984, elle a confié à son Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux le soin d'établir des règles uniformes sur cette question,

Notant que le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux a consacré quatre de ses sessions à l'établissement du projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international,

Notant en outre qu'elle a examiné le texte de ce projet de convention à sa vingt-deuxième session en 1989,

Convaincue que, pour pouvoir faire accepter la Convention dans le monde entier, les négociations finales menant à l'adoption de la Convention devraient réunir tous les Etats, des spécialistes du droit international des transports et des représentants des secteurs commerciaux et économiques intéressés,

1. Soumet à l'Assemblée générale le projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, qui figure à l'annexe I au présent rapport;

2. Recommande à l'Assemblée générale de convoquer une conférence internationale de plénipotentiaires d'une durée de trois semaines en 1991 pour conclure, sur la base du projet de convention approuvé par la Commission, une Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international.

### III. PAIEMENTS INTERNATIONAUX

226. La Commission a décidé, à sa dix-neuvième session, tenue en 1986, d'entreprendre l'élaboration de règles types sur les transferts électroniques de fonds et de confier cette tâche au Groupe de travail des paiements internationaux 8/. Le Groupe de travail a entrepris cette tâche à sa seizième session, en novembre 1987, durant laquelle il a examiné une liste de questions juridiques dont l'inclusion pourrait être envisagée dans les règles types, contenue dans un rapport du secrétariat. A la fin de ladite session, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'élaborer des projets de dispositions, fondés sur les débats du Groupe, pour que celui-ci puisse les examiner à sa session suivante (A/CN.9/297, par. 98).

227. A sa présente session, la Commission était saisie des rapports du Groupe de travail sur les travaux de ses dix-septième et dix-huitième sessions (A/CN.9/317 et 318). A sa dix-septième session, le Groupe de travail a examiné les projets de dispositions élaborés par le secrétariat et a demandé qu'ils soient révisés compte tenu de ses délibérations à ladite session. A sa dix-huitième session, le Groupe de travail a examiné les dispositions telles que révisées par le secrétariat.

228. A sa dix-huitième session, le Groupe de travail a décidé que pour le moment ces dispositions devraient être présentées sous la forme d'une loi type et que leur champ d'application devrait être limité aux virements internationaux. Il a toutefois décidé que la loi type devrait s'appliquer à tous les virements internationaux, qu'ils soient sous forme électronique ou sur papier. En conséquence, le Groupe a décidé que les projets de dispositions porteraient le titre suivant : "Projet de loi type sur les virements internationaux".

229. La Commission a pris note avec satisfaction des rapports du Groupe de travail et recommandé qu'il poursuive ses efforts en vue d'établir un texte qui serait présenté à la Commission, pour examen, à sa vingt-quatrième session, en 1991.

#### IV. NOUVEL ORDRE ECONOMIQUE INTERNATIONAL

230. A sa dix-neuvième session, en 1986, la Commission a décidé que priorité serait donnée aux travaux sur la passation des marchés et elle a confié cette tâche au Groupe de travail du nouvel ordre économique international 9/. A sa session en cours, la Commission était saisie du rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa dixième session (A/CN.9/315).

231. Ce rapport indiquait que le Groupe de travail avait examiné les principales questions liées à la passation des marchés et avait débattu de la façon dont ces questions pouvaient être traitées. Le Groupe de travail avait décidé que ses débats porteraient sur l'élaboration d'une loi type sur la passation des marchés qui aiderait les pays, développés et en développement, à restructurer ou à améliorer leurs lois et procédures concernant la passation des marchés ou à élaborer de telles lois s'il n'en existait pas encore.

232. La Commission s'est félicitée des travaux accomplis par le Groupe de travail. Les débats du Groupe de travail, à sa dixième session, avaient posé les fondements de ses futurs travaux.

233. Il a été dit que des travaux étaient en cours au GATT, visant à élargir la portée de l'Accord du GATT relatif aux marchés publics, et que le Groupe de travail devrait tenir compte des progrès accomplis par le GATT dans ce domaine pour élaborer la loi type sur la passation des marchés. On a fait remarquer que des participants aux travaux du GATT, ainsi qu'un observateur du Secrétariat du GATT, avaient participé à la dixième session du Groupe de travail, ce qui avait permis des échanges de vues et d'informations qui seraient bénéfiques aux projets respectifs du GATT et de la Commission. On a noté, également, que les travaux de la Commission ne feraient pas double emploi avec ceux du GATT, étant donné que la portée et les objectifs des deux projets différaient à plusieurs égards.

234. On a émis l'avis que la loi type en préparation au sein du Groupe de travail devrait tenir compte des besoins particuliers des participants étrangers dans le cadre des procédures de passation des marchés, ainsi que des arrangements régionaux en vigueur en matière de passation des marchés.

235. La Commission a fait sienne l'opinion exprimée par le Groupe de travail, selon qui il aurait été souhaitable que les pays en développement participent davantage aux travaux du Groupe de travail. La Commission a prié le Groupe de travail de poursuivre ses travaux avec diligence.

## V. GARANTIES ET LETTRES DE CREDIT STAND-BY

236. A sa vingt et unième session, en 1988, la Commission a examiné le rapport du Secrétaire général concernant les lettres de crédit stand-by et les garanties (A/CN.9/301). Souscrivant à la conclusion de ce rapport selon laquelle un plus grand degré de certitude et d'uniformité serait souhaitable, la Commission a approuvé la suggestion - figurant dans le rapport - tendant à envisager un programme de travail en deux phases, dont la première porterait sur les règles contractuelles ou les conditions types, et la seconde sur les textes législatifs 10/.

237. En ce qui concerne la première phase, la Commission s'est félicitée des travaux entrepris par la Chambre de commerce international (CCI) en vue d'élaborer un projet de règles uniformes relatives aux garanties. Elle a convenu que les observations et, éventuellement, les recommandations des Etats membres de la Commission, organe qui, grâce à sa composition équilibrée, représentait toutes les régions et les divers systèmes juridiques et économiques, contribueraient à rendre ces règles acceptables dans le monde entier. En conséquence, la Commission a décidé qu'une session du Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux serait consacrée à un examen du projet de règles uniformes de la CCI relatives aux garanties, cet examen devant aider à déterminer dans quelle mesure le projet de règles était acceptable sur le plan mondial et à formuler des observations ainsi que, éventuellement, des suggestions dont la CCI pourrait tenir compte pour mettre au point le texte définitif du projet de règles 11/.

238. La Commission a également demandé au Groupe de travail de déterminer s'il était souhaitable et possible d'entreprendre les travaux envisagés au titre de la deuxième phase ainsi que cela était envisagé dans les conclusions du rapport, plus précisément s'il était souhaitable et possible d'essayer de parvenir à une plus grande uniformité au niveau de la législation, et pour cela d'élaborer une loi uniforme 12/.

239. A sa session actuelle, la Commission était saisie du rapport que le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux avait établi au sujet des travaux de sa douzième session (A/CN.9/316). Elle a noté que le Groupe de travail s'était attaché à examiner le projet de règles uniformes de la CCI en matière de garanties ainsi qu'à déterminer s'il était souhaitable et possible de parvenir à une plus grande uniformité au niveau de la législation. Elle a également noté la recommandation du Groupe de travail tendant à ce que l'on commence à élaborer une loi uniforme, que ce soit sous la forme d'une loi modèle ou d'une convention.

240. L'Observateur de la CCI a déclaré que le rapport du Groupe de travail, où figuraient les observations et recommandations formulées au sujet du projet de règles de la CCI, avait été examiné au sein de la CCI et que l'on était en train de faire circuler parmi les organismes nationaux affiliés à cette organisation une version modifiée du projet. Il fallait espérer qu'un projet définitif pourrait être adopté pour la fin de l'année 1989, de sorte que les Règles puissent entrer en vigueur le 1er janvier 1990.

241. Selon l'un des avis qui ont été exprimés, la Commission examinait exceptionnellement un texte mis au point par une organisation extérieure - en l'occurrence le projet de règles de la CCI - alors que ce texte en était seulement au stade préparatoire, et il ne fallait pas que cela crée un précédent. Il a été déclaré à propos de cette observation qu'il fallait distinguer le cas où une

organisation extérieure élaborait un texte destiné à être mis au point définitivement sous la responsabilité de la Commission elle-même, et d'autre part le cas d'un texte qui était établi sous la responsabilité finale d'une organisation extérieure. Dans ce dernier cas, il pouvait être souhaitable que l'on s'assure au stade préliminaire des vues de la Commission.

242. La recommandation du Groupe de travail tendant à ce que la Commission commence à élaborer une loi uniforme a bénéficié d'un large soutien. On a estimé que l'élaboration de cette loi par la Commission répondrait à un besoin urgent de législation uniforme dans le domaine des garanties et des lettres de crédit stand-by.

243. Selon l'un des avis qui ont été formulés, il faudrait, avant de prendre une décision au sujet de ce travail, attendre que les règles uniformes de la CCI relatives aux garanties soient entrées en vigueur et aient été appliquées dans la pratique pendant un certain temps. Selon un autre avis, au contraire, l'élaboration d'une loi uniforme pouvait aller de l'avant sans faire double emploi avec les travaux de la CCI concernant les règles uniformes car les deux projets étaient de nature différente. Les Règles de la CCI étaient de caractère contractuel et, comme l'avait indiqué le Groupe de travail dans son rapport, elles faisaient apparaître d'importantes lacunes qui ne pouvaient être comblées qu'au niveau de la législation.

244. Après un débat, la Commission a décidé qu'il y avait lieu d'entreprendre des travaux sur une loi uniforme. Elle a chargé de cette tâche le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux et a prié le Secrétariat d'établir la documentation nécessaire.

## VI. OPERATIONS INTERNATIONALES D'ECHANGES COMPENSES

245. A sa dix-neuvième session, en 1986, la Commission a examiné, dans le contexte de la discussion qu'elle a consacrée à une note du Secrétariat intitulée "Travaux futurs concernant le nouvel ordre économique international" (A/CN.9/277), la question des travaux qu'elle entreprendrait à l'avenir au sujet des opérations d'échanges compensés. Un nombre considérable de délégations se sont prononcées pour des travaux sur ce sujet, et le Secrétariat a été prié d'établir, à cet égard, une étude préliminaire 13/.

246. A sa vingt et unième session, en 1988, la Commission était saisie d'un rapport intitulé "Etude préliminaire des aspects juridiques des opérations internationales d'échanges compensés" (A/CN.9/302), où étaient exposées les approches contractuelles des échanges compensés et où étaient énumérés certains des problèmes juridiques les plus importants qui se posaient dans le cadre de ce genre d'échanges. A cette vingt et unième session, la Commission a décidé qu'il serait souhaitable d'établir un guide juridique sur l'élaboration des contrats d'échanges compensés. On a toutefois considéré que ce guide juridique ne devait pas faire double emploi avec les travaux d'autres organisations. La Commission a prié le Secrétariat d'établir une ébauche de guide juridique, ce qui permettrait à la Commission elle-même de décider de ce qui pourrait être fait par la suite 14/. A la session actuelle, la Commission était saisie d'un rapport intitulé "Ebauche de la teneur et de la structure possibles d'un guide juridique pour l'élaboration de contrats internationaux d'échanges compensés" (A/CN.9/322).

247. Divers avis ont été formulés sur le point de savoir si la Commission devait poursuivre les travaux dans le domaine considéré. D'une part, on a déclaré que les opérations internationales d'échanges compensés nuisaient à la fois aux pays développés et aux pays en développement étant donné qu'elles introduisaient dans le commerce international des éléments de bilatéralisme et de fixation des prix au détriment du multilatéralisme et de la concurrence pour la formation des prix; l'élaboration par la Commission d'un guide juridique pour les opérations d'échanges compensés pouvait être interprétée comme valant approbation de ce type de commerce, et pouvait encourager les différentes parties à s'y livrer. D'autre part, on a déclaré qu'une proportion appréciable du commerce international s'effectuait au titre d'arrangements relatifs à des échanges compensés et que ces arrangements suscitaient des problèmes juridiques auxquels, souvent, les parties ne trouvaient pas de solution optimale; ces problèmes créaient des difficultés particulièrement graves dans les pays en développement, qui étaient souvent obligés de recourir aux échanges compensés parce qu'ils manquaient de devises.

248. Selon l'une des suggestions qui ont été faites, la Commission devait cesser de consacrer des travaux à ce domaine. Selon une autre suggestion, elle devait suspendre ses travaux dans ce domaine tant que la Commission économique pour l'Europe, qui était en train d'élaborer un guide sur les aspects juridiques des contrats de compensation commerciale et des contrats de compensation industrielle, n'aurait pas achevé ses propres travaux. La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international serait alors mieux à même de prendre une décision sur les travaux qu'elle aurait à entreprendre.

249. L'opinion qui l'a emporté a été que la Commission devait élaborer un guide juridique sur l'élaboration de contrats internationaux d'échanges compensés. La Commission était un organe juridique spécialisé où siégeaient des pays ayant atteint des niveaux de développement économique différents, et de ce fait même ses

travaux ne feraient pas double emploi avec ceux d'autres organismes. La Commission a prié le Secrétariat d'élaborer pour sa session suivante des projets de chapitres du guide juridique. Elle a estimé que l'ébauche de la teneur et de la structure possibles d'un guide juridique déjà établie par le Secrétariat constituait une base satisfaisante pour commencer les travaux préparatoires qu'elle aurait à effectuer à l'avenir.

## VII. COORDINATION DES TRAVAUX

250. La Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général sur les activités actuelles des organisations internationales en ce qui concerne l'harmonisation et l'unification du droit commercial international (A/CN.9/324). Ce rapport a été établi afin de mettre à jour les renseignements contenus dans un rapport précédent sur le même sujet présenté à la dix-huitième session de la Commission (A/CN.9/281). Le rapport actuel traite des activités sous les titres suivants : contrats commerciaux internationaux en général; produits de base; industrialisation; sociétés transnationales; transfert de technologie; droit de la propriété industrielle et intellectuelle; paiements internationaux; transport international; arbitrage commercial international; droit international privé; facilitation du commerce international; autres questions de droit commercial international, congrès et publications.

251. Le Secrétaire de la Commission a observé que bien que la pratique ait été de soumettre un rapport sur les activités des organisations internationales tous les trois ans, le Secrétariat avait l'intention de présenter ces rapports plus fréquemment à l'avenir.

252. L'observateur de la CCI a signalé qu'un groupe de travail ICC mettait à jour l'édition de 1980 des Incoterms, qui étaient les termes commerciaux normalisés de la CCI pour les contrats internationaux de vente. L'objet de la révision était de remplacer certains termes dans l'édition de 1980 par des termes qui correspondaient aux pratiques commerciales modernes comme par exemple l'utilisation de conteneurs et les techniques de déchargement par roulage. La nouvelle édition tiendrait compte également du remplacement des documents de transport sur papier par une documentation électronique. Outre l'utilisation de termes nouveaux, cette édition présenterait les Incoterms dans un certain ordre pour permettre aux utilisateurs qui ne sont pas au courant de pouvoir identifier les termes sur la base du départ et de l'arrivée. L'observateur de la CCI a déclaré que, selon la pratique suivie dans le cas des Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires, les Incoterms mis à jour seraient soumis à la Commission pour approbation.

253. L'observateur du Conseil d'assistance économique mutuelle (CAEM) a déclaré que le travail se poursuivait en ce qui concerne l'amélioration des bases juridiques de coopération entre les Etats membres du CAEM et leurs organisations. A sa quarante-troisième session en octobre 1987, le CAEM a estimé qu'il était souhaitable d'améliorer les normes juridiques appliquées au contrats internationaux ainsi que les conditions générales de coopération économique, scientifique et technique entre les organismes économiques des Etats membres du CAEM et d'assurer la convergence ou l'harmonisation par les pays intéressés des normes juridiques nationales en la matière. En 1988, le texte des Conditions générales de livraison de produits entre les organismes des pays membres du Conseil d'assistance économique mutuelle a été révisé et devait être appliqué à compter du 1er juillet 1989. L'élaboration du guide juridique pour la rédaction de contrats de coopération de production entre les organismes économiques des Etats membres du CAEM a été achevée. Les pays intéressés ont adopté un article type sur l'arbitrage international ad hoc et les règles d'arbitrage. Une étude comparative des Conditions générales de livraison du CAEM et de la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises serait établie par la Commission permanente du CAEM sur les questions juridiques. D'autres activités du CAEM comportaient la préparation d'informations et de documents de référence sur la législation des Etats membres du CAEM relative à l'établissement et au fonctionnement des coentreprises, ententes et institutions, ainsi que

l'établissement de liens de production, scientifiques et techniques directs entre les organismes économiques des Etats membres du CAEM.

254. L'observateur du Comité maritime international a parlé des travaux auxquels procède actuellement cette organisation pour l'élaboration de règles qui seraient incorporées dans les lettres de transport maritime. Le CMI a également étudié la possibilité de développer les moyens électroniques pour le transfert de droits sur les marchandises en transit. En ce qui concerne le Comité du CMI sur l'unification du droit du transport maritime des marchandises dans les années 90, on comptait que ces directives pourraient être soumises au Congrès du CMI en 1990 qui devait se tenir à Paris pour discuter des problèmes qui n'étaient pas traités comme il convient dans les systèmes juridiques en vigueur.

255. L'observateur de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) a noté que le Conseil de direction d'UNIDROIT s'était déclaré satisfait des progrès des travaux de la Commission relatifs au projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international; ce projet tirait son origine d'un groupe spécial d'étude d'UNIDROIT et avait été repris ultérieurement par la Commission. L'observateur d'UNIDROIT a également noté que le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe devrait adopter en octobre 1989 une convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés durant le transport de marchandises dangereuses par la route, par le chemin de fer et par les voies navigables intérieures. Ce texte émanait également d'UNIDROIT. Pour ce qui est de la Convention sur le crédit-bail international, et de la Convention sur l'affacturage international, élaborées par UNIDROIT et adoptées en mai 1988 à Ottawa, l'observateur d'UNIDROIT a noté qu'un certain nombre de signatures avaient été apposées sur les deux instruments et que l'on comptait qu'ils entreraient sous peu en vigueur.

256. Pour ce qui est des travaux actuels d'UNIDROIT, l'observateur d'UNIDROIT a déclaré que le Groupe d'étude sur la codification progressive du droit commercial international était près d'achever ses travaux sur les principes généraux régissant les contrats commerciaux internationaux. UNIDROIT effectuait également des travaux relatifs à la protection internationale des biens culturels. Son programme de travail actuel comportait en outre les questions suivantes liées au droit commercial international : franchisage, sûretés sur les équipements mobiles et représentation commerciale.

257. L'observateur du Comité consultatif juridique Afrique-Asie (CCJAA) a fait part de la coopération fructueuse qui s'était établie entre la Commission et le Comité consultatif. Il a noté qu'à ses sessions annuelles, le Comité consultatif examinait régulièrement les travaux de la Commission du point de vue de l'Afrique et de l'Asie et que les observations faites à ce propos étaient profitables tant pour la Commission que pour le Comité consultatif. Il a également noté la contribution apportée par la Commission et son secrétariat aux séminaires relatifs au droit commercial international organisés par le Comité consultatif et a souligné l'importance de ces séminaires pour la promotion des résultats des travaux de la Commission dans la région afro-asiatique. Pour ce qui est des travaux du Comité consultatif, l'observateur a informé la Commission que son organisation élaborait un guide juridique sur les coentreprises industrielles et qu'elle envisageait des normes et principes juridiques pour la restructuration de l'endettement du tiers monde. Il a noté qu'en 1989, le Comité consultatif avait créé un centre régional d'arbitrage à Lagos.

258. L'observateur du Centre d'arbitrage du Caire, créé sous les auspices du CCJAA, a indiqué que le Centre avait organisé en novembre 1988 son premier stage de formation pour des arbitres africains et asiatiques. L'Institut international du droit du développement, l'Association américaine d'arbitrage, la CCI et le Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements ont participé à l'organisation de ce stage qu'ont suivi des arbitres de sept pays d'Afrique et d'Asie. D'autres stages de formation étaient prévus à Jeddah en novembre 1989 et, provisoirement, au Caire en janvier 1990. Le Centre du Caire envisageait également de créer un institut international de l'investissement et de l'arbitrage afin de former des juristes, hommes d'affaires et hauts fonctionnaires d'Afrique et d'Asie.

259. L'observateur de la Commission interaméricaine d'arbitrage commercial (CIAC) a informé la Commission de la dernière réunion du Conseil de la CIAC, qui s'est tenue le 9 mai 1989 à Cartagène (Colombie). Il a fait part des efforts déployés en permanence par la CIAC pour promouvoir l'acceptation de la Convention interaméricaine sur l'arbitrage commercial international (Panama, 1975) et de la Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères (New York, 1958). Il a informé la Commission que la CIAC devait organiser, durant les derniers jours de septembre 1989, la dixième Conférence interaméricaine sur l'arbitrage commercial.

260. L'observateur de la Conférence de La Haye de droit international privé a informé la Commission des questions inscrites au programme de travail de la Conférence en rapport avec les travaux de la Commission. Il s'agissait notamment de l'élaboration d'une convention sur la loi applicable aux effets de commerce. Le Bureau permanent de la Conférence élaborait un rapport traitant d'une part de la révision des Conventions de Genève de 1930 et 1931 destinées à régler certains conflits de loi en matière de lettres de change et de billets à ordre et en matière de chèques et, d'autre part, des problèmes particuliers liés aux conflits de loi que pourrait poser la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux. En outre, la Conférence examinait des questions de droit international privé touchant les domaines suivants : traitement automatique de l'information, transport multimodal de marchandises et obligations contractuelles en général.

261. L'observateur de la Fédération bancaire latino-américaine a informé la Commission qu'aux termes d'une des résolutions adoptées par l'Assemblée générale des gouverneurs tenue en avril 1989, les banques d'Amérique latine devaient promouvoir l'adhésion par leur pays à la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux.

## VIII. ETAT DES CONVENTIONS

### A. Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises

262. La Commission a noté qu'une fois entrés en vigueur, le 1er août 1988, la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises et le Protocole de 1980 la modifiant, le Secrétaire général, en sa qualité de dépositaire de la Convention, devait, en vertu du paragraphe 2 de l'article XIV du Protocole, établir un texte de la Convention telle que modifiée par le Protocole. La Commission a également noté que, par notification dépositaire du 17 avril 1989, le Secrétaire général avait diffusé un texte de la Convention telle qu'il était proposé de l'amender et indiqué que si aucune objection concernant ledit texte ne lui était communiquée, ce texte serait publié en tant que texte définitif.

263. Le Secrétaire a informé la Commission que le texte proposé de la Convention modifiée avait été établi dans les cinq langues de la conférence diplomatique tenue en 1974. L'arabe n'ayant pas figuré parmi les langues de ladite conférence, il n'existait pas de version arabe de la Convention. Par contre, le Protocole de 1980 modifiant la Convention existait dans cette langue.

264. La Commission a décidé de demander l'établissement d'une version arabe de la Convention telle que modifiée. A cette fin, elle a prié le Secrétaire général d'établir une traduction en arabe de la Convention telle que modifiée. Cette traduction serait examinée à la vingt-troisième session de la Commission, en 1990, au moment où la Commission proposerait au Secrétaire général un texte, qui pourrait être diffusé par notification dépositaire, donnant à tous les Etats la possibilité de présenter des commentaires sur le texte proposé, avant que celui-ci soit publié comme version arabe définitive de la Convention telle que modifiée.

### B. Signatures, ratifications, adhésions et approbations

265. La Commission a examiné l'état des signatures, ratifications, adhésions et approbations en ce qui concerne les conventions résultant de ses travaux : Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises, Protocole modifiant la Convention sur la prescription, Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (1978, les Règles de Hambourg), et Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises. La Commission a également examiné l'état de la Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères (New York, 1958) qui, bien que ne résultant pas des travaux de la Commission, présentait pour elle un intérêt particulier, eu égard à ses travaux sur l'arbitrage commercial international. En outre, la Commission a pris note des Etats et territoires ayant adopté des textes législatifs fondés sur la loi type de la CNUDCI sur l'arbitrage commercial international. La Commission était saisie d'une note du Secrétariat sur l'état, au 16 mai 1989, des conventions susmentionnées et de la loi type (A/CN.9/325).

266. La Commission a noté avec grande satisfaction que, depuis le rapport qui lui avait été présenté à sa vingt et unième session en 1988, quatre autres Etats avaient ratifié la Convention des Nations Unies sur les ventes ou y avaient adhéré, à savoir l'Australie, le Danemark, la République démocratique allemande et la Norvège. Le nombre des Etats ayant ratifié cette Convention ou y ayant adhéré se trouvait ainsi porté à 19. Les représentants et observateurs d'un certain nombre d'autres Etats ont indiqué que les mesures prises actuellement par leurs gouvernements devraient dans un proche avenir déboucher sur une ratification de la Convention ou une adhésion à celle-ci.

267. La Commission s'est déclarée très satisfaite que sept nouveaux Etats - l'Algérie, Antigua-et-Barbuda, l'Argentine, Bahreïn, la Dominique, le Kenya et le Pérou - eussent ratifié la Convention sur la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères, ou y eussent adhéré. Non seulement c'était là un nombre record de ratifications ou d'adhésions pour cette Convention au cours d'une période comparable de ses 30 années d'existence, mais encore la distribution géographique de ces ratifications et adhésions prouvait combien largement étaient reconnus les avantages offerts par le fait d'être partie à la Convention. On a exprimé l'opinion que les Etats qui n'avaient pas encore adhéré à la Convention ne tarderaient pas à le faire.

268. En outre, la Commission a été informée que, depuis le dernier rapport sur la question, remontant à 1988, des textes législatifs fondés sur la loi type de la CNUDCI sur l'arbitrage commercial international avaient été adoptés en Australie, en Bulgarie, au Nigéria, dans les provinces canadiennes de l'Ontario et du Saskatchewan, et dans l'Etat de Californie (Etats-Unis d'Amérique).

269. En ce qui concerne les Règles de Hambourg, la Commission a été informée que le Nigéria et la Sierra Leone avaient ratifié la Convention ou y avaient adhéré, portant ainsi à 14 le nombre total de ratifications et d'adhésions. Etant donné le nombre des Etats qui allaient probablement mener à bien en 1989 le processus conduisant à la ratification ou à l'adhésion, le Secrétaire de la Commission a réaffirmé l'espoir, exprimé par le Secrétariat en 1988 lors de la vingt et unième session de la Commission, que d'ici la fin de 1989, au moins 20 Etats auraient ratifié la Convention ou y auraient adhéré, ce qui permettrait à celle-ci d'entrer en vigueur.

270. Un certain nombre de représentants et d'observateurs ont indiqué que leurs gouvernements suivaient avec intérêt l'évolution de la situation en ce qui concerne les Règles de Hambourg et qu'ils reverraient leur position, une fois la Convention entrée en vigueur, en vue de la ratifier ou d'y adhérer.

271. Le Secrétariat a informé la Commission que la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux avait été établie dans sa forme définitive et était prête pour signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion. Des copies certifiées conformes avaient été diffusées aux services des traités des ministères des affaires étrangères, et des exemplaires de la Convention avaient été distribués lors de la session de la Commission. Plusieurs représentants et observateurs ont déclaré que le processus de consultation avait été engagé aux fins de déterminer si leurs gouvernements signeraient la Convention. Le Secrétaire a indiqué que le rapport sur l'état des conventions qui serait présenté à la vingt-troisième session de la Commission contiendrait des informations sur les mesures prises en ce qui concerne ladite Convention.

## IX. FORMATION ET ASSISTANCE

272. La Commission était saisie d'une note du Secrétariat décrivant les activités qui avaient été menées dans le domaine de la formation et de l'assistance au cours de l'année précédente, ainsi que les activités futures possibles dans ce domaine (A/CN.9/323). On pouvait y lire que la Commission ayant déclaré à sa vingtième session, en 1987 "que la formation et l'assistance constituaient une importante activité ... à laquelle il faudrait dorénavant accorder un rang de priorité plus élevé" 15/, le Secrétariat s'était efforcé d'élaborer un programme d'activités plus intensif qu'auparavant. Ce faisant, le Secrétariat avait tenu compte de la décision de la Commission à sa quatorzième session en 1981, aux termes de laquelle l'un des objectifs fondamentaux des activités de formation et d'assistance devait être de favoriser l'adoption des textes qui avaient été établis par elle 16/.

273. La Commission avait été informée à sa vingt et unième session en 1988 que le Secrétariat prévoyait d'organiser un séminaire à Maseru en 1988, en coopération avec le Gouvernement du Lesotho et la Zone d'échanges préférentiels de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (ZEP). Le séminaire a eu lieu du 25 au 30 juillet 1988.

274. Au total, 34 participants, hauts fonctionnaires, représentants de chambres de commerce et d'industrie et universitaires provenant des 14 pays ci-après ont pris part au séminaire : Burundi, Djibouti, Ethiopie, Kenya, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Swaziland, Zambie et Zimbabwe. Trente-six autres personnes du Lesotho ont également participé à ce séminaire, au cours duquel ont été examinés les conventions et autres textes juridiques établis par la Commission.

275. La Commission a noté que les résultats de ce séminaire avaient été examinés lors de la réunion du Comité d'experts juridiques de la ZEP, tenue à Lusaka, du 6 au 8 octobre 1988. Le Comité avait conclu qu'étant donné l'importance des textes examinés pour le succès économique de la ZEP, les Etats membres devaient être instamment priés d'examiner les textes en question et d'envisager de les adopter. (Rapport de la première réunion du Comité d'experts juridiques, PTA/TC/LEG/I/9, par. 66). Le Conseil des ministres de la ZEP avait pris note du rapport du séminaire à sa treizième session, tenue à Arusha (République-Unie de Tanzanie), du 26 au 29 novembre 1988. De l'avis du Conseil,

"L'aspect le plus important du séminaire était que les participants avaient souligné que l'adoption par les Etats membres des textes juridiques de la CNUDCI contribuerait à la réalisation des objectifs de la ZEP, car ils avaient pour but de réduire les divergences entre les législations nationales en vigueur. Le Conseil avait été informé que les participants recommanderaient à leur gouvernement d'adopter les différents textes de la CNUDCI." (Rapport de la treizième session du Conseil des ministres, PTA/CM/XIII/5, par. 347 et 348.)

276. La Commission s'est déclarée satisfaite des résultats du séminaire. Elle a prié le Secrétariat de rester en contact avec le secrétariat de la ZEP et les participants au séminaire afin de préserver leur intérêt pour les travaux de la Commission, et en vue de l'examen et de l'adoption éventuelle par les Etats concernés des textes établis par la Commission.

277. A sa vingt et unième session en 1988, la Commission avait approuvé le projet du Secrétariat d'organiser un colloque sur les travaux de la Commission dans le cadre de la vingt-deuxième session de la Commission 17/. Le colloque s'est tenu au cours de la deuxième semaine de la session de la Commission, du 22 au 26 mai 1989.

278. Quelque 250 candidatures de personnes désirant participer à ce séminaire avaient été reçues de 90 pays. Les fonds disponibles avaient permis d'attribuer 32 bourses couvrant les frais de voyage de participants de pays en développement. Quarante-huit autres participants n'avaient bénéficié d'aucun appui financier.

279. Des exposés sur les conventions et d'autres textes juridiques établis par la Commission ont été faits par des représentants et des observateurs ayant participé à l'élaboration des textes et par des membres du Secrétariat.

280. Le Secrétariat a fait savoir que les participants s'étaient félicités d'avoir ainsi eu l'occasion de se familiariser avec les travaux de la Commission. Les participants de pays en développement, notamment, avaient souligné que ce type d'activité était un bon moyen pour la Commission de mieux faire connaître le droit commercial international et de promouvoir l'adoption et l'application des textes qu'elle élaborait.

281. Des représentants et des observateurs présents à la session qui avaient fait des exposés au colloque se sont déclarés satisfaits de l'intérêt manifesté par les participants et de la haute qualité des questions posées et des débats.

282. La Commission a remercié tous ceux qui avaient participé à l'organisation du séminaire au Lesotho et du colloque et qui y avaient fait des exposés. Elle a remercié, en particulier, le Danemark, les Etats-Unis d'Amérique, la Finlande, la Norvège, les Pays-Bas et la Suède de leur contribution au financement du séminaire au Lesotho et l'Autriche, le Canada, le Danemark, la Finlande et la Suède, qui avaient contribué au financement du colloque. La Commission a pris note avec satisfaction que la Finlande s'était engagée à verser, chaque année, pendant quatre ans, la somme de 100 000 markkaa (environ 23 000 dollars EU) pour appuyer le programme de formation et d'assistance de la Commission. Elle a également noté avec satisfaction que la Suisse s'était engagée à verser chaque année, pendant quatre ans, la somme de 50 000 francs pour appuyer le programme général de la Commission, et qu'il avait été possible de consacrer une partie de ces fonds au colloque.

283. La Commission a été informée de ce que le Secrétariat prévoyait d'intensifier ses efforts pour organiser ou coparrainer des séminaires et des colloques sur le droit commercial international, notamment à l'intention des pays en développement. Compte tenu de l'intérêt suscité par le colloque organisé pendant la session en cours et des avantages que présente la tenue de colloques pendant les sessions de la Commission, lorsqu'elles se tiennent au secrétariat de la Commission à Vienne, il a été prévu d'organiser un colloque à l'occasion de la vingt-quatrième session de la Commission, qui doit se tenir en 1991.

284. Un séminaire visant à promouvoir les textes établis par la Commission au sein des Etats membres asiatiques du Comité consultatif juridique afro-asiatique se tiendrait à New Delhi, en octobre 1989, avec la participation du Comité. Le Secrétariat avait été invité à participer à deux séminaires sur le transport des marchandises par mer, organisés en 1989 par la Communauté des Caraïbes, et qui porteraient, notamment, sur les Règles de Hambourg.

285. Un séminaire sur les travaux de la Commission devrait être organisé à Moscou, en mars 1990, à l'intention de participants de pays en développement. Il serait financé grâce à un fonds d'affectation spéciale créé par l'Union soviétique avec le Programme des Nations Unies pour le développement dans le but de former des particuliers de pays en développement.

286. Le Secrétariat a signalé qu'il avait pris des contacts en vue de la tenue d'autres séminaires dans des pays en développement de différentes régions du monde. Il espérait pouvoir disposer de fonds aussi bien pour des séminaires et des colloques importants, sur le modèle du séminaire du Lesotho et du colloque organisé pendant la session en cours, que pour de plus petites réunions qui rassembleraient moins de participants et examineraient une liste plus restreinte de sujets. Ces deux types de séminaires étaient utiles dans un programme de séminaires et de colloques visant à promouvoir les travaux de la Commission.

287. La Commission a approuvé l'effort fait par le Secrétariat pour intensifier le programme de séminaires et de colloques. Elle a rappelé au paragraphe 5 c) de sa résolution 43/166 du 9 décembre 1988, que l'Assemblée générale avait invité les gouvernements, les organes compétents de l'Organisation des Nations Unies, les organisations, les institutions et les particuliers à verser des contributions volontaires au Fonds d'affectation spéciale de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international destinées à financer ces activités. La Commission a également rappelé qu'à sa vingt-deuxième session, elle avait invité les donateurs éventuels à verser leur contribution volontaire autant que possible chaque année 18/.

X. RESOLUTIONS PERTINENTES DE L'ASSEMBLEE GENERALE ET  
QUESTIONS DIVERSES

A. Résolutions de l'Assemblée générale sur les travaux de  
la Commission

288. La Commission a pris note avec satisfaction de la résolution 43/166 de l'Assemblée générale en date du 9 décembre 1988 relative au rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa vingt et unième session, et de la résolution 43/165 du 9 décembre 1988 relative à la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux.

B. Futur programme de travail

289. On a noté qu'à la vingt et unième session de la Commission, en 1988, un large appui s'était manifesté en faveur de la proposition tendant à ce que soit examinée la nécessité d'élaborer des principes juridiques applicables à la formation de contrats commerciaux internationaux par des moyens électroniques, notamment au moyen d'écrans de visualisation 19/. Le Secrétaire de la Commission a déclaré que des travaux préliminaires avaient été effectués sur ce sujet, mais que le Secrétariat n'avait pas encore suffisamment d'informations pour établir une étude. Certaines délégations ont déclaré que leur gouvernement était prêt à fournir des informations pertinentes au Secrétariat. La Commission a prié le Secrétariat d'élaborer une étude préliminaire sur le sujet pour sa prochaine session.

C. Publications

290. Le Secrétaire de la Commission a informé celle-ci de l'état d'avancement de la publication de l'Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international dans les quatre langues dans lesquelles cet annuaire était publié, l'intention étant de publier l'Annuaire pour une année donnée avant la fin de l'année suivante. Selon ce schéma, l'édition 1987 de l'Annuaire devrait être publiée avant la fin de 1988. Le Secrétaire a indiqué que les versions anglaise et russe de l'édition 1986, relatives aux travaux de la dix-neuvième session de la Commission, avaient été publiées. En espagnol, l'Annuaire de 1985 avait été publié, alors qu'en français, l'Annuaire de 1983 était le dernier publié. En l'état actuel des choses, on comptait qu'à la fin de 1989, l'Annuaire serait disponible en anglais jusqu'en 1987 et en espagnol, français et russe jusqu'en 1986.

291. La Commission s'est déclarée préoccupée par le retard dans la publication de l'Annuaire, en particulier en ce qui concerne la version française. Elle a noté que l'Annuaire était le seul moyen efficace de mettre à la portée du public en général les travaux préparatoires des textes juridiques établis par la Commission. Il était très important pour la promotion des travaux de la Commission que les juristes et fonctionnaires des services juridiques des Etats qui n'étaient pas membres de la Commission, et donc pouvaient ne pas avoir à leur disposition les documents de la Commission dans leur forme originale, puissent prendre connaissance de ces documents par le biais de l'Annuaire aussi rapidement que possible. La Commission a prié le Secrétariat de prendre les mesures nécessaires de manière qu'à la fin de 1991 l'Annuaire pour 1990 soit publié dans les quatre langues et qu'ensuite l'Annuaire relatif à une année donnée soit publié avant la fin de l'année suivante. La Commission a prié le Secrétariat de lui faire rapport à sa vingt-troisième session, en 1990, sur les progrès accomplis dans la réalisation de cet objectif.

292. Le Secrétaire de la Commission a déclaré que le Secrétariat prévoyait de publier en 1991 une édition mise à jour de CNUDCI : La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, un ouvrage publié en 1986 pour familiariser le lecteur avec les travaux d'harmonisation et d'unification du droit commercial international menés par la CNUDCI. Destiné aux universitaires, aux praticiens et aux chercheurs, mais aussi à des personnes ayant des intérêts plus généraux, cet ouvrage faisait l'historique de la CNUDCI et en décrivait l'organisation, examinait son programme de travail et contenait les textes juridiques et autres documents résultant des travaux de la Commission. Le Secrétariat prévoyait que la version mise à jour comprendrait plusieurs nouveaux textes juridiques élaborés depuis la première édition ou dont on comptait qu'ils seraient achevés en 1991. Il s'agissait notamment de la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux, de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises, de la Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, dont la Commission venait d'adopter le projet à sa présente session, et de la loi type sur les virements internationaux, en cours d'élaboration.

293. La Commission a pris note avec satisfaction d'une bibliographie des écrits récents ayant trait aux travaux de la Commission contenue dans le document A/CN.9/326.

D. Limites de responsabilité et unités de compte dans les conventions internationales de transport

294. La Commission a pris note avec satisfaction de la compilation analytique des limites de responsabilité et unités de compte dans les conventions internationales de transport publiée sous la cote A/CN.9/320.

E. Dates et lieu de la vingt-troisième session de la Commission

295. Il a été décidé que la Commission tiendrait sa vingt-troisième session, qui pourrait durer jusqu'à trois semaines, du 18 juin au 6 juillet 1990 à New York, le principal point de son ordre du jour devant être l'examen des travaux préparatoires menés par le Secrétariat en ce qui concerne le Guide juridique sur l'élaboration des contrats internationaux d'échanges compensés. La Commission a reconnu que la préparation de la documentation nécessaire constituerait une lourde charge de travail pour le Secrétariat. Elle a donc décidé d'autoriser celui-ci, au cas où il ne serait pas en mesure de lui soumettre une documentation préparatoire suffisante à temps pour sa vingt-troisième session, à abrégé cette session d'une semaine.

F. Sessions des Groupes de travail

296. Il a été décidé que le Groupe de travail des paiements internationaux tiendrait sa dix-neuvième session du 10 au 21 juillet 1989 à New York, sa vingtième session du 27 novembre au 8 décembre 1989 à Vienne et sa vingt et unième session du 9 au 20 juillet 1990 à New York. Il a été décidé que le Groupe de travail pourrait tenir sa vingt-deuxième session du 26 novembre au 7 décembre 1990 s'il estimait qu'une session supplémentaire lui était nécessaire pour achever ses travaux sur la loi type sur les virements internationaux.

297. La Commission a décidé que le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux tiendrait sa treizième session du 8 au 19 janvier 1990 à New York et sa quatorzième session du 3 au 14 septembre 1990 à Vienne.

298. Il a été décidé que le Groupe de travail du nouvel ordre économique international tiendrait sa onzième session du 5 au 16 février 1990 à New York et sa douzième session du 8 au 19 octobre 1990 à Vienne.

#### Notes

1/ En application de la résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale, les membres de la Commission sont élus pour un mandat de six ans. Parmi les membres actuels, 19 ont été élus par l'Assemblée à sa quarantième session le 10 décembre 1985 (décision 40/313), et 17 à sa quarante-troisième session le 19 octobre 1988 (décision 43/307). En application de la résolution 31/99 du 15 décembre 1976, le mandat des membres élus par l'Assemblée à sa quarantième session expirera la veille de l'ouverture de la vingt-cinquième session annuelle ordinaire de la Commission, en 1992, et le mandat des membres élus par l'Assemblée à sa quarante-troisième session expirera la veille de l'ouverture de la vingt-huitième session annuelle ordinaire de la Commission, en 1995.

2/ Les élections ont eu lieu aux 402e et 411e séances, les 16 et 22 mai 1989. Conformément à une décision prise par la Commission à sa première session, son bureau compte trois vice-présidents, de sorte que, compte tenu du président et du rapporteur, chacun des cinq groupes d'Etats énumérés au paragraphe 1 de la section II de la résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale y est représenté (voir le rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa première session, Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-troisième session, Supplément No 16 (A/7216), par. 14 (Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, vol. I : 1968-1970) (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.71.V.1), deuxième partie, I, A, par. 14).

3/ Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-huitième session, Supplément No 17 (A/38/17), par. 115.

4/ Ibid., trente-neuvième session, Supplément No 17 (A/39/17), par. 113.

5/ Ibid., quarante-troisième session, Supplément No 17 (A/43/17), par. 29.

6/ Ibid., trente-septième session, Supplément No 17 (A/37/17 et Corr. 1 et 2), par. 63, annexe I.

7/ Ibid., par. 63, annexe III.

8/ Ibid., quarante et unième session, Supplément No 17 (A/41/17), par. 230.

9/ Ibid., par. 243.

10/ Ibid., quarante-troisième session, Supplément No 17 (A/43/17), par. 19.

11/ Ibid., par. 20 à 22.

12/ Ibid., par. 22 à 24.

13/ Ibid., quarante et unième session, Supplément No 17 (A/41/17), par. 241 et 243.

14/ Ibid., quarante-troisième session, Supplément No 17 (A/43/17), par. 35.

15/ Ibid., quarante-deuxième session, Supplément No 17 (A/42/17), par. 335.

16/ Ibid., trente-sixième session, Supplément No 17 (A/36/17), par. 109.

17/ Ibid., quarante-troisième session, Supplément No 17 (A/43/17), par. 92.

18/ Ibid., par. 97.

19/ Ibid., par. 46 et 47.

## Annexe I

### PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL a/

#### Article premier

##### Définitions

Dans la présente Convention :

- a) Les termes "exploitant de terminal de transport" ("l'exploitant") désignent toute personne qui, dans l'exercice de sa profession, prend en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'exécuter ou de faire exécuter des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans une zone placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation. Toutefois, cette personne ne sera pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est responsable des marchandises conformément aux règles juridiques applicables au transport;
- b) Lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un article de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" doit s'entendre également dudit article de transport ou dudit emballage s'il n'est pas fourni par l'exploitant;
- c) Les termes "transport international" désignent tout transport dont le point de départ et le point de destination sont identifiés comme étant situés dans deux Etats différents lorsque les marchandises sont prises en garde par l'exploitant;
- d) Les termes "services relatifs au transport" couvrent des services tels que le stockage, l'entreposage, le chargement, le déchargement, l'arrimage, le trimmage, le fardage et l'accorage;
- e) Le terme "avis" désigne tout avis donné sous une forme qui assure la préservation des renseignements y figurant;
- f) Le terme "demande" désigne toute demande faite sous une forme qui assure la préservation des renseignements y figurant.

#### Article 2

##### Champ d'application

1. La présente Convention s'applique à des services relatifs au transport concernant des marchandises qui font l'objet d'un transport international :

- a) Quand les services relatifs au transport sont exécutés par un exploitant dont l'établissement est situé dans un Etat partie, ou

---

a/ Texte du projet de convention adopté par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international à sa vingt-deuxième session, le 2 juin 1989.

b) Quand les services relatifs au transport sont exécutés dans un Etat partie, ou

c) Quand, en application des règles de droit international privé, les services relatifs au transport sont régis par la loi d'un Etat partie.

2. Si l'exploitant a plus d'un établissement, l'établissement à prendre en considération est celui qui a la relation la plus étroite avec les services relatifs au transport considérés dans leur ensemble.

3. Si l'exploitant n'a pas d'établissement, sa résidence habituelle en tient lieu.

### Article 3

#### Durée de la responsabilité

L'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les a prises en garde et jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition.

### Article 4

#### Emission d'un document

1. L'exploitant a la faculté et, sur demande du client, il est tenu, dans un délai raisonnable :

a) Soit d'accuser réception des marchandises en signant et en datant un document que lui présente le client et qui identifie les marchandises;

b) Soit d'émettre un document signé dans lequel il identifie les marchandises, en accuse réception, indique la date de cette réception et constate l'état et la quantité des marchandises dans la mesure où ce peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables.

2. Si l'exploitant n'agit pas conformément à l'un ou l'autre des alinéas a) et b) du paragraphe 1, il est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu les marchandises en bon état apparent. Cette présomption n'existe pas quand les services exécutés par l'exploitant se limitent au transfert immédiat des marchandises d'un moyen de transport à un autre.

3. Le document visé à l'alinéa b) du paragraphe 1 peut être émis sous toute forme qui assure la préservation des renseignements y figurant.

4. La signature sur le document visé au paragraphe 1 peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être apposée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le document est signé.

## Article 5

### Fondement de la responsabilité

1. L'exploitant est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard dans la remise des marchandises si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant la période durant laquelle l'exploitant était responsable des marchandises conformément à la définition figurant à l'article 3, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés, mandataires ou autres personnes dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.
2. Lorsque l'exploitant, ses préposés ou mandataires, ou d'autres personnes dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport, n'ont pas pris les mesures visées au paragraphe 1 et que cette défaillance a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard, l'exploitant n'est responsable que dans la mesure du préjudice résultant de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette défaillance, à condition qu'il prouve le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite défaillance.
3. La remise des marchandises est tardive lorsque l'exploitant ne les remet pas à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans un délai raisonnable après réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne.
4. Si l'exploitant ne remet pas les marchandises à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans un délai de 30 jours consécutifs suivant la date expressément convenue ou, à défaut d'un tel accord, dans les 30 jours qui suivent la réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne, les marchandises peuvent être considérées comme perdues par l'ayant droit.

## Article 6

### Limites de la responsabilité

1. a) La responsabilité de l'exploitant pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant n'excédant pas [8,33] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées;
- b) Cependant, si les marchandises sont remises à l'exploitant immédiatement après un transport par mer ou par voie d'eau intérieure, ou si elles sont ou doivent être remises par l'exploitant en vue d'un tel transport, sa responsabilité pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant n'excédant pas [2,75] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. Aux fins du présent paragraphe, le transport par mer ou par voie d'eau intérieure comprend le ramassage et la livraison dans le port.

2. La responsabilité de l'exploitant en cas de retard dans la remise des marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à deux fois et demie les sommes dues à l'exploitant pour ses services en ce qui concerne les marchandises retardées, mais n'excédant pas le total des sommes dues à l'exploitant pour l'ensemble des marchandises.

3. En aucun cas, le cumul des réparations dues par l'exploitant en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité de l'exploitant est engagée.

4. L'exploitant peut accepter des limites de responsabilité supérieures à celles prévues aux paragraphes 1, 2 et 3.

#### Article 7

##### Application aux actions non contractuelles

1. Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action engagée contre l'exploitant pour les pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que pour le retard dans la remise des marchandises, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou d'une autre nature.

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire de l'exploitant, ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport, ce préposé ou mandataire, ou cette personne, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice des fonctions pour lesquelles il a été engagé par l'exploitant, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que l'exploitant peut invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par l'exploitant et tout préposé ou mandataire ou toute personne visée au paragraphe précédent ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

#### Article 8

##### Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. L'exploitant ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de l'exploitant lui-même ou de ses préposés ou mandataires commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire de l'exploitant ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou mandataire ou de cette personne commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

## Article 9

### Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

Si des marchandises dangereuses sont remises à un exploitant sans être marquées, étiquetées, emballées ou accompagnées des documents voulus, conformément à toute loi ou réglementation concernant les marchandises dangereuses applicable dans le pays où les marchandises lui sont remises et si, au moment où elles lui sont remises, l'exploitant n'a pas par ailleurs connaissance de leur caractère dangereux, il est habilité :

a) A prendre toutes les précautions que les circonstances peuvent exiger, y compris, lorsque les marchandises présentent un danger imminent pour les personnes et pour les biens, à détruire ces marchandises, à les rendre inoffensives ou à en disposer de toute autre manière licite sans qu'il y ait matière à indemnisation pour leur détérioration ou leur destruction du fait de ces précautions; et

b) A se faire rembourser toutes les dépenses qu'il a engagées pour prendre les mesures visées à l'alinéa a) par celui qui ne s'est pas acquitté, conformément à la loi ou la réglementation applicable, de toute obligation de l'informer que les marchandises étaient dangereuses.

## Article 10

### Sûreté portant sur les marchandises

1. L'exploitant a un droit de rétention sur les marchandises pour les frais et les créances exigibles liés aux services relatifs au transport qu'il a exécuté en ce qui concerne les marchandises pendant la période durant laquelle il en est responsable. Toutefois, rien dans la présente Convention ne porte atteinte à la validité de tout arrangement contractuel élargissant les sûretés de l'exploitant sur les marchandises conclu conformément à la loi applicable.

2. L'exploitant ne peut retenir les marchandises lorsqu'une garantie suffisante pour la somme réclamée est fournie ou lorsqu'une somme équivalente est déposée entre les mains d'un tiers désigné d'un commun accord ou auprès d'une institution officielle dans l'Etat où l'exploitant a son établissement.

3. L'exploitant peut, dans la mesure où il y est autorisé par la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises sur lesquelles il a exercé son droit de rétention conformément aux dispositions du présent article, vendre tout ou partie des marchandises afin d'obtenir les sommes nécessaires à la satisfaction de sa créance. La disposition qui précède ne s'applique pas aux conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage qui appartiennent à une personne autre que le transporteur ou le chargeur et qui portent une marque claire de leur propriétaire, sauf pour les créances de l'exploitant nées du chef de réparations ou améliorations qu'il a effectuées sur les conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage.

4. Avant d'exercer tout droit de vendre les marchandises, l'exploitant doit déployer des efforts raisonnables pour aviser de son intention le propriétaire des marchandises, la personne dont il les a reçues et la personne habilitée à en prendre livraison. L'exploitant rend compte de la manière appropriée du solde du

produit de la vente après déduction des sommes qui lui sont dues et des dépenses raisonnables imputables à la vente. Le droit de vente s'exerce à tous autres égards conformément à la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises.

#### Article 11

##### Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins qu'un avis de perte ou de dommage indiquant en termes généraux la nature de la perte ou du dommage ne soit donné à l'exploitant au plus tard le troisième jour ouvrable suivant le jour où il a remis les marchandises à la personne habilitée à en prendre livraison, les marchandises sont présumées avoir été remises par l'exploitant telles qu'elles sont décrites dans le document émis par lui en application de l'alinéa 1-b) de l'article 4 ou, si aucun document n'a été émis, avoir été remises en bon état.
2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné à l'exploitant dans un délai de 15 jours consécutifs après le jour où les marchandises sont parvenues à leur destinataire final, mais en aucun cas plus de 60 jours consécutifs après le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.
3. Si l'exploitant a participé à un examen ou à une inspection des marchandises au moment où elles ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison, il n'est pas nécessaire d'aviser l'exploitant de la perte ou du dommage constaté durant cet examen ou cette inspection.
4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, l'exploitant et la personne habilitée à prendre livraison des marchandises doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour inspecter et inventorier les marchandises.
5. Le préjudice résultant d'un retard dans la remise des marchandises ne donne pas lieu à indemnisation si un avis n'a pas été donné à l'exploitant dans les 21 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.

#### Article 12

##### Prescription des actions

1. Toute action intentée en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.
2. Le délai de prescription court :
  - a) A partir du jour où l'exploitant a remis les marchandises ou une partie de celles-ci à une personne habilitée à en prendre livraison ou les a mises à sa disposition; ou
  - b) En cas de perte totale des marchandises, au plus tôt, soit le jour où l'exploitant avise l'ayant droit que les marchandises sont perdues, soit le jour où l'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues conformément au paragraphe 4 de l'article 5.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

4. L'exploitant peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration écrite adressée au demandeur. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

5. Le transporteur ou une autre personne peut intenter une action récursoire contre l'exploitant même après expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents s'il le fait dans un délai de 90 jours après que lui-même ou cette autre personne a été déclaré responsable dans le cadre d'une action intentée à son encontre, ou a réglé la créance sur laquelle se fondait ladite action et sous réserve que l'exploitant soit avisé dans un délai raisonnable qu'une action a été engagée contre le transporteur ou cette autre personne qui peut entraîner une action récursoire contre l'exploitant.

### Article 13

#### Clauses contractuelles

1. Sauf disposition contraire de la présente Convention, toute stipulation figurant dans un contrat conclu par un exploitant, ou dans tout document signé ou émis par l'exploitant en application de l'article 4, est nulle et non avenue dans la mesure où elle déroge, directement ou indirectement, aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation ne porte pas atteinte à la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, l'exploitant peut accepter d'étendre les responsabilités et les obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention.

### Article 14

#### Interprétation de la Convention

Pour l'interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application.

### Article 15

#### Conventions internationales de transport

La présente Convention ne modifie en rien les droits ou obligations qui peuvent résulter d'une convention internationale relative au transport international de marchandises ayant force obligatoire dans un Etat partie à la présente Convention ou de toute loi d'un tel Etat qui donne effet à une convention internationale relative au transport international de marchandises ou qui en dérive.

## Article 16

### Unité de compte

1. L'unité de compte visée à l'article 6 est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont exprimés dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date convenue par les parties. L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat partie qui est membre du Fonds monétaire international et le droit de tirage spécial est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses opérations et transactions. L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et le droit de tirage spécial est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe précédent doit être fait de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul, les Etats parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul.

## CLAUSES FINALES

### Article 17

#### Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire de la présente Convention.

### Article 18

#### Signature, ratification, acceptation, approbation, adhésion

1. La présente Convention sera ouverte à la signature à la séance de clôture de la Conférence des Nations Unies, le ... et restera ouverte à la signature de tous les Etats au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, jusqu'au....

2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les Etats signataires.

3. La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires, à partir de la date à laquelle elle sera ouverte à la signature.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

## Article 19

### Application aux unités territoriales

1. Tout Etat qui comprend deux unités territoriales ou plus dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent dans les matières régies par la présente Convention pourra, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et pourra à tout moment remplacer cette déclaration par une nouvelle déclaration.
2. Ces déclarations seront notifiées au dépositaire et désigneront expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.
3. Si, en vertu d'une déclaration faite conformément au présent article, la présente Convention s'applique à l'une ou plusieurs des unités territoriales d'un Etat partie, mais non pas à toutes, et si l'établissement d'une partie au contrat est situé dans cet Etat, cet établissement sera considéré, aux fins de la présente Convention, comme n'étant pas situé dans un Etat partie, à moins qu'il ne soit situé dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique.
4. Si un Etat ne fait pas de déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article, la Convention s'appliquera à l'ensemble du territoire de cet Etat.

## Article 20

### Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

## Article 21

### Effet des déclarations

1. Les déclarations faites en vertu de la présente Convention lors de la signature sont sujettes à confirmation lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.
2. Les déclarations et la confirmation des déclarations seront faites par écrit et formellement notifiées au dépositaire.
3. Les déclarations prendront effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'Etat déclarant. Cependant, les déclarations dont le dépositaire aura reçu notification formelle après cette date prendront effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de leur réception par le dépositaire.
4. Tout Etat qui fait une déclaration en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par une notification formelle adressée par écrit au dépositaire. Ce retrait prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois après la date de réception de la notification par le dépositaire.

## Article 22

### Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour tout Etat qui deviendra Etat contractant à la présente Convention après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.
3. Chaque Etat partie appliquera les dispositions de la présente Convention aux services relatifs au transport concernant des marchandises prises en garde par l'exploitant à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

## Article 23

### Révision et amendements

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats parties à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.
2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

## Article 24

### Révision des limites de responsabilité

1. Sur la demande d'au moins un quart des Etats parties, le dépositaire réunit une commission composée d'un représentant de chaque Etat contractant en vue d'augmenter ou de diminuer éventuellement les montants stipulés à l'article 6.
2. Si la présente Convention entre en vigueur plus de cinq ans après qu'elle aura été ouverte à la signature, le dépositaire convoquera une réunion de la Commission dans l'année suivant l'entrée en vigueur.
3. La réunion de la Commission se tiendra en même temps et au même endroit que la prochaine session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international.
4. Pour déterminer si les limites doivent être modifiées et, dans l'affirmative, dans quelle mesure, on tiendra compte des critères ci-après, déterminés sur une base internationale, et de tout autre critère jugé applicable :
  - a) La mesure dans laquelle les limites de responsabilité d'une convention internationale relative aux transports ont été modifiées;

- b) La valeur des marchandises manipulées par les exploitants;
- c) Les coûts des services relatifs au transport;
- d) Les primes d'assurance, en particulier l'assurance sur facultés, l'assurance responsabilité de l'exploitant et l'assurance couvrant les accidents du travail;
- e) Le niveau moyen des dommages-intérêts au versement desquels sont condamnés les exploitants en cas de perte ou d'endommagement de marchandises ou de retard dans la remise de marchandises; et
- f) Le coût de l'électricité, du carburant et des fournitures similaires.

5. Les modifications sont adoptées par la Commission à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants.

6. Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature.

7. Toute modification adoptée conformément au paragraphe 5 est notifiée par le dépositaire à tous les Etats contractants. La modification est réputée avoir été acceptée à l'expiration d'un délai de 18 mois après qu'elle aura été notifiée, à moins que, durant cette période, un tiers au moins des Etats qui étaient parties au moment de l'adoption de la modification par la Commission ne fassent savoir au Dépositaire qu'ils ne l'acceptent pas. Une modification réputée avoir été acceptée conformément au présent paragraphe entrera en vigueur pour tous les Etats parties 18 mois après son acceptation.

8. L'Etat partie qui n'a pas accepté une modification est néanmoins lié par elle, à moins qu'il ne dénonce la présente Convention un mois au moins avant que ladite modification n'entre en vigueur. Cette dénonciation prend effet lorsque la modification entre en vigueur.

9. Lorsqu'une modification a été adoptée conformément au paragraphe 5 mais que le délai d'acceptation de 18 mois n'est pas encore expiré, tout Etat devenant partie à la présente Convention durant ce délai est lié par ladite modification si celle-ci entre en vigueur. L'Etat devenant partie à la présente Convention après expiration de ce délai est lié par toute modification acceptée conformément au paragraphe 7.

10. La limite de responsabilité applicable est celle qui, conformément aux dispositions des paragraphes précédents, était en vigueur à la date à laquelle est survenu l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard.

#### Article 25

#### Dénonciation

1. Tout Etat partie peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification.

FAIT à ..., le ... mil neuf cent ..., en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

Annexe II

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

A. Documents à distribution générale

- A/CN.9/314           Ordre du jour provisoire
- A/CN.9/315           Rapport du Groupe de travail du nouvel ordre économique international sur les travaux de sa dixième session
- A/CN.9/316           Rapport du Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux sur les travaux de sa douzième session
- A/CN.9/317           Rapport du Groupe de travail des paiements internationaux sur les travaux de sa dix-septième session
- A/CN.9/318           Rapport du Groupe de travail des paiements internationaux sur les travaux de sa dix-huitième session
- A/CN.9/319  
et Add.1 à 5        Compilation d'observations de gouvernements et d'organisations internationales sur le projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international
- A/CN.9/320           Limites de responsabilité et unités de compte dans les conventions internationales de transport
- A/CN.9/321           Projet de clauses finales pour le projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international
- A/CN.9/322           Ebauche de la teneur et la structure possibles d'un guide juridique pour l'élaboration de contrats internationaux d'échanges compensés
- A/CN.9/323           Formation et assistance
- A/CN.9/324           Activités actuelles des organisations internationales en ce qui concerne l'harmonisation et l'unification du droit commercial international
- A/CN.9/325           Etat des conventions
- A/CN.9/326           Bibliographie des écrits récents ayant trait aux travaux de la CNUDCI

B. Documents à distribution restreinte

- A/CN.9/XXII/CRP.1  
et Add.1 à 22      Projet de rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa vingt-deuxième session

- A/CN.9/XXII/CRP.2/ Rev.1 Proposition des Etats-Unis d'Amérique
- A/CN.9/XXII/CRP.3 Observations et propositions du Gouvernement chinois concernant le projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport
- A/CN.9/XXII/CRP.4 Proposition du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
- A/CN.9/XXII/CRP.5 Proposition de la République fédérale d'Allemagne
- A/CN.9/XXII/CRP.6 Propositions de la République fédérale d'Allemagne
- A/CN.9/XXII/CRP.7 et Add.1 Rapport du groupe de rédaction

C. Documents d'information

- A/CN.9/XXII/INF.1/ Rev.1 Liste des participants

---

### كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم . استعلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب إلى : الأمم المتحدة ، قسم البيع في نيويورك أو في جنيف .

### 如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。请向书店询问或写信到纽约或日内瓦的联合国销售组。

### HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

### COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à : Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

### КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

### COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.

---