NATIONS UNIES

ASSEMBLEE GENERALE

Distr. GENERALE
A/CN.9/260
3 janvier 1985
FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION DES NATIONS UNIES
POUR LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL

Dix-huitième session
Vienne, 3-21 juin 1985

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES PRATIQUES EN MATIERE DE CONTRATS INTERNATIONAUX SUR LES TRAVAUX DE SA HUITIEME SESSION

(Vienne, 3-13 décembre 1984)

TABLE DES MATIERES

	Paragraphes	Page
INTRODUCTION	1 - 10	3
DELIBERATIONS ET DECISIONS	11 - 98	5
I. METHODE DE TRAVAIL	11 - 13	5
II. EXAMEN DES QUESTIONS QUI POURRAIENT ETRE TRAITEES DANS LES REGLES UNIFORMES	14 - 78	6
A. Champ d'application des règles uniformes	14 - 28	6
1. Lien entre les règles uniformes et les opérations internationales de transport	14 - 21	6
2. Types d'exploitants et d'opérations devant être régis par les règles uniformes	22 - 28	8
B. Emission d'un document	29 - 40	10
C. Norme de responsabilité applicable	41 - 43	13
D. Responsabilité du chef de retards	44 - 47	14
E. Limites de la responsabilité	48 - 56	15

V.85-20056

		Paragraphes	Page
F.	Délai de prescription	57 - 62	17
G.	Sûretés portant sur les marchandises	63 - 67	18
H.	Questions non traitées dans l'avant-projet de convention	68 - 78	19
III.	EXAMEN DES QUESTIONS SUPPLEMENTAIRES	79 - 94	22
A.	Responsabilité non contractuelle	79	22
B.	Exonérations et limitations de responsabilité applicables au préposé ou au mandataire de l'ETT	80	22
C.	Notification de perte ou de dommage	81 - 89	22
D.	Stipulations contractuelles	90 - 92	24
E.	Conventions relatives au transport international	93	25
F.	Interprétation des règles uniformes	94	26
IV.	AUTRES QUESTIONS ET TRAVAUX FUTURS	95 - 98	26

INTRODUCTION

1. A sa seizième session, la Commission a décidé d'inclure la question de la responsabilité des opérateurs internationaux de terminaux dans son programme de travail, de prier l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) de lui transmettre pour exemple son avant-projet de convention et de confier à un groupe de travail la préparation de règles uniformes. La Commission a renvoyé à sa dix-septième session sa décision sur la composition du Groupe de travail 1/.

2. Comme suite à la demande ainsi formulée à la seizième session, UNIDROIT a communiqué son avant-projet de convention à la Commission. A sa dix-septième session, la Commission a décidé de confier à son Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux la tâche d'élaborer des règles uniformes dans ce domaine. Elle a en outre décidé que le Groupe de travail aurait pour mandat de baser ses travaux sur l'avant-projet de convention d'UNIDROIT et sur le rapport y relatif établi par le secrétariat d'UNIDROIT, ainsi que sur l'étude des grandes questions soulevées par ledit avant-projet dont le secrétariat de la CNUDCI l'avait saisie à sa dix-septième session (A/CN.9/252). Le Groupe de travail devait également examiner des questions qui ne sont pas traitées dans l'avant-projet de convention d'UNIDROIT ainsi que toute autre question qui pouvait être considérée comme pertinente 2/.

3. Le Groupe de travail se compose des 36 Etats membres de la Commission, à savoir : Algérie, Allemagne, République fédérale d'; Australie, Autriche, Brésil, Chine, Chypre, Cuba, Egypte, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, France, Guatemala, Hongrie, Inde, Iraq, Italie, Japon, Kenya, Mexique, Nigéria, Ouganda, Pérou, Philippines, République centrafricaine, République démocratique allemande, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sénégal, Sierra Leone, Singapour, Suède, Tchécoslovaquie, Trinité-et-Tobago, Union des Républiques socialistes soviétiques, Yougoslavie.

4. Le Groupe de travail a tenu sa huitième session à Vienne du 3 au 13 décembre 1984. Tous les membres s'étaient faits représenter à l'exception de ceux dont les noms suivent : Chypre, Ouganda, République centrafricaine, République-Unie de Tanzanie, Sénégal, Sierra Leone, Singapour, Tchécoslovaquie, Trinité-et-Tobago.

5. Assistaient à la session des observateurs des Etats suivants : Argentine, Canada, Côte d'Ivoire, Chili, Equateur, Indonésie, Iran (République islamique d'), Pays-Bas, Nicaragua, Norvège, Oman, République de Corée, Roumanie, Saint-Siège, Suisse et Turquie.

1/ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa seizième session, Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-huitième session, Supplément No 17 (A/38/17), par. 115.

2/ Rapport de la Commission des Nations Unies sur le droit international sur les travaux de sa dix-septième session, Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-neuvième session, Supplément No 17 (A/39/17), par. 113.

6. Assistaient également à la session des observateurs des organisations internationales suivantes :

a) Organes des Nations Unies

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
Organisation des Nations Unies pour le développement industriel

b) Organisations intergouvernementales

Commission centrale pour la navigation du Rhin
Association du transport aérien international (IATA)
Office central des transports internationaux par chemin de fer
Institut international pour l'unification du droit privé

c) Organisations internationales non gouvernementales

Association internationale des ports
Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA)
Association de droit international

7. Le Groupe de travail a élu le bureau suivant :

Président : M. Michael Joachim BONELL (Italie)

Rapporteur : M. K. VENKATRAMIAH (Inde)

8. Le Groupe de travail était saisi des documents suivants :

a) Ordre du jour provisoire (A/CN.9/WG.II/WP.51);

b) Responsabilité des exploitants de terminaux de transport : questions soumises à l'examen du Groupe de travail (A/CN.9/WG.II/WP.52 et Add.1);

c) Responsabilité des exploitants de terminaux de transport : questions supplémentaires soumises à l'examen du Groupe de travail (A/CN.9/WG.II/WP.53) 3/.

9. Les documents suivants avaient également été mis à la disposition du Groupe :

a) Coordination des activités : quelques faits nouveaux dans le domaine du transport international de marchandises (A/CN.9/236);

b) Responsabilité des exploitants de terminaux de transport (A/CN.9/252);

3/ Paru pendant la session.

c) Avant-projet de convention sur les exploitants de terminaux de transport établi par l'UNIDROIT 4/ et rapport explicatif y relatif 5/ (document UNIDROIT 1983, Etude XLIV, document 24).

10. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour suivant :

a) Election du bureau;

b) Adoption de l'ordre du jour;

c) Elaboration des règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport;

d) Autres questions;

e) Adoption du rapport.

DELIBERATIONS ET DECISIONS

I. METHODE DE TRAVAIL

11. Le Groupe de travail a ouvert ses délibérations par un examen de la méthode de travail à appliquer pour élaborer des règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport (ci-après dénommés "ETT"). Les participants sont dans l'ensemble convenus que, conformément au mandat que lui a conféré la Commission (voir le paragraphe 2), le Groupe de travail fonderait ses travaux sur l'avant-projet de convention et le rapport explicatif d'UNIDROIT, ainsi que sur le document A/CN.9/252. Il a en outre été convenu que le Groupe de travail serait libre d'examiner des questions non traitées dans l'avant-projet de convention. On a estimé que le Groupe de travail devrait se donner pour objectif de combler les lacunes des régimes de responsabilité applicables au transport international de marchandises, en unifiant les règles juridiques régissant les opérations des exploitants de terminaux et se fonder pour cela sur les travaux déjà effectués dans ce domaine par UNIDROIT. Dans le même temps, on a noté que ces règles pourraient jouer un rôle spécifique très important en régissant des relations qui, quoique liées au domaine des transports, étaient juridiquement tout à fait distinctes des relations issues du contrat de transport.

12. Il a été convenu que le Groupe de travail examinerait en détail les questions liées à la responsabilité des ETT, avant de s'efforcer d'élaborer des règles uniformes détaillées. A ce propos, il a été convenu que les documents de travail établis par le secrétariat de la CNUDCI sur les questions soumises à l'examen du Groupe de travail (A/CN.9/WG.II/WP.52 et A/CN.9/WG.II/WP.53) constituait un bon point de départ pour les discussions. Aussi le Groupe de travail a-t-il décidé de fonder ses délibérations sur les questions présentées dans ces documents.

4/ Egalement paru en annexe II au document A/CN.9/252.

5/ Egalement paru sous la cote A/CN.9/WG.II/WP.52 et Add.1.

13. Le Groupe de travail s'est demandé s'il serait bon à ce stade de décider de la forme définitive que prendraient les règles. Selon un avis, il pourrait être utile de décider de cette question dès le départ, car elle pouvait avoir une certaine influence sur l'examen de divers problèmes de fond. Selon l'avis qui a prévalu cependant, il serait mieux de ne déterminer cette forme qu'après que le Groupe de travail aurait décidé du fond et du contenu des règles. Conformément à cet avis, le Groupe de travail a convenu que les discussions seraient fondées sur l'hypothèse que les règles uniformes revêtiraient un caractère normatif (par exemple, convention ou loi type), plutôt que contractuel (par exemple, conditions générales).

II. EXAMEN DES QUESTIONS QUI POURRAIENT ETRE TRAITEES DANS LES REGLES UNIFORMES

A. Champ d'application des règles uniformes

1. Lien entre les règles uniformes et les opérations internationales de transport

14. Le Groupe de travail s'est demandé si les règles uniformes ne devraient traiter que des opérations des ETT liées au transport international (question 1 du document A/CN.9/WG.II/WP.52). Selon l'avis qui a prévalu, puisque les règles uniformes avaient pour objet de combler les lacunes qu'avaient laissées, en matière de responsabilité, les conventions internationales de transport, elles ne devaient traiter que des opérations des ETT liées au transport international. Selon cet avis, les opérations des ETT non liées à un transport international avaient un caractère plus national qu'international; il n'y avait donc pas lieu d'unifier les règles juridiques régissant de telles opérations. On a cependant noté que les Etats qui le souhaiteraient pourraient également appliquer les règles aux opérations nationales des ETT et que les ETT effectuant des opérations de caractère national pouvaient s'engager par contrat à respecter ces règles. Selon un autre avis, toutes les opérations des ETT, qu'elles soient nationales ou internationales, devraient être régies par les règles uniformes, puisqu'un ETT pouvait ne pas être à même de déterminer si les marchandises faisaient ou non l'objet d'un transport international.

15. Selon un avis, même si les règles étaient limitées aux opérations des ETT liées au transport international, il pouvait ne pas être nécessaire, au vu des circonstances pratiques entourant les opérations de l'ETT, d'appliquer impérativement les règles à tous les cas de garde de marchandises en transport international. Selon cet avis, il pourrait être utile de soumettre les règles uniformes à une clause d'option positive, c'est-à-dire que celles-ci ne s'imposeraient qu'aux ETT s'étant engagés à être liés par elles. Cependant, selon l'avis qui a prévalu, la question de l'application obligatoire ou conditionnelle des règles uniformes était étroitement liée à la forme définitive que prendraient ces règles et, vu la décision prise au paragraphe 13 ci-dessus, cette question devrait être examinée à un stade ultérieur.

16. Il a été avancé que, dans les cas où le transport de marchandises était effectué par un entrepreneur de transport multimodal en vertu de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980 (ci-après dénommée "Convention sur le transport multimodal"), il

n'était pas nécessaire d'élaborer des règles régissant les opérations de l'ETT, puisque le chargeur pouvait intenter une action à l'encontre de l'entrepreneur de transport multimodal en cas de perte ou d'endommagement des marchandises pendant que celles-ci étaient entre les mains de l'ETT. Cependant, on a fait remarquer que, même dans de tels cas, les règles uniformes seraient utiles car elles offriraient aux entrepreneurs de transport multimodal un recours uniforme à l'encontre des ETT.

17. Le Groupe de travail a étudié la manière dont les règles uniformes devraient définir les liens requis avec le transport international (questions 2 à 4 du document A/CN.9/WG.II/WP.52). Il a examiné à ce propos deux approches fondamentales. Selon la première (l'"approche objective"), les règles uniformes seraient applicables si, effectivement, les marchandises avaient fait, faisaient ou devaient faire l'objet d'un transport international. Selon l'autre approche (l'"approche subjective"), les règles s'appliqueraient si l'ETT avait connaissance ou aurait dû avoir connaissance d'un tel lien avec le transport international.

18. A l'appui de l'approche objective, on a avancé qu'il serait difficile de prouver que l'ETT avait connaissance d'un tel lien. En outre, une telle approche serait conforme à celles adoptées dans la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Hambourg), (ci-après dénommée les "Règles de Hambourg") 6/ et dans la Convention sur le transport multimodal. Il a cependant été proposé que les règles uniformes comportent une "clause de sauvegarde" aux termes de laquelle, si l'ETT pouvait prouver qu'il n'avait pas connaissance d'un tel lien, les règles uniformes ne s'appliqueraient pas. On a avancé que, dans la plupart des cas, un ETT serait à même de déterminer l'existence d'un lien avec le transport international en se fondant sur les documents accompagnant les marchandises, car ceux-ci indiqueraient les lieux d'origine et de destination des marchandises.

19. A l'appui de l'approche subjective, on a estimé que, pour que les règles uniformes soient applicables, il devrait suffire que les documents accompagnant les marchandises indiquent que celles-ci faisaient l'objet d'un transport international. On a également noté que, si les règles uniformes devaient stipuler qu'un document serait émis par l'ETT, celui-ci devrait avoir connaissance d'un lien éventuel avec le transport international afin de savoir s'il était tenu d'émettre un tel document en vertu des règles uniformes. Selon un autre avis, un ETT pourrait être avisé d'un tel lien avec le transport international en en étant notifié par son client. On a également avancé que l'application des règles uniformes pourrait être fondée sur une combinaison des approches objective et subjective.

20. Selon l'avis qui a prévalu, l'approche objective était préférable, étant entendu que cette approche devrait être conçue de manière à ce que les règles uniformes s'appliquent aux opérations des ETT liées au transport international, plutôt qu'aux opérations "nationales" des ETT. On s'est demandé si les règles uniformes devraient être applicables lorsque les marchandises étaient déposées auprès d'un ETT avant le commencement du transport, ou après

---

6/ A/CONF.89/13, annexes I et II. Voir Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, publication des Nations Unies, No de vente F.80.VIII.1.

que le transport était achevé, par exemple lorsque les marchandises devaient poursuivre leur voyage dans le pays de destination. Une formulation telle que celle figurant dans la variante "a" des remarques relatives à la question 3 du document A/CN.9/WG.II/WP.52 (selon laquelle les règles uniformes sont applicables aux opérations d'un ETT concernant un transport dont le point de départ et le point de destination sont situés dans des Etats différents) a reçu un certain appui. On a estimé qu'une telle formulation offrait la solution la plus simple et la plus acceptable, bien que selon un avis, le mot "concernant" pouvait créer une incertitude et devrait être réexaminé. D'aucuns se sont prononcés pour la formulation figurant dans la variante "b" des remarques relatives à la question 3, bien qu'il ait été avancé que cette formulation excluait le cas où les marchandises devant faire l'objet d'un transport international étaient livrées par le chargeur à un ETT, plutôt qu'au transporteur. Pour ce qui est de la variante "c", on a avancé qu'elle n'était pas acceptable parce que, dans de nombreux cas, le moment où les marchandises commençaient ou cessaient d'être soumises aux règles juridiques régissant le transport international n'était pas certain et parce qu'une telle formulation exigerait que l'ETT s'attache à déterminer ce moment.

21. Il a été avancé que l'on pourrait simplement stipuler que les règles uniformes sont applicables aux opérations exécutées avant, pendant ou après le transport des marchandises, lorsque de telles opérations sont liées à un transport dont le point de départ et le point de destination sont situés dans deux Etats différents.

2. Types d'exploitants et d'opérations devant être régis par les règles uniformes

22. Le Groupe de travail s'est demandé quels types d'exploitants et d'opérations devaient être régis par les règles uniformes (questions 5 à 7 du document A/CN.9/WG.II/WP.52). On a noté que les opérations exécutées par les ETT pouvaient être très différentes. Outre la garde des marchandises, les ETT effectuaient souvent d'autres opérations liées aux marchandises. On est dans l'ensemble convenu que les règles uniformes devraient clairement énoncer quelles opérations entraient dans leur champ d'application.

23. Selon un avis, les règles uniformes devraient être applicables à toutes les opérations exécutées par les ETT, qu'elles soient ou non liées à la garde des marchandises. Selon l'avis qui a prévalu cependant, les règles ne devraient s'appliquer que s'il y avait au moins garde des marchandises. Il a été demandé si une garde assurée à titre gracieux devrait être régie par les règles uniformes.

24. Il a été proposé que les règles s'appliquent aux opérations autres que la garde effectuées par les ETT. Selon un avis, les règles ne devaient s'appliquer que lorsque la garde constituait une opération principale et elles devraient s'appliquer également aux opérations accessoires. Selon un autre avis, l'application des règles ne devrait pas être fondée sur un tel lien, qu'il était difficile de déterminer dans la réalité; les règles devraient plutôt s'appliquer lorsque la garde constituait une partie distincte et intrinsèque de l'obligation de l'ETT.

25. Différents avis ont été exprimés sur la question de savoir quelles opérations, outre la garde, devaient être régies par les règles uniformes. Selon un avis, toutes les opérations additionnelles effectuées par un ETT devaient l'être. A l'appui de cet avis, il a été déclaré qu'une telle approche permettrait de combler entièrement les lacunes du régime juridique applicable au transport de marchandises. Selon un autre avis cependant, il ne serait pas bon de soumettre la vaste gamme de ces activités additionnelles au seul régime juridique unifié que constitueraient les règles uniformes. A ce propos, on a fait remarquer que, bien qu'il ne soit pas possible de combler toutes ces lacunes au moyen d'un seul régime juridique, on pourrait progresser sensiblement sur cette voie si les règles uniformes étaient applicables à la garde, ainsi qu'à certains types d'autres opérations.

26. Pour ce qui est de la manière dont les règles uniformes devraient spécifier les types d'opérations additionnelles entrant dans leur champ d'application, selon un avis, les règles pourraient comporter une liste exhaustive de ces opérations, telles que chargement, déchargement et arrimage. Selon un autre avis cependant, les règles ne devraient que donner des exemples d'opérations additionnelles entrant dans leur champ d'application. Des questions ont été posées sur l'applicabilité des règles uniformes à des opérations telles que la prise en charge et la livraison, l'emballage et le traitement des marchandises.

27. Le Groupe de travail est convenu qu'il n'était pas encore prêt à énoncer des conclusions définitives quant aux types d'opérations devant être régis par les règles uniformes et qu'il aurait l'occasion de revenir sur cette question. A ce propos, il a été demandé au secrétariat d'établir à l'intention du Groupe de travail une nouvelle étude sur divers aspects de la question, tenant compte des différentes opérations effectuées, ainsi que des circonstances entourant les divers modes de transport. Il a également été demandé que l'étude traite des aspects juridiques de la question, sur la base des différentes conventions de transport internationales, notamment du moment auquel la responsabilité d'un transporteur sur les marchandises commence et s'achève : en effet, il peut y avoir chevauchement entre la responsabilité du transporteur et celle de l'ETT, ce qui risque d'avoir des incidences sur les recours du transporteur à l'encontre de l'ETT. On a proposé que cette étude tienne compte des éléments d'information figurant dans la documentation établie par UNIDROIT.

28. Le secrétaire de la Commission a noté qu'il ressortait des discussions que, du fait des progrès techniques, des opérations étaient effectuées, dans le cadre du transport de marchandises, qui n'avaient pas été envisagées lorsque l'on avait élaboré les règles régissant les divers aspects du transport. Aussi, celles-ci étaient-elles parfois inadaptées. En outre, il pouvait y avoir des incohérences en ce qui concerne l'application des conventions internationales existantes en matière de transport. Aussi, l'étude demandée au secrétariat traiterait-elle non seulement des incidences de cette question sur les règles régissant les opérations des ETT, mais également de ses incidences plus vastes sur les règles existantes régissant le transport international. L'étude s'efforcerait de déterminer si la Commission, conformément à son rôle de coordination dans le domaine du droit commercial international, pourrait contribuer à traiter de ces incidences plus vastes. Un tel projet serait exécuté par la Commission parallèlement à ses activités liées à la responsabilité des exploitants de terminaux de transport et ne modifierait en rien ni l'ampleur ni l'importance de ces activités. Le Groupe de travail a reconnu l'importance de ce projet et est convenu de recommander à la Commission d'examiner cette question.

B. Emission d'un document

29. Le Groupe de travail s'est penché sur la question de savoir si les règles uniformes devaient stipuler qu'un document devait être émis par l'ETT et si un tel document devait être obligatoire dans tous les cas, ou n'être émis qu'à la demande du client, et s'est interrogé sur ce que devait être le contenu d'un tel document (questions 8 et 9 du document (A/CN.9/WG.II/WP.52).

30. Selon une opinion, un document devrait être exigé dans tous les cas. A l'appui de cette opinion, on a avancé qu'un document était nécessaire afin d'établir que les marchandises avaient bien été prises en charge par l'ETT. En outre, on a estimé qu'un document était nécessaire lorsqu'il s'agissait de prouver que les marchandises faisaient ou non l'objet d'un transport international. Enfin, si un document n'était obligatoire que si le client en faisait la demande, il pourrait être difficile de prouver qu'une telle demande avait été faite. On a fait observer, cependant, que les cas où l'ETT refusait d'émettre un document alors qu'il en avait été prié n'étaient pas fréquents. On a proposé que l'ETT soit obligé dans tous les cas d'émettre un simple reçu pour les marchandises et que des renseignements plus détaillés ne figurent dans ce document qu'à la demande du client.

31. Selon l'avis qui a prévalu, l'ETT ne devrait être tenu d'émettre un document que si le client en faisait la demande. A l'appui de cette conception, on a indiqué qu'il existait une tendance à lutter contre la pléthore de documents émis pour des marchandises faisant l'objet d'un transport international. En outre, une telle conception était conforme à l'esprit de plusieurs conventions sur le transport international stipulant que le transporteur ne devait émettre de document de transport que sur la demande du chargeur. On a fait observer que le client n'avait pas systématiquement besoin d'un document. On a également fait observer que l'ETT pouvait émettre un document de son propre chef, sans que son client lui en fasse la demande, s'il souhaitait protéger ses intérêts en établissant la date à laquelle il avait reçu les marchandises ou en décrivant l'état de ces marchandises. En outre, on a fait remarquer que même sans un document, le client pouvait exiger que les marchandises lui soient remises par l'ETT conformément au contrat passé avec ce dernier.

32. En ce qui concerne le contenu du document, selon une opinion, le document devrait simplement faire office de reçu pour les marchandises, identifiant celles-ci et montrant à quelle date elles ont été reçues par l'ETT. A ce propos, on a fait observer qu'un reçu délivré par l'ETT pouvait être imprimé au moyen d'un tampon sur le document de transport correspondant aux marchandises. Selon un avis, ceci devrait être considéré comme constituant une émission de document. Selon une autre opinion, des renseignements plus détaillés devraient être requis, par exemple sur l'état et la description des marchandises, sur le fait que l'ETT avait ou non des sûretés sur les marchandises et, le cas échéant, les motifs en vertu desquels ces sûretés étaient invoquées, et sur le fait que le document était ou non négociable. Selon une autre vue, si le document était émis par l'ETT de son propre chef, un simple reçu pour les marchandises suffirait, mais l'ETT devrait être tenu d'y faire figurer des renseignements plus détaillés, si le client l'exigeait.

33. On a estimé que les règles uniformes devraient prévoir l'émission d'un document par des moyens électroniques ou mécaniques. A ce propos, on a suggéré que les règles uniformes adoptent l'approche de l'article 5 2) du Protocole No 4 de Montréal portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, telle que modifiée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955. Dans cette approche, l'ETT serait tenu de fournir au client un reçu pour les marchandises et de lui donner accès aux renseignements plus détaillés stockés électroniquement. On a estimé que le Protocole de Montréal pourrait être le modèle le plus avancé et le plus acceptable dans ce domaine. Selon une autre vue, cependant, le Protocole de Montréal risquait de ne pas constituer un modèle adéquat pour les règles uniformes applicables aux ETT étant donné que le but des données prévues dans le Protocole de Montréal était de laisser une trace du transport par voie aérienne, qu'il n'était pas nécessaire de stipuler que l'ETT devait émettre un reçu ne contenant pas également tous les autres renseignements stockés électroniquement.

34. Le Groupe de travail a examiné les effets juridiques d'un document émis par l'ETT (question 10 du document A/CN.9/WG.II/WP.52). Selon une opinion, ces effets juridiques devaient être régis par les règles du droit national autres que les règles uniformes. Selon cette opinion toujours, une disposition des règles uniformes relatives aux effets juridiques d'un document pourrait constituer une ingérence dans le domaine de la preuve, qui relevait du droit national. L'opinion qui a prévalu, cependant, était que ce document devait constituer un commencement de preuve de la prise en charge des marchandises par l'ETT de la manière indiquée dans le document.

35. En ce qui concerne la question de savoir si les règles uniformes devaient fixer un délai dans lequel l'ETT serait requis d'émettre un document (question 11 du document A/CN.9/WG.II/WP.52), selon une opinion, les règles uniformes ne devraient pas spécifier un délai. A l'appui de cette opinion, on a avancé que conformément à l'objectif de simplification de la documentation, un simple reçu devrait être émis pour les marchandises; ce reçu étant normalement émis au moment de la prise en charge des marchandises par l'ETT, il n'était pas nécessaire que les règles uniformes spécifient un délai. On a également noté que, en ce qui concerne le moment où les documents devaient être émis, la pratique variait selon le type d'opérations en cause et qu'il n'était pas possible de fixer un délai unique. En outre, on a indiqué que le problème des retards dans l'émission d'un document ne se posait pas dans la pratique.

36. Selon une autre opinion, il fallait spécifier dans les règles uniformes le délai dans lequel un document devait être émis. On a avancé qu'en l'absence d'un délai, l'obligation de l'ETT d'émettre un document serait moins contraignante. On a également suggéré que l'absence d'un délai risquait de rendre difficile l'application de sanctions pour émission tardive d'un document. Selon une opinion, les règles uniformes devaient contenir une formule souple permettant de déterminer le délai dans lequel un tel document devait être émis (par exemple, la formule : "un délai raisonnable"). Selon une autre opinion, un délai bref devait être spécifié (par exemple, 24 heures). Selon une autre vue encore, aucun délai ne devait être spécifié si un simple reçu devait être émis par l'ETT, mais un délai bref devait être spécifié si le document devait contenir des renseignements plus détaillés. On a avancé que si un délai était stipulé, les règles uniformes devraient spécifier à quel moment ce délai commencerait à courir.

37. Le Groupe de travail s'est penché sur la question de savoir si les règles uniformes devaient prévoir des sanctions au cas où l'ETT n'émettrait pas un document qu'il était tenu d'émettre (question 12 du document A/CN.9/WG.II/WP.52). Selon une opinion, des sanctions n'étaient pas nécessaires car ce problème ne se posait pas. En effet, il était dans l'intérêt de l'ETT d'émettre un tel document. On a par ailleurs avancé que la question des sanctions devrait être réglée par les règles du droit national autres que les règles uniformes. Cependant, l'opinion selon laquelle si l'ETT n'émettait pas un document qu'il était tenu d'émettre, il devait être réputé avoir reçu les marchandises en bon état, a recueilli un appui très large. On a suggéré, cependant, que si l'ETT n'avait pas reçu les marchandises et qu'aucun document n'avait été émis, il n'était pas raisonnable d'exiger de lui qu'il établisse la preuve qu'il n'avait pas reçu les marchandises. On a fait remarquer que le fait de ne pas se conformer à l'obligation d'émettre un document pouvait rendre difficile l'identification des marchandises et, par conséquent, entraîner un retard dans leur remise. Dans un tel cas, la sanction pourrait consister à considérer l'ETT comme responsable de ce retard.

38. Le Groupe de travail s'est penché sur la question de savoir si les règles uniformes devaient prévoir un document négociable (question 13 du document A/CN.9/WG.II/WP.52). Selon l'avis qui a prévalu, les règles uniformes ne devaient pas contenir des dispositions concernant un document négociable. Dans ce cas, les parties pouvaient néanmoins convenir qu'un document négociable serait émis à condition que les règles de droit national autres que les règles uniformes l'autorisent. A l'appui de cette opinion, on a avancé que l'émission de documents négociables ne devrait pas être encouragée par les règles uniformes, en particulier en raison des problèmes de fraude liés à l'utilisation de ces documents. En outre, il n'était pas nécessaire qu'un document négociable soit émis par l'ETT, en particulier si les marchandises étaient couvertes par un document de transport négociable. Enfin, des problèmes pouvaient se poser si deux documents formant titre sur les mêmes marchandises existaient au même moment. On a également fait remarquer que certains ordres juridiques interdisaient la création d'un nouveau document négociable par convention entre les parties, et que l'inclusion dans les règles uniformes d'une disposition concernant l'émission d'un document négociable pouvait aller à l'encontre d'une telle interdiction. Cependant, on a noté que la Convention sur le transport multimodal prévoyait à l'article 6 l'émission d'un document de transport multimodal négociable, sans pour autant restreindre l'émission d'autres documents négociables ou non négociables, pour chacun des divers modes de transport ou autres services intervenant dans le transport multimodal.

39. Une autre opinion, cependant, a été émise en faveur de l'inclusion dans les règles uniformes de dispositions relatives à l'émission d'un document négociable. Un tel document pouvait, par exemple, être utile dans le cas de stockage des marchandises pour une certaine durée. Selon cette opinion, on a avancé que les règles uniformes devraient prévoir l'émission d'un document négociable si les parties en convenaient et si cette émission était autorisée par la législation applicable dans le lieu où les opérations de l'ETT étaient effectuées. On a par ailleurs suggéré que si les règles uniformes prévoyaient un document négociable, elles pourraient également prévoir d'autres formes de documents transférables utilisés dans le lieu où s'effectuaient les opérations de l'ETT. Selon d'autres avis, en cas d'émission d'un document négociable, celui-ci devrait être nominatif et non pas à ordre ou au porteur.

40. On a fait observer qu'en ce qui concerne le document devant être émis par l'ETT, ainsi que dans d'autres domaines, il serait bon de s'interroger sur ce qui constituait un document écrit (voir par exemple l'article 1(8) des Règles de Hambourg), et si l'exigence de l'écrit pouvait être satisfaite par les nouvelles techniques de stockage et de transmission de l'information.

C. Norme de responsabilité applicable

41. Le Groupe de travail s'est penché sur la norme de responsabilité applicable à l'ETT dans le cadre des règles uniformes (question 15 du document A/CN.9/WG.II/WP.52). On a estimé d'un commun accord que le régime de responsabilité régissant les ETT devrait être aligné sur le régime de responsabilité prévu par diverses conventions sur le transport international, en particulier les Règles de Hambourg et la Convention sur le transport multimodal, car l'un des objectifs des règles uniformes était de combler les lacunes dans ces régimes de responsabilité en matière de transport. Aussi a-t-on estimé d'un commun accord que la norme de responsabilité régissant les ETT devrait être la norme de la présomption de faute figurant dans ces conventions sur le transport international. On a estimé qu'il convenait de tenir compte des problèmes d'assurance lorsque l'on s'intéressait aux questions relatives à la responsabilité des ETT. Selon un avis, un examen plus poussé de ces considérations était nécessaire en ce qui concerne certains aspects du régime de responsabilité proposé.

42. On a généralement convenu que l'ETT devrait être responsable des actes de ses préposés. Cependant, selon une opinion, l'ETT ne devrait pas être responsable des actes de ses préposés sortant du cadre professionnel (par exemple, le vol par un préposé non employé à la surveillance des marchandises). Selon une autre vue, l'ETT devrait en être tenu responsable. On a fait observer, cependant, que cette question était traitée de diverses manières par les législations nationales et qu'il était par conséquent préférable de ne pas l'aborder dans les règles uniformes.

43. Le Groupe de travail s'est penché sur la question de savoir si la responsabilité pour perte ou dommage imputable à l'ETT et à une autre cause pouvait être répartie entre l'ETT et l'autre cause. Selon un point de vue, l'ETT et l'autre cause devraient être conjointement et solidairement responsables de la perte ou de l'endommagement des marchandises afin de protéger les intérêts du client de l'ETT. L'opinion qui a prévalu, cependant, était que l'ETT ne devrait être considéré responsable dans ces cas-là que dans la mesure où la perte ou le dommage était imputable à la faute ou à la négligence de l'ETT, sous réserve qu'il prouve l'étendue de la perte ou du dommage qui ne pouvait être attribué à cette faute ou négligence. On a avancé, à l'appui de cette opinion, que les règles uniformes ne devraient pas prétendre régir la responsabilité des personnes extérieures au champ d'application des règles. Cependant, on a avancé à ce propos qu'il conviendrait de ne faire état que d'un fait imputable à l'ETT en vertu des règles régissant la responsabilité de l'ETT et non pas sa faute ou négligence.

D. Responsabilité du chef de retards

44. Le Groupe de travail a examiné la question de savoir si les règles uniformes doivent traiter de la responsabilité de l'ETT pour les retards apportés à la remise des marchandises (question 16 du document A/CN.9/WG.II/WP.52). Selon un avis, qui a été largement appuyé, les règles uniformes devraient prévoir la responsabilité de l'ETT en cas de retard. Dans ce sens, on a fait observer qu'un retard apporté par l'ETT à la remise des marchandises était un problème susceptible de se poser dans la pratique. Une disposition retenant la responsabilité de l'ETT en cas de retard dans la livraison était importante pour la protection des consignataires et chargeurs comme celle des transporteurs et transitaires qui auraient à répondre vis-à-vis de leur client d'un retard causé par les ETT et présenteraient un recours contre ces derniers. On a fait observer qu'en l'absence d'une disposition reconnaissant la responsabilité de l'ETT en cas de retard dans la remise des marchandises, celui-ci pourrait se dégager de toute responsabilité dans son contrat. En outre, une disposition prévoyant la responsabilité des ETT en cas de retard pourrait également les protéger, dans la mesure où leur responsabilité pourrait être limitée par les règles uniformes. Si la responsabilité en cas de retard n'était pas prévue par les règles uniformes, elle serait régie par d'autres règles de droit national, en vertu desquelles l'ETT pourrait se voir imputer une responsabilité illimitée. Celle-ci pourrait être très large et l'ETT pourrait avoir à répondre, par exemple, des pertes financières entraînées par le retard. Il a aussi été suggéré que, les conventions internationales sur les transports imposant une responsabilité en cas de retard dans la remise des marchandises, l'inclusion d'une telle disposition dans les règles uniformes contribuerait à combler les lacunes des régimes de responsabilité en matière de transport international. Les partisans de l'inclusion d'une disposition relative à la responsabilité en cas de retard apporté à la livraison des marchandises ont estimé qu'elle devrait être similaire quant au fond aux dispositions comparables des Règles de Hambourg ou de la Convention sur le transport multimodal.

45. Selon un autre point de vue, un retard du fait de l'ETT ne constituait pas un problème dans la pratique, étant donné que l'ETT à qui des marchandises avaient été confiées n'avait aucune raison de ne pas les remettre sur demande ou dans les délais convenus. L'avis a été exprimé qu'une disposition relative au retard serait mal acceptée par les ETT et constituerait un obstacle à l'acceptation des règles, tout en ne présentant aucun avantage pratique. Il a également été dit qu'il était difficile pour l'ETT de s'assurer contre la responsabilité en cas de retard dans la livraison des marchandises. Selon un autre avis, le retard ne présentait peut-être pas un problème important en ce qui concerne la garde des marchandises, mais plus souvent par rapport à d'autres types d'opération.

46. Il a été convenu que le projet de règles uniformes qui serait établi à l'intention du Groupe de travail devrait contenir des dispositions relatives au retard apporté par l'ETT à la livraison des marchandises, afin que cette disposition puisse être examinée par le Groupe de travail lorsqu'il serait saisi du projet. En outre, selon qu'il convenait, mention devrait être faite du retard dans d'autres dispositions.

47. Il a été observé que l'article 6 (2) de l'avant-projet de convention d'UNIDROIT selon lequel, si l'ETT ne remet pas les marchandises à la demande de la personne habilitée à en prendre livraison dans les 60 jours consécutifs qui suivent cette demande, l'ayant droit peut les considérer comme perdues,

ne traite pas de la question du retard à la livraison. De l'avis général, il serait utile que les règles uniformes contiennent une telle disposition en plus de toute disposition relative à la responsabilité en cas de retard.

E. Limites de la responsabilité

48. Le Groupe de travail a examiné la question de savoir si la responsabilité de l'ETT pour la perte ou l'endommagement des marchandises devrait être limitée à un certain montant et, dans l'affirmative, s'il devrait s'agir d'une limitation par kilogramme ou d'une limitation combinée par kilogramme et par colis (questions 17 et 18, document A/CN.9/WG.II/WP.52). Il a été convenu que la limitation devrait être en tous cas constituée par un certain montant par kilogramme. Il a également été convenu qu'il était prématuré de préciser ledit montant. L'opinion a été exprimée que la limite de 2,75 unités de compte prévue à l'article 7 (1) de l'avant-projet de convention d'UNIDROIT était trop faible. On a fait remarquer que les limites de responsabilité fixées par certaines conventions en matière de transport étaient plus élevées, et que l'on risquait, en énonçant une limite trop basse dans les règles uniformes, de porter préjudice au droit de recours des transporteurs contre l'ETT.

49. Selon une opinion, les règles uniformes devraient prévoir que le montant de la limitation par kilogramme pour la responsabilité de l'ETT serait le même que celui retenu dans la convention internationale régissant le mode de transport auquel correspondaient les opérations effectuées par l'ETT. Selon une autre opinion, toutefois, ce principe serait difficile à appliquer dans les cas où l'ETT ne connaît pas le mode de transport retenu, dans les cas où il y aurait plusieurs modes de transport, et dans des cas comme celui de la navigation intérieure, où la responsabilité du transporteur ne fait pas l'objet d'une limitation prévue par une convention internationale.

50. Selon une opinion qui a bénéficié d'un assez large appui, la responsabilité de l'ETT pour la perte ou l'endommagement des marchandises ne devrait pas faire l'objet d'une limitation par colis. On a fait observer qu'il ne serait pas approprié de prévoir une limite unique applicable à des colis de tailles différentes et contenant des marchandises de différentes valeurs. De plus, a-t-on indiqué, il était difficile pour les tribunaux de définir la notion de "colis". On a aussi avancé que des problèmes risquaient de se poser avec la limitation par colis dans le cas de marchandises arrivant dans un terminal, par exemple dans un conteneur et qui étaient endommagées, alors qu'elles étaient encore sous la responsabilité de l'ETT, après avoir été réemballées dans des unités plus petites.

51. Toutefois, selon l'opinion qui a prévalu, il était souhaitable que les règles uniformes prévoient une limite par colis, en plus d'une limite par kilogramme, car cela assurerait la concordance avec la formule retenue dans les Règles de Hambourg et la Convention multimodale, et faciliterait les actions en recours intentées par les transporteurs en application de ces conventions. Il a été généralement reconnu que les règles uniformes devraient prévoir la procédure de révision accélérée qui figurait parmi les dispositions

concernant la révision des limites de responsabilité adoptées par la Commission à sa quinzième session 7/ et dont l'Assemblée générale avait recommandé l'utilisation 8/.

52. On a fait observer que dans certaines régions, les ETT avaient coutume de limiter leur responsabilité à un certain montant par mètre cube. Selon diverses opinions, les règles uniformes ne devraient pas prévoir une limitation totale de responsabilité pour chaque incident (question 19, document A/CN.9/WG.II/WP.52).

53. Il a généralement été reconnu que les règles uniformes devraient autoriser les parties à convenir d'une limite de responsabilité supérieure à celle prévue dans les règles (question 21, document A/CN.9/WG.II/WP.52). On a suggéré que les transporteurs devraient pouvoir négocier avec les ETT des limites égales à celles appliquées aux transporteurs, ce qui leur permettrait d'obtenir pleine et entière réparation des ETT lors d'une action récursoire. On a également suggéré qu'il était dans l'intérêt des deux parties de pouvoir convenir de limites plus élevées lorsque des marchandises de valeur étaient remises à l'ETT.

54. Le Groupe de travail a examiné la question de savoir si les règles uniformes devraient autoriser le non-respect de la limite de responsabilité dans certaines circonstances (question 22, document A/CN.9/WG.II/WP.52). Il a été généralement reconnu que la limite de responsabilité devrait cesser d'être applicable si la perte ou l'endommagement des marchandises résultait de certains actes ou omissions de l'ETT, tels que les actes ou omissions visés à l'article 9 (1) de l'avant-projet de convention d'UNIDROIT (actes ou omissions de l'ETT commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit témérairement et en sachant que la perte ou le dommage en résulterait probablement).

55. Les opinions ont cependant divergé sur le point de savoir si la limite de responsabilité devrait s'appliquer à l'ETT dans le cas où de tels actes ou omissions seraient le fait de ses préposés. Selon une opinion, les actes ou omissions des préposés d'un ETT ne devraient pas entraîner la non-application pour celui-ci de ladite limite. Selon une autre opinion, la limite de responsabilité ne devrait plus s'appliquer si les actes ou omissions en question étaient dus aux préposés. On a également estimé que la solution adoptée dans l'article 8 des Règles de Hambourg devrait être reprise dans les règles uniformes. Il a été généralement admis qu'eu égard aux opinions exprimées sur ce point, le projet définitif de règles uniformes devrait présenter les divers points de vue comme variantes possibles.

56. Il a été généralement reconnu que, lors d'une action intentée contre un préposé de l'ETT, la limite de responsabilité ne devrait pas s'appliquer audit préposé si les actes en question avaient été commis par lui dans des conditions identiques à celles dans lesquelles, si un acte avait été commis par l'ETT, ce dernier n'aurait pas été autorisé à limiter sa responsabilité.

7/ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa quinzième session, Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-septième session, Supplément No 17 (A/37/17), par. 63, annexe III.

8/ Résolution 37/107 du 16 décembre 1982.

F. Délai de prescription

57. Le Groupe de travail s'est penché sur la question de savoir si les règles uniformes devraient fixer un délai de prescription et, dans l'affirmative, quelle devrait en être la durée et comment il devrait être calculé (question 23 du document A/CN.9/WG.II/WP.52). Il a été convenu qu'un délai de prescription devrait être stipulé pour les actions intentées contre un ETT en application des règles uniformes et que deux ans représentaient un délai approprié. Il a été noté que cette période serait compatible avec les délais de prescription prévus par d'autres conventions de transport. Cependant, selon un avis, dans les cas où la perte ou l'endommagement étaient imputables à une faute intentionnelle ou à des actes ou omissions de l'ETT de mauvaise foi, un délai de prescription de deux ans serait insuffisant et la fixation d'un délai de prescription distinct de plus longue durée serait souhaitable.

58. Il a été suggéré que le délai de prescription pour les actions intentées contre un ETT commence à courir le jour où celui-ci livrait les marchandises. Dans le cas de marchandises perdues, il a été proposé que ce délai commence au moment où l'ETT informait son client que les marchandises étaient perdues, ou lorsqu'elles pouvaient être considérées comme perdues (voir par. 47). Selon un avis, si l'ETT était encore responsable des marchandises lors d'opérations effectuées après leur livraison (par exemple, l'arrimage), le délai de prescription pour les dommages causés par l'ETT pendant ces opérations devrait commencer à courir au moment où le dommage était causé.

59. Le Groupe de travail a examiné les problèmes qui risquaient de se poser en ce qui concerne les délais de prescription applicables aux actions en recours engagées par ou contre l'ETT. En ce qui concerne les actions engagées contre l'ETT, on a fait observer qu'elles risquaient d'être impossibles dans les cas, par exemple, où l'ETT remettait les marchandises au transporteur et où le délai de prescription applicable à l'action en recours contre l'ETT expirait avant la fin du délai applicable à l'action engagée par le destinataire contre le transporteur. De nombreux participants ont été d'avis qu'il faudrait préserver la possibilité pour le transporteur d'engager une procédure contre l'ETT en stipulant dans les règles uniformes qu'une telle action en recours pouvait être engagée même après l'expiration du délai de prescription. On a avancé qu'une telle action devrait pouvoir être intentée dans un délai donné (par exemple, 90 jours) après que la responsabilité du transporteur avait été établie dans la procédure engagée contre lui. On a avancé que le délai prescrit devrait commencer à courir à compter du moment où le transporteur avait été jugé responsable plutôt qu'à compter du moment où il avait été assigné ou avait satisfait la créance; ou bien, les règles uniformes devraient autoriser l'introduction de l'action en recours, en dépit de l'expiration du délai stipulé dans les règles, dans le délai fixé par les lois autres que les règles uniformes en vigueur dans l'Etat où la procédure avait été engagée, délai qui ne devrait pas être inférieur à une période donnée (par exemple, 90 jours) à compter du moment où le transporteur avait été jugé responsable. On a avancé, cependant, qu'en vertu d'une telle disposition, l'ETT n'aurait pas connaissance à l'avance du moment où les actions en recours intentées contre lui pourraient être engagées. On a, dans l'ensemble, convenu qu'il faudrait préserver la possibilité pour l'ETT d'engager une action en recours contre les personnes dont la responsabilité était régie par les règles uniformes en stipulant qu'une telle procédure pouvait être engagée même après expiration du délai de prescription applicable aux procédures engagées contre de telles personnes.

60. Le Groupe de travail s'est demandé si les règles uniformes devraient comporter un mécanisme similaire pour préserver le droit de recours d'un ETT à l'encontre d'une personne dont la responsabilité n'était pas régie par les règles uniformes. Selon un avis, les règles uniformes, qui ne traitaient pas de la responsabilité de telles personnes, n'avaient pas à stipuler le délai dans lequel une action pouvait être intentée contre elles. En outre, lorsque la responsabilité de ces personnes était régie par des conventions internationales, qui stipulaient des délais de prescription pour les actions intentées contre elles, les règles uniformes ne devraient pas modifier ces délais. Selon un autre avis cependant, les règles uniformes devraient préserver une voie de recours contre une personne dont la responsabilité n'était pas régie par les règles uniformes, si le délai de prescription applicable aux actions intentées contre ces personnes était régi par la législation nationale et non par une convention internationale.

61. Vu les approches différentes envisageables pour ce qui est des questions mentionnées aux paragraphes 57 à 60, il a été convenu que le futur projet de règles uniformes comporterait autant de variantes qui seraient soumises au Groupe de travail.

62. Le Groupe de travail s'est demandé si les règles uniformes devraient contenir des dispositions traitant de l'interruption et de la suspension du délai de prescription, ainsi que d'autres questions connexes (question 24 du document A/CN.9/WG.II/WP.52). Selon un avis, elles devraient contenir des dispositions régissant ces questions de manière uniforme, car celles-ci étaient traitées différemment selon les systèmes juridiques nationaux. Selon un autre avis cependant, les règles uniformes ne devraient contenir aucune disposition sur ces questions, auquel cas celles-ci seraient régies par d'autres règles du droit national. On a noté cependant que l'absence de dispositions pertinentes pourrait être interprétée comme excluant la possibilité d'une interruption ou d'une suspension du délai de prescription. Selon l'avis qui a prévalu, ces questions devraient être régies par les lois nationales autres que les règles uniformes et ces dernières devraient spécifier quelle législation nationale serait applicable (par exemple, la loi du for).

G. Sûretés portant sur les marchandises

63. Le Groupe de travail s'est penché sur la question de savoir si les règles uniformes devraient accorder à l'ETT des sûretés sur les marchandises pour ses frais et réclamations (question 25 du document A/CN.9/WG.II/WP.52). On est dans l'ensemble convenu que les règles uniformes devraient octroyer à l'ETT un droit de rétention sur les marchandises en garantie de ses frais et réclamations découlant des opérations qu'il a effectuées en ce qui concerne ces marchandises. Il a aussi été généralement convenu que les parties devraient pouvoir, par convention, accorder à l'ETT des sûretés plus importantes (par exemple, en lui donnant un droit de rétention sur les marchandises en garantie de ses frais et réclamations afférents non seulement auxdites marchandises mais aussi à d'autres marchandises qui lui auraient été laissées en dépôt), si les dispositions du droit national autres que les règles uniformes le permettaient. Il a été suggéré que l'ETT bénéficie de ces sûretés plus importantes, même sans convention des parties, si elles étaient prévues par les dispositions du droit national autres que les règles uniformes. Toutefois, selon un autre avis, cette approche irait à l'encontre de l'objectif d'unification du droit. L'opinion a été émise que l'ETT devrait bénéficier de sûretés pour les seuls frais et réclamations se rapportant à la garde des marchandises.

64. Il a généralement été convenu que l'ETT ne devrait pas bénéficier d'un droit de rétention sur les marchandises si une garantie suffisante pour les sommes dues était fournie ou si une somme équivalente était déposée auprès d'un tiers accepté par les parties ou d'une institution officielle dans l'Etat où l'ETT effectuait ses opérations.

65. En ce qui concerne la question de savoir si l'ETT devrait être autorisé à vendre les marchandises pour satisfaire ses frais et réclamations, on a fait observer que dans certains systèmes juridiques il existait des règles impératives régissant ce type de vente; par exemple, dans certains systèmes juridiques, les marchandises ne pouvaient être vendues qu'en vertu d'une décision judiciaire. A ce propos, on a noté que l'article 5 de l'avant-projet de convention d'UNIDROIT était inspiré des travaux d'UNIDROIT dans le domaine du contrat hôtelier. On est généralement convenu que les règles uniformes ne devraient autoriser l'ETT à vendre les marchandises que si les dispositions du droit national autres que les règles uniformes le permettent et conformément aux procédures et conditions fixées par ces dispositions. On a avancé que le droit de vente ne devrait être accordé que dans les circonstances les plus extrêmes et qu'une telle restriction du droit de vente devrait s'appliquer, que les règles prennent la forme d'une convention ou d'une loi type. On a également suggéré qu'au lieu de mentionner le "droit national" pour les questions examinées aux paragraphes 63 et 65, les règles uniformes devraient stipuler que le droit national applicable serait le droit du lieu où étaient effectuées les opérations de l'ETT.

66. Le Groupe de travail s'est penché sur la question de savoir si les règles uniformes devraient traiter du conflit pouvant survenir entre les sûretés accordées à l'ETT et les droits d'un tiers habilité à recevoir les marchandises (question 26 du document A/CN.9/WG.II/WP.52). Selon une opinion, les règles uniformes devraient stipuler qu'un tel conflit serait réglé par les dispositions du droit national, autres que les règles uniformes, du lieu où étaient effectuées les opérations de l'ETT. Selon une autre opinion, un tel conflit devrait être réglé par une disposition des règles uniformes comparable à l'article 14 de l'avant-projet de convention d'UNIDROIT. Selon une troisième opinion enfin, les règles uniformes ne devraient pas contenir de dispositions traitant de cette question. On a avancé que normalement les parties régleraient ces conflits entre elles et qu'il était par conséquent préférable que les règles uniformes n'abordassent pas cette question. On a également avancé que la question des effets que pourrait avoir sur les droits de tiers l'exercice par l'ETT de son droit de rétention touchait à de nombreux aspects des relations commerciales et que les règles uniformes ne devraient pas traiter de ces questions.

67. On a avancé que les règles uniformes devraient obliger l'ETT à notifier toutes les personnes ayant un intérêt sur les marchandises de l'exercice par l'ETT de son droit de rétention sur les marchandises. On a fait observer qu'une telle disposition permettrait à ces personnes de prendre des mesures pour protéger leurs intérêts.

H. Questions non traitées dans l'avant-projet de convention

68. Le Groupe de travail s'est demandé si les règles uniformes devraient traiter des questions liées au lieu où peut être engagée une procédure judiciaire ou arbitrale en cas de réclamation contre l'ETT (question 27 du document A/CN.9/WG.II/WP.52). Selon un avis, les règles uniformes ne devraient contenir

aucune disposition à ce propos. A l'appui de cet avis, il a été avancé qu'il n'était pas nécessaire d'élaborer de telles dispositions du fait du caractère stationnaire des opérations effectuées par l'ETT; en outre, les circonstances qui rendaient de telles dispositions souhaitables dans certaines conventions relatives au transport international (par exemple, les Règles de Hambourg) ne s'appliquaient pas aux opérations des ETT. Il a également été avancé que, si les règles uniformes contenaient des dispositions traitant de ces questions, elles devraient également en contenir d'autres concernant la reconnaissance et l'exécution des décisions judiciaires et sentences arbitrales, ce qui n'entrait pas dans leur cadre.

69. Selon l'avis qui a prévalu, il était souhaitable que les règles uniformes contiennent certaines dispositions traitant du lieu où une procédure judiciaire pourrait être engagée. A l'appui de cet avis, il a été avancé que, si les règles uniformes ne se prononçaient pas sur cette question, les règles du droit national s'appliqueraient, auquel cas une telle procédure pourrait être engagée dans différents endroits et il pourrait y avoir conflit de compétences. Pour ce qui est du contenu de telles dispositions des règles uniformes, selon un avis, si les règles devaient traiter de la question du lieu dans lequel la procédure judiciaire pouvait être engagée, elles devraient se contenter d'autoriser les parties à convenir de ce lieu et ne pas en spécifier un en l'absence d'un tel accord. Selon l'avis qui a prévalu, cependant, les règles uniformes devraient autoriser les parties à convenir du lieu où une procédure judiciaire pouvait être engagée et stipuler en outre qu'en l'absence d'un tel accord, la procédure judiciaire pouvait être engagée dans le lieu où les opérations de l'ETT à l'origine de la réclamation avaient été effectuées ou dans celui où l'ETT avait son établissement principal. Il a été avancé que les règles uniformes devraient également permettre qu'une procédure judiciaire soit engagée dans le lieu où le contrat de l'ETT avait été conclu. Selon un avis, la formulation des dispositions relatives aux lieux où une procédure judiciaire pouvait être engagée ne devrait pas être exclusive.

70. Selon un avis, les règles uniformes devraient également permettre aux parties de soumettre des réclamations contre un ETT à l'arbitrage, arbitrage qui serait régi par la loi applicable à la procédure arbitrale.

71. Le Groupe de travail s'est demandé si les règles uniformes devraient traiter de certaines obligations du client vis-à-vis de l'ETT (question 29 du document A/CN.9/WG.II/WP.52). Il a été convenu que les règles uniformes ne devraient pas traiter de l'obligation du client de payer pour les services rendus par l'ETT. A l'appui de cette opinion, on a fait valoir que le fait de traiter de cette question aurait des conséquences sur d'autres droits et obligations qui n'entraient pas dans le cadre des règles uniformes. On a également fait observer que l'obligation de payer pour les services rendus par l'ETT serait mentionnée dans d'autres dispositions des règles uniformes, et que cette obligation serait en tout état de cause régie par la loi du contrat.

72. Il a par ailleurs été convenu que les règles uniformes ne devraient pas traiter de l'obligation du client de protéger l'ETT des conséquences de certains actes ou omissions du client. A l'appui de cette opinion, il a été suggéré que ces questions soient régies par les conditions générales du contrat ou par les dispositions du droit national autres que les règles uniformes.

73. Il a été toutefois convenu que les règles uniformes devraient traiter de certains droits et obligations des parties concernant les marchandises dangereuses et périssables. Selon un avis, on pourrait s'inspirer de l'article 13 des Règles de Hambourg pour déterminer les approches à retenir en la matière. Il a été suggéré que les règles uniformes fassent obligation au client d'apposer sur les marchandises dangereuses un signe distinctif et une étiquette indiquant clairement leur nature, et d'informer l'ETT de la nature dangereuse de ces marchandises ainsi que des conditions particulières de manipulation ou des précautions à prendre.

74. Selon un avis, l'ETT devrait avoir le droit de refuser les marchandises dangereuses ou périssables de son client. Selon un autre avis, toutefois, l'ETT ne devrait pas dans tous les cas avoir le droit de refuser ces marchandises. Il a été suggéré que ce droit dépende de la pratique suivie pour le type de marchandise en question. On a fait observer, toutefois, qu'en vertu de règles à déterminer, nul n'était tenu de conclure un contrat et que, par conséquent, il n'était pas utile de prévoir une exception à une obligation de ce type.

75. On a également exprimé l'opinion que l'ETT devrait pouvoir prendre des mesures appropriées à l'égard des marchandises dangereuses (par exemple, en faisant procéder à leur enlèvement ou en les rendant inoffensives, si possible) et que l'obligation de l'ETT de remettre les marchandises dans l'état dans lequel il les avait reçues ne devrait pas s'appliquer dans le cas des marchandises dangereuses ou périssables.

76. On a exprimé l'opinion que les règles uniformes devraient également traiter de la responsabilité du client vis-à-vis de l'ETT pour les marchandises dangereuses. Il a été suggéré que le client soit tenu de dédommager l'ETT du préjudice causé par des marchandises dangereuses si le client n'avait pas informé l'ETT du caractère dangereux des marchandises. Selon un autre avis, les règles uniformes ne devraient pas traiter de la question de la responsabilité. On a émis l'opinion que si cette question était traitée par les règles uniformes, celles-ci devraient également préciser les types de marchandises devant être considérées comme dangereuses. Selon un autre avis, toutefois, il ne serait pas nécessaire de donner une définition des marchandises dangereuses aux fins des règles uniformes, en particulier si l'on prévoyait une disposition comparable à l'article 13 des Règles de Hambourg.

77. En ce qui concerne la responsabilité des parties vis-à-vis des tiers en cas de préjudice causé par des marchandises dangereuses, on a fait observer d'une part que cette question faisait l'objet d'autres conventions internationales et était traitée par d'autres organisations et d'autre part qu'elle n'entrait pas dans le cadre des règles uniformes.

78. Selon un avis, les règles uniformes devraient dégager l'ETT de l'obligation de dédommager le client en cas de détérioration de marchandises périssables si ce dernier ne l'avait pas informé du caractère périssable de ces marchandises.

III. EXAMEN DES QUESTIONS SUPPLEMENTAIRES

A. Responsabilité non contractuelle

79. Le Groupe de travail s'est penché sur la question de savoir si les règles uniformes devraient stipuler que les exonérations et limitations de responsabilité prévues s'appliquent à une action intentée en vertu desdites règles, que celle-ci soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou sur tout autre élément (question supplémentaire 1 du document A/CN.9/WG.II/WP.53). Il a été convenu que les règles uniformes devraient comporter une disposition à cet effet. Selon un avis émis à ce propos, en vertu de l'article 1 (1) de l'avant-projet de convention d'UNIDROIT, l'application de l'avant-projet de convention n'était pas limitée aux cas où l'ETT recevait les marchandises dans le cadre d'un contrat. Il a été observé qu'une disposition comparable à l'article 8 (1) de l'avant-projet de convention (sous réserve de certaines modifications rédactionnelles) permettrait d'éviter que le demandeur n'échappe à l'application des exonérations et limitations de responsabilité prévues par les règles uniformes en intentant une action fondée sur un autre élément que le contrat conclu avec l'ETT. Il a également été noté à cet égard qu'il était possible, dans certains systèmes juridiques, qu'un recours soit présenté par une personne qui n'était pas liée par contrat à l'ETT. Toutefois, il a été convenu que les règles uniformes ne devraient pas préciser les catégories d'entités autorisées à intenter une action contre l'ETT (question supplémentaire 2 du document A/CN.9/WG.II/WP.53).

B. Exonérations et limitations de responsabilité applicables au préposé ou au mandataire de l'ETT

80. Il a été convenu que les règles uniformes devraient autoriser le préposé ou le mandataire de l'ETT agissant dans l'exercice de ses fonctions à se prévaloir des exonérations et limitations de responsabilité que l'ETT lui-même pouvait invoquer en vertu desdites règles (question supplémentaire 3 du document A/CN.9/WG.II/WP.53). Selon un avis, les règles uniformes pourraient également admettre au bénéfice de ces exonérations et limitations toute autre personne dont l'ETT utilisait les services. En revanche, il a été convenu que les règles uniformes ne devraient pas traiter des cas où un ETT agissant à titre de mandataire d'un transporteur pourrait se prévaloir, par exemple en vertu d'une convention relative au transport international, des exonérations et limitations de responsabilité applicables au transporteur.

C. Notification de perte ou de dommage

81. Le Groupe de travail s'est demandé si les règles uniformes devraient exiger que l'ETT soit avisé de la perte ou de l'endommagement des marchandises et, dans l'affirmative, dans quel délai une telle notification devrait être faite et quels seraient les effets d'un manquement à cette obligation (question supplémentaire 4 figurant dans le document A/CN.9/WG.II/WP.53). On est convenu que les règles uniformes devraient exiger que l'ETT soit avisé par écrit. On a fait observer qu'une telle obligation permettrait à l'ETT de conserver les preuves relatives à la perte ou au dommage notifié. Selon une opinion, la notification de perte ne devrait être exigée que si la perte était partielle ou si les marchandises étaient en quantité insuffisante, la notification n'étant pas nécessaire en cas de perte totale.

82. Quant au délai dans lequel cette notification devrait être faite, on est convenu que la perte ou le dommage apparent et non apparent devraient être traités différemment. En ce qui concerne la perte ou le dommage apparent, on est convenu que le délai devrait être très bref (par exemple, au plus tard le jour ouvrable suivant le jour où les marchandises avaient été remises).

83. Diverses opinions ont été exprimées en ce qui concerne le délai qui devrait être exigé pour la notification d'une perte ou d'un dommage non apparent. On est convenu qu'en général ce délai devrait être plus long que le délai de notification d'une perte ou d'un dommage apparent. Selon une opinion, la notification pour une perte ou un dommage non apparent devrait être faite dans un délai d'un certain nombre de jours (par exemple, 15 jours) après que l'ETT avait remis les marchandises. On a fait observer, cependant, qu'une telle approche pourrait créer des problèmes en ce qui concerne les marchandises en conteneur perdues ou endommagées alors qu'elles avaient été confiées à la garde de l'ETT au début du transport, ces pertes ou dommages n'ayant pu être décelés qu'après ouverture du conteneur et examen des marchandises à l'issue du transport et après expiration du délai de notification. On s'est demandé si ce problème revêtait une importance pratique. On a indiqué qu'une telle situation pouvait se produire, par exemple, lorsque le conteneur était retenu lors des formalités de douane.

84. Pour traiter un problème tel que celui qui était mentionné au paragraphe précédent, on a proposé, par exemple, que s'il devait commencer à courir au moment où les marchandises étaient remises par l'ETT, le délai soit suffisamment long pour que le destinataire des marchandises puisse faire la notification (par exemple, de 30 à 60 jours). On a proposé une autre approche selon laquelle le délai de notification commencerait à courir au moment où les marchandises atteignaient leur destination finale. On a avancé, cependant, que dans ce cas, la position de l'ETT pouvait être mal assurée, en particulier si plusieurs semaines s'écoulaient avant que les marchandises n'atteignissent leur destination finale. On a avancé que cette insécurité pouvait rendre les règles uniformes peu attrayantes pour les ETT et engendrer des difficultés lors de l'éventuelle acceptation des règles. Selon une troisième approche, on pourrait stipuler que si, dans certaines conditions données, le demandeur pouvait prouver qu'il était impossible de découvrir la perte ou le dommage dans le délai de notification ayant commencé à courir lorsque les marchandises avaient été remises par l'ETT, la notification pourrait être faite à partir du moment où on pouvait déceler la perte ou le dommage; on a estimé que la notification devrait être exigée dans tous les cas dans un délai maximum donné (par exemple, 60 jours) à compter du moment où les marchandises avaient été remises par l'ETT.

85. On a exprimé l'opinion qu'il était impossible de concilier parfaitement les intérêts du demandeur et ceux de l'ETT. L'équilibre entre ces intérêts dépendrait, dans une certaine mesure, des effets juridiques d'un manquement à l'obligation de notifier l'ETT (par exemple, ce manquement interdirait-il une action pour perte ou dommage ou transférerait-il simplement la charge de la preuve pour ce qui est de l'état des marchandises ayant été remises?). A ce propos, on a avancé que la décision relative aux approches à adopter en ce qui concerne la durée du délai de notification et le moment où il commencerait à courir devrait être prise compte tenu des effets qu'un manquement à cette obligation pourrait avoir.

86. S'agissant de la perte ou de l'endommagement apparent ou non apparent des marchandises, on s'est accordé pour reconnaître que si cette perte ou cet endommagement n'avaient pas été notifiés comme les règles uniformes le prévoyaient, la remise des marchandises par l'ETT constituerait une présomption qu'elles avaient été remises telles qu'elles étaient décrites dans le document émis par l'ETT ou, si aucun document de ce genre n'avait été émis, qu'elles avaient été remises en bon état. Toutefois, selon un avis, cela ne devrait s'appliquer qu'en cas de non-notification de perte ou d'endommagement apparent et les règles uniformes ne devraient pas traiter expressément des conséquences de la non-notification de la perte ou de l'endommagement non apparent.

87. En ce qui concerne la notification en cas de retard, on a fait observer que, conformément à ce qui avait été dit antérieurement au sein du Groupe de travail sur la question de la responsabilité du chef de retards, une disposition traitant de cette question serait incluse dans le texte final des règles uniformes et qu'il serait fait référence au retard dans d'autres dispositions des règles chaque fois que cela serait nécessaire (voir par. 46). En ce qui concerne la question de savoir si les règles uniformes devraient stipuler l'obligation d'aviser l'ETT en cas de retard dans la remise des marchandises, on a estimé que cela n'était pas nécessaire étant donné que celui-ci aurait connaissance du retard même en l'absence d'une telle notification. Toutefois, selon un autre point de vue, les règles uniformes devraient stipuler l'obligation d'aviser l'ETT en cas de perte résultant du retard étant donné qu'une telle notification pourrait lui être utile pour protéger ses intérêts en cas de demande d'indemnisation pour cette perte. En ce qui concerne le contenu à donner à une telle disposition, on a exprimé l'opinion qu'il ne fallait pas s'inspirer de l'article 19 (5) des Règles de Hambourg et que le droit à indemnisation pour une telle perte devrait être annulé si celle-ci n'avait pas été notifiée dans un délai de 60 jours à compter de la date de remise des marchandises.

88. A propos de la notification en général, le Groupe de travail a également abordé la question de savoir si, en cas de perte ou d'endommagement des marchandises, le transporteur devrait être tenu d'aviser l'ETT et si l'ETT devrait être tenu d'aviser le transporteur selon les modalités pouvant être prescrites par les dispositions en vigueur afin de protéger le droit à dommages-intérêts du destinataire pour cette perte ou cet endommagement (question 28 du document A/CN.9/WG.II/WP.52). On est dans l'ensemble convenu qu'il n'était pas nécessaire de traiter ces questions à ce stade.

89. Il a été convenu que les règles uniformes ne devraient pas traiter de la question de savoir à qui la notification pouvait être faite (question supplémentaire 5 du document A/CN.9/WG.II/WP.53). On a émis l'opinion que cette question soulevait un certain nombre de problèmes connexes qu'il était préférable de ne pas traiter dans le cadre des règles uniformes.

D. Stipulations contractuelles

90. Le Groupe de travail s'est demandé si les règles uniformes devraient permettre, à un ETT par convention, de déroger aux dispositions des règles, ou d'assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles prévues par lesdites règles (question supplémentaire 6 dans le document A/CN.9/WG.II/WP.53). Selon un avis, ce problème était partiellement lié à la question de savoir si les règles uniformes devaient obligatoirement s'appliquer à tous les ETT dans les Etats qui les avaient adoptées, ou si,

en vertu de ces règles, lesdits Etats seraient autorisés à ne les appliquer qu'aux ETT s'étant engagés à les respecter. Parallèlement à cet avis, il a été suggéré que, bien que la question n'eût pas encore été examinée par le Groupe de travail, le projet ultérieur de règles uniformes prévoie une disposition entre crochets, traitant de cette question, de manière à ce que le Groupe de travail puisse examiner le rapport existant entre ce problème et celui visant à déterminer si un ETT devrait être autorisé, par convention, à déroger aux dispositions des règles. Toutefois, selon l'avis qui a prévalu, la question portait sur la forme des règles uniformes, dont l'examen avait été reporté jusqu'à l'achèvement des travaux sur les questions de fond, lorsque l'on saurait comment ces questions devaient être traitées (voir par. 13). Il a été généralement admis que le projet ultérieur de règles uniformes à établir aux fins d'examen par le Groupe de travail ne devrait contenir que des dispositions sur les questions de fond et non pas de dispositions définitives - notamment une clause traitant du caractère impératif des règles uniformes - qui n'auraient pas, à ce stade, été examinées par le Groupe de travail.

91. Il a été convenu que l'ETT devrait pouvoir, par convention, assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles prévues par lesdites règles. S'agissant de la question de savoir si les règles uniformes devaient permettre à l'ETT de limiter sa responsabilité et ses obligations, un avis a été exprimé selon lequel les parties devraient jouir de la liberté contractuelle, sauf dans le cas où il serait établi qu'il était nécessaire de procéder autrement. Selon l'avis qui a prévalu, cependant, l'ETT ne devrait pas pouvoir limiter la responsabilité et les obligations qui lui incombaient conformément aux règles uniformes. Il a été indiqué que le fait de laisser une telle possibilité à l'ETT ne serait pas compatible avec le régime uniforme de responsabilité que les règles uniformes avaient pour objet d'établir. C'est pourquoi on a estimé que l'article 12 de l'avant-projet de convention d'UNIDROIT était dans l'ensemble susceptible de servir de modèle pour l'élaboration d'une disposition traitant de cette question. Selon un autre avis, bien qu'il fût admissible d'interdire à l'ETT de limiter sa responsabilité et ses obligations relatives à la garde des marchandises, il pourrait être souhaitable d'adopter une approche différente en ce qui concerne la responsabilité et les obligations relatives à d'autres opérations, dans la mesure où les règles uniformes s'appliqueraient à ces autres opérations.

92. Selon un avis, les règles uniformes devraient prévoir de faire figurer, dans le document que devait produire l'ETT, une déclaration précisant que les opérations de l'ETT étaient régies par les règles uniformes; l'article 23 (3) des Règles de Hambourg pourrait servir de modèle à une telle disposition. Selon un autre avis, l'intérêt d'une telle disposition dépendrait de la nature du document exigé en vertu des règles.

E. Conventions relatives au transport international

93. Le Groupe de travail s'est demandé si les règles uniformes devraient stipuler qu'elles ne modifiaient pas les droits ou obligations pouvant découler d'une convention internationale relative au transport international de marchandises (question supplémentaire 7 du document A/CN.9/WG.II/WP.53). Il a été convenu que les règles uniformes devraient contenir une disposition à cet effet, mais que celle-ci ne devrait se référer qu'aux conventions

relatives au transport international ayant force obligatoire dans l'Etat où l'ETT était installé. En particulier, si, en vertu de la législation applicable, les dispositions des règles uniformes et celles d'une convention relative au transport international s'appliquaient dans une situation donnée, rien dans les règles uniformes ne devrait modifier les droits et obligations découlant de cette convention. Il a été proposé qu'on examine la question de savoir si les règles uniformes devraient stipuler qu'elles ne modifiaient pas les droits et obligations découlant des règles juridiques nationales applicables au transport.

F. Interprétation des règles uniformes

94. Le Groupe de travail s'est demandé si les règles uniformes devraient contenir une disposition traitant de l'interprétation des règles, telle que l'article 15 de l'avant-projet de convention d'UNIDROIT (question supplémentaire 8 du document A/CN.9/WG.II/WP.53). Il a été convenu qu'il était souhaitable d'élaborer une disposition à cet effet, mais qu'il faudrait pour cela se conformer à l'article 3 des Règles de Hambourg et à l'article 7 de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises (New York, 1974) 9/. A l'appui de cet avis, on a avancé que, dans des règles uniformes telles que celles qui étaient envisagées, la référence aux "principes généraux" figurant au paragraphe 2 de l'article 15 de l'avant-projet de convention n'était pas appropriée. On a également observé que l'article 15 de l'avant-projet de convention dissociait l'interprétation des règles uniformes de leur application, ce qui n'était pas souhaitable.

IV. AUTRES QUESTIONS ET TRAVAUX FUTURS

95. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'élaborer pour la prochaine session, en tenant compte des débats de la présente session, des projets de dispositions de règles juridiques uniformes sur les exploitants de terminaux de transport, accompagnés de l'étude mentionnée au paragraphe 27.

96. L'observateur de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a déclaré que, comme suite à la résolution 144 (VI) adoptée lors de la sixième session de la Conférence, tenue à Belgrade en juin 1983, le secrétariat de la CNUCED établirait une étude sur les droits et obligations des exploitants et usagers des terminaux à conteneurs. L'étude serait soumise à la douzième session de la Commission des transports maritimes de la CNUCED, prévue pour 1986. L'observateur a noté que le mandat de la CNUCED était plus restreint que celui de la CNUDCI, car il était limité à l'étude des droits et obligations des exploitants et usagers des terminaux à conteneurs. Il a indiqué que la CNUCED collaborerait avec la Commission, afin d'éviter tout chevauchement. Il a en outre déclaré que l'étude de la CNUCED tiendrait également compte des délibérations du Groupe de travail, ainsi que

---

9/ A/CONF.63/15. Voir Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels, publication des Nations Unies, No de vente F.74.V.8.

des travaux préparatoires entrepris par UNIDROIT à propos de la responsabilité des ETT. Il a enfin exprimé l'espoir que la CNUCED aurait la possibilité de présenter des observations sur le résultat des travaux du Groupe de travail, avant que la Commission n'y mette la dernière main.

97. Le Groupe de travail a remercié la CNUCED pour son offre de coopération, nouvelle preuve du renforcement de la coordination entre la CNUCED et la CNUDCI. Vu le rythme soutenu que devait suivre le Groupe de travail dans l'élaboration des règles uniformes, le secrétaire de la Commission s'est également félicité que le secrétariat de la CNUCED ait décidé de communiquer au secrétariat de la CNUDCI les résultats de son étude au fur et à mesure que celle-ci progresserait. Il a rappelé que la Commission avait pour pratique de demander les observations des gouvernements et organisations internationales intéressées avant d'adopter un texte juridique et a déclaré que la Commission accueillerait avec intérêt les observations de la CNUCED, organe influent et important dans le domaine des transports, notamment dans celui du transport international multimodal.

98. Compte tenu des impératifs liés aux services de conférence, ainsi que des dates des réunions d'autres organes traitant de questions touchant le transport international auxquelles participeraient certains représentants d'Etats membres et observateurs du Groupe de travail, le Groupe de travail a décidé de recommander à la Commission que sa prochaine session ait lieu à New York en janvier 1986.

- - - - -