une importance plus grande que celle qu'elles ont en droit privé; ce que ferait l'article 24;

b) Tel qu'il est actuellement libellé, cet article n'offre pas au propriétaire des marchandises une protection suffisante en ce qui concerne sa contribution aux avaries communes lorsqu'il n'y a pas eu perte ou dommage aux marchandises, et, alors qu'il ne fait que suggérer que le transporteur peut être tenu d'indemniser le destinataire, il limite le montant de l'indemnité que le transporteur devra verser à ce dernier;

c) Bien que le Canada ait jugé que le libellé actuel de l'article 5 de la Convention de Bruxelles de 1924[71] ne donnait lieu à aucune difficulté, l'insertion de la seconde phrase de l'article 24 semble correspondre à des vues contraires.

Article 25. — Autres conventions

Article 25, paragraphe 1

1. Les Philippines ont proposé la suppression de ce paragraphe, car elles sont d'avis que seule la Convention envisagée devrait régir le transport de marchandises par mer. Comme autre solution possible, les Philippines ont proposé que la portée de ce paragraphe soit limitée par l'insertion du membre de phrase suivant : "qui ne sont pas contraires aux dispositions de la présente Convention".

2. Le Canada a fait part de son opposition à la disposition de ce paragraphe qui accorde aux dispositions contraires d'autres conventions internationales concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires en mer, priorité sur les dispositions de la Convention envisagée.

[71] La phrase en question de l'article 5 de la Convention de Bruxelles de 1924 se lit comme suit :

"Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes."

Proposition tendant à ajouter un nouveau paragraphe 1 bis

3. Le Royaume-Uni a proposé d'insérer à l'article 25 un nouveau paragraphe stipulant que le régime de responsabilité prévu par la Convention ne pourra être invoqué dans les cas où la Convention d'Athènes de 1974 est applicable au chargement. Le Royaume-Uni a fait remarquer que cette dernière Convention s'appliquait aux bagages qui accompagnent un passager.

Article 25, paragraphe 2

4. Le Canada a déclaré que les dispositions de ce paragraphe étaient acceptables.

5. L'ICS a recommandé que la Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime en matières nucléaires, signée à Bruxelles en 1971, soit ajoutée aux conventions dont il est question aux alinéas *a* et *b* du paragraphe 2.

6. L'Autriche a proposé que le membre de phrase "à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne", qui figure à l'alinéa *b* du paragraphe 2, soit supprimé. L'Autriche a fait remarquer qu'il serait suffisant de prévoir que l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable conformément au droit interne applicable, étant donné que la comparaison requise par l'alinéa *b* du paragraphe 2 est dans certains cas impossible à établir et que, de toute manière, les dispositions du droit interne sont toujours plus favorables au demandeur que les dispositions du projet de convention ou des conventions internationales mentionnées au paragraphe 2.

Suggestion d'ordre rédactionnel

7. La France a présenté une suggestion d'ordre rédactionnel qui concerne uniquement la version française de l'alinéa *a* du paragraphe 2.

5. — Rapport du Secrétaire général : projet de convention sur le transport de marchandises par mer; projets d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales (A/CN.9/115)*

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	323
PROJETS D'ARTICLES	323
Article [ ]. — Dépositaire	323
[Article [ ]. — Mesures d'application]	323
Article [ ]. — Date d'application	323
Article [ ]. — Signature, ratification [acceptation, approbation], adhésion	323
Article [ ]. — Réserves	324
Article [ ]. — Entrée en vigueur	324
Article [ ]. — Dénonciation	325

* 1er mars 1976.

Introduction

1. A sa huitième session (10-21 février 1975), à laquelle le texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer a été adopté, le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes a prié le Secrétariat d'établir des projets d'articles traitant des dispositions finales et de les soumettre à la Commission à sa neuvième session. Le présent rapport a été établi comme suite à cette demande.

2. On notera que l'article relatif à l'"Entrée en vigueur" prévoit que celle-ci est subordonnée à la condition que des Etats ayant une flotte de commerce d'un tonnage spécifié deviennent Etats contractants, le tonnage d'un Etat contractant étant déterminé par référence à certains tableaux statistiques figurant dans le *Lloyd's Register of Shipping*. Le Secrétariat s'est enquis auprès du *Lloyd's Register of Shipping* de la méthode employée pour la compilation de ces tableaux, de leur présentation et de la date de publication du Registre et il a reçu les renseignements suivants :

a) Les tableaux statistiques sont établis principalement sur la base de données inscrites dans les registres maritimes et complétés par toutes données publiées concernant les navires de petit tonnage. Les données sont automatisées et mises à jour quotidiennement. Elles sont recueillies auprès de toutes les sources réputées sûres, notamment les pouvoirs publics, les armateurs et les constructeurs de navires. Elles sont examinées et évaluées dans le but d'en vérifier l'exactitude.

b) Le *Lloyd's Register of Shipping* ne peut pas affirmer avec certitude que les catégories de navires marchands inscrites actuellement au tableau 2 resteront les mêmes à l'avenir, vu que l'évolution de la technique en matière de construction de navires exigera peut-être que des changements soient apportés aux prochaines éditions des tableaux. Toutefois, on ne prévoit pas pour le moment de changements radicaux dans ces catégories.

c) Le Registre est publié chaque année, en octobre ou novembre. Les chiffres qui y figurent sont donnés au 1er juillet de l'année de la publication.

Projets d'articles

Article [ ]. — *Dépositaire*

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

[*Article* [ ]. — *Mesures d'application*][1]

[1. Tout Etat contractant qui comprend deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles [, selon sa constitution,] des systèmes de droit différents s'appliquent dans les matières régies par la présente Convention pourra, lors 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 amender cette déclaration en faisant une nouvelle déclaration[2].

2. Les déclarations faites lors de la signature sont sujettes à confirmation lors de la ratification, [de l'acceptation ou de l'approbation].

3. Les déclarations faites en vertu du paragraphe 1 du présent article et la confirmation des déclarations faites en vertu du paragraphe 2 du présent article seront notifiées par écrit au dépositaire.

4. Les déclarations indiqueront expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

5. Les déclarations faites en vertu du paragraphe 1 du présent article prendront effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'Etat déclarant, à moins que le dépositaire n'en reçoive notification après cette date. En pareil cas, ces déclarations prendront effet à la date de la réception de la notification. Si, en pareil cas toujours, la notification prévoit que les déclarations prendront effet à une date qui y est spécifiée et si cette date est postérieure à la date de la réception de la notification par le dépositaire, ces déclarations prendront effet à la date postérieure en question.

6. Si un Etat contractant mentionné au paragraphe 1 du présent article ne fait aucune déclaration lors de la signature, [de l'acceptation, de l'approbation] ou de l'adhésion, la Convention s'appliquera à l'ensemble du territoire de cet Etat.]

Article [ ]. — *Date d'application*

Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats [de transport] qui auront été conclus à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention à son égard.

Article [ ]. — *Signature, ratification, [acceptation, approbation], adhésion*

1. La présente Convention sera ouverte à la signature de tous les Etats, jusqu'au .....*, au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.

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

3. Après le .....*, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires.

---

[1] Le présent article est inspiré de l'article 31 de la Convention de New York de 1974 sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises. Toutefois, pour autant que sache le Secrétariat, il n'existe pas à l'heure actuelle d'Etat comprenant deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles, selon sa constitution, des systèmes de droit différents s'appliquent dans les matières faisant l'objet du projet de convention sur le transport de marchandises par mer.

* Insérer la même date.

[2] Ce paragraphe est inspiré du paragraphe 1 de l'article 31 de la Convention de New York de 1974 sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises dans lequel les mots "selon sa constitution" placés ici entre crochets figurent également. Toutefois, la Commission voudra peut-être examiner la question de savoir si ces mots sont nécessaires aux fins de la présente Convention.

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

Article [ ]. — *Réserves*

1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, [de l'acceptation, de l'approbation] ou de l'adhésion, formuler une ou plusieurs des réserves suivantes :

a) . . . . . .
b) . . . . . .

. . . . . .

2. Aucune réserve à la présente Convention autre que celles qui sont indiquées au paragraphe 1 du présent article n'est autorisée.

3. Les réserves formulées lors de la signature sont sujettes à confirmation lors de la ratification, [de l'acceptation ou de l'approbation].

4. Les réserves formulées en vertu du paragraphe 1 et la confirmation des réserves formulées en vertu du paragraphe 3 du présent article seront notifiées par écrit au dépositaire.

5. Les réserves prendront effet lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'Etat réservataire.

6. Tout Etat ayant formulé une réserve en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par notification adressée au dépositaire. Ce retrait prendra effet à la date de la réception de la notification par le dépositaire. Si la notification prévoit que le retrait de la réserve prendra effet à une date qui y est spécifiée et si cette date est postérieure à la date de la réception de la notification par le dépositaire, le retrait prendra effet à la date postérieure en question.

Article [ ]. — *Entrée en vigueur*

Variante A

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après la date à laquelle . . . Etats au moins, dont les flottes de commerce représentent au total . . . p. 100 au moins du tonnage brut de la flotte de commerce mondiale, seront devenus Etats contractants à ladite Convention conformément à l'article [ ][3].

Variante B

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après la date à laquelle . . . Etats au moins, y compris . . . Etats possédant chacun une marine marchande d'au moins . . . tonneaux de jauge brute, seront devenus Etats contractants à ladite Convention conformément à l'article [ ][4].

2. Aux fins du présent article, le tonnage retenu sera celui [qui figure dans le *Lloyd's Register of Shipping*, Statistical Tables 197-, tableau 1, en ce qui concerne les flottes de commerce du monde] [qui figure, pour un Etat contractant donné, dans la dernière édition du *Lloyd's Register of Shipping* — Statistical Tables, tableau 1, en ce qui concerne les flottes de commerce du monde, publiée avant la date à laquelle l'Etat intéressé est devenu Etat contractant][5].

3. Pour chacun des Etats qui deviendra partie contractante à la présente Convention au cours du délai d'un an spécifié au paragraphe 1 ou après l'expiration

[3] Cette disposition s'inspire de l'approche adoptée dans l'article 49 de la Convention relative à un Code de conduite des conférences maritimes (Genève, 1974) et dans l'article 17 de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Londres, 1969).

[4] Cette disposition s'inspire de l'approche adoptée dans l'article 13 du Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924, Bruxelles, 23 février 1968, ainsi que dans l'article 11 de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, Bruxelles 1957, et dans l'article XV de la Convention internationale sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Bruxelles, 29 novembre 1969.

[5] 1) Cette disposition s'inspire de l'approche adoptée dans l'article 49 de la Convention relative à un Code de conduite des conférences maritimes (Genève, 1974). Le paragraphe I de l'article 49 est ainsi conçu :

"1. La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle 24 Etats au moins dont le tonnage global représente au moins 25 p. 100 du tonnage mondial seront devenus Parties contractantes à ladite Convention conformément à l'article 48. Aux fins du présent article, le tonnage retenu sera celui qui figure dans le *Lloyd's Register of Shipping*—Statistical Tables 1973, tableau 2, "World Fleets: Analysis by Principal Types", en ce qui concerne les navires de charge classiques (y compris les bâtiments mixtes) et porte-conteneurs (entièrement cellulaires), à l'exclusion de la flotte de réserve des Etats-Unis d'Amérique et des flottes des Grands Lacs du Canada et des Etats-Unis d'Amérique."

Il y a lieu de noter que les statistiques relatives au tonnage tirées du *Lloyd's Register of Shipping*—Statistical Tables 1973, tableau 2, "World Fleets: Analysis by Principal Types", ainsi qu'une note explicative, figurent dans le rapport de la Conférence de plénipotentiaires sur un Code de conduite des conférences maritimes, vol. II (TD/CODE/13/Add.1, deuxième partie). Une référence aux statistiques figurant dans ledit document se trouve à la note de bas de page accompagnant l'article 49 de la Convention relative à un Code de conduite des conférences maritimes.

2) Certaines conventions dont le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime est dépositaire (par exemple l'article 17 de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires) et certaines conventions maritimes de l'OIT (par exemple l'article 15 de la Convention n° 133 de 1970 : Convention concernant le logement de l'équipage à bord des navires) contiennent des dispositions subordonnant leur entrée en vigueur à la condition qu'un certain nombre d'Etats contractants possèdent une marine marchande d'une certaine jauge, mais elles n'indiquent pas comment cette jauge peut être déterminée. En réponse aux questions que leur a adressées le Secrétariat, les secrétariats de l'OMCI et de l'OIT ont déclaré que la jauge était déterminée, aux fins des dispositions concernant l'entrée en vigueur, par référence aux données statistiques figurant dans le *Lloyd's Register of Shipping*.

3) Le *Lloyd's Register of Shipping*, en réponse à une demande du Secrétariat concernant la possibilité d'utiliser ses tableaux statistiques pour déterminer le tonnage, a suggéré que l'on pourrait envisager de calculer la jauge de la marine marchande d'un Etat contractant en se référant non au tableau 1 (Merchant Fleets of the World) mais au tableau 2 (World Fleets: Analysis by Principal Types). En effet, le tableau 2 serait plus approprié si l'on tient compte du fait que seul le tonnage de certains types de navires marchands entre en ligne de compte pour le calcul de la jauge de la marine marchande d'un Etat aux fins des dispositions concernant l'entrée en vigueur. La Commission voudra peut-être examiner cette suggestion.

de ce délai, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après le dépôt de l'instrument approprié au nom de cet Etat.

Variante A

4. Au moment où il deviendra Etat contractant à la présente Convention, un Etat qui est partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Convention de 1924) notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention de 1924 de façon que cette dernière cesse d'avoir effet pour cet Etat lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention à son égard. Avant la date à laquelle le dernier instrument de ratification [d'acceptation, d'approbation] ou d'adhésion requis par le paragraphe 1 du présent article pour l'entrée en vigueur de la présente Convention aura été déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, aux fins du présent paragraphe, un Etat pourra demander au Gouvernement belge de considérer que sa notification de dénonciation de la Convention de 1924 a été reçue le premier jour du mois suivant cette date.

5. Lors du dépôt du dernier instrument de ratification [d'acceptation, d'approbation] ou d'adhésion requis par le paragraphe 1 du présent article pour l'entrée en vigueur de la présente Convention, le dépositaire de la présente Convention informera le Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, de la date dudit dépôt et des noms des Etats contractants à la Convention à cette date.

Variante B

4. Au moment où il deviendra Etat contractant à la présente Convention, un Etat qui est partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Convention de 1924) notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

5. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 du présent article, le dépositaire de la présente Convention notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, la date de cette entrée en vigueur ainsi que les noms des Etats contractants à l'égard desquels la Convention est entrée en vigueur.

6. Les dispositions du paragraphe 4 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* aux Etats parties au Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 24 août 1924.

Article [ ]. — *Dénonciation*

1. La présente Convention pourra être dénoncée à tout moment par l'une quelconque des Parties contractantes par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet [un an] après 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 après la date de réception de la notification.

Fait à . . . . . ., en une version originale unique dont les textes anglais, chinois, espagnol, français et russe font également foi.