VII. RESPONSABILITÉ DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT

Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international : note du Secrétariat*

(A/CN.9/385) [Original : anglais]

1. La Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international a été adoptée le 17 avril 1991 et a été ouverte à la signature le 19 avril 1991 par une conférence diplomatique universelle tenue à Vienne (Autriche). Elle s'inspire d'un texte établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et d'un avant-projet antérieur de convention élaboré par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT).

2. La Convention établit un régime juridique uniforme concernant la responsabilité d'un exploitant de terminal de transport ("exploitant de terminal" ou "exploitant") en cas de perte ou d'endommagement de marchandises ainsi que de retard dans la remise desdites marchandises. Les exploitants de terminaux sont des entreprises commerciales qui manutentionnent des marchandises avant, pendant ou après le transport de ces marchandises. Leurs services peuvent être loués par l'expéditeur, le transporteur ou le destinataire. En général, un exploitant s'acquitte de l'une ou de plusieurs des opérations suivantes relatives au transport : chargement, déchargement, stockage, arrimage, trimmage, fardage et accorage. Dans la pratique, ces entreprises sont désignées par des termes divers, tels que : entrepôt, dépôt, stockage, terminal, port, stevedores, entreprises de dockers, gare de chemin de fer, ou terminal de fret aérien. L'applicabilité de la Convention est déterminée en fonction des services relatifs au transport exécutés par ces entreprises, quel qu'en soit le nom ou la désignation.

A. Principes sous-jacents à la Convention

Nécessité de règles de responsabilité impératives

3. Dans de nombreuses lois nationales, les parties sont en principe libres de régler par la voie contractuelle la responsabilité des exploitants de terminaux. De nombreux exploitants tirent avantage de cette liberté et incluent dans leurs conditions contractuelles générales des dispositions qui limitent considérablement leur responsabilité concernant les marchandises. Dans certaines lois nationales, la liberté des exploitants de terminaux de limiter leur responsabilité est soumise à des restrictions impératives.

4. Les limites de responsabilité figurant dans les conditions contractuelles générales restreignent, par exemple, le

*La présente note a été établie par le secrétariat de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) à des fins d'information. Il ne s'agit pas d'un commentaire officiel de la Convention.

degré de diligence dû par l'exploitant, excluent ou limitent la responsabilité des actions des employés ou mandataires de l'exploitant, imposent aux demandeurs la charge de la preuve des faits établissant la responsabilité de l'exploitant, stipulent de courts délais de prescription pour les actions contre l'exploitant, et fixent des plafonds d'indemnisation très bas. Ces plafonds sont souvent si bas que, pour la plupart des types de marchandises, les dommages-intérêts récupérables représentent une faible fraction des dommages réels.

5. Des limites et exonérations de responsabilité aussi nombreuses suscitent de graves préoccupations. On considère en principe qu'il n'est pas souhaitable de transférer le risque de perte ou d'endommagement de l'exploitant de terminal, qui est le mieux placé pour assurer la protection des marchandises, au chargeur, qui a une influence limitée sur les causes de la perte ou des dommages. Il est probable que, sur une longue période, l'ampleur des exonérations et limites de responsabilité désincite les exploitants de terminaux à rester constamment attentifs à des méthodes de travail conçues pour éviter la perte ou l'endommagement de marchandises. En outre, comme le chargeur a un accès limité aux informations concernant l'origine des dommages, le fait de lui imposer la charge de prouver les faits établissant la responsabilité de l'exploitant paraît constituer un obstacle indû à l'obtention de dommages-intérêts.

6. Ces préoccupations peuvent devenir plus sérieuses encore lorsque les services relatifs aux transports pour un itinéraire particulier sont fournis par un seul exploitant ou par un nombre limité d'exploitants.

Lacunes dans les régimes de responsabilité laissées par les conventions internationales

7. Lorsque l'expéditeur remet des marchandises à transporter à un exploitant de terminal, la responsabilité du transporteur n'est pas encore nécessairement engagée; au point de destination, cette responsabilité peut prendre fin au moment où le transporteur remet les marchandises à un exploitant de terminal, c'est-à-dire en général avant que les marchandises soient remises au destinataire ou au transporteur suivant. Si la responsabilité du transporteur est, dans une large mesure, soumise à des règles harmonisées et impératives, du fait de diverses conventions sur les transports, il peut exister des périodes pendant lesquelles les marchandises en transit ne sont pas soumises à un régime impératif. Les conséquences négatives de ces lacunes dans le régime de responsabilité sont graves car, d'après les statistiques, les cas les plus fréquents de perte ou d'endommagement de

marchandises se produisent, non pendant le transport lui-même, mais avant ou après, pendant les opérations qui lui sont liées.

Nécessité d'une harmonisation et d'une modernisation

8. Les règles qui, dans les systèmes juridiques nationaux, régissent la responsabilité des exploitants de terminaux sont très variables, à la fois par leur source et par leur contenu. Elles peuvent figurer dans des codes civils ou commerciaux ou dans d'autres recueils de lois régissant le dépôt de marchandises. Pour ce qui est de la norme de responsabilité, l'exploitant de terminal est, dans certains systèmes juridiques, strictement responsable des marchandises, et il ne peut être exonéré que si certains faits exonérateurs limités sont établis. Dans d'autres systèmes, il est responsable en cas de négligence, c'est-à-dire s'il n'a pas exercé une diligence raisonnable. Il existe d'autres différences au sujet de la charge de la preuve des faits établissant la responsabilité de l'exploitant. Dans de nombreux systèmes juridiques, un degré limité de certitude de la preuve avancée par le demandeur suffit à établir une présomption de responsabilité de l'exploitant, et c'est alors à ce dernier d'apporter la preuve de faits exonérateurs. Il y a toutefois aussi des systèmes dans lesquels c'est au demandeur de prouver les faits établissant la responsabilité de l'exploitant. Il existe également des disparités en ce qui concerne le plafond d'indemnisation. Dans certains systèmes juridiques, la responsabilité financière de l'exploitant est illimitée, tandis que dans d'autres des limites sont fixées. Il y a encore des différences au sujet du délai de prescription qui, dans certains systèmes juridiques, peut être très long. Outre ces disparités, la situation se trouve parfois compliquée par le fait que dans certains systèmes juridiques les exploitants sont soumis à des règles de responsabilité différentes suivant la nature des services rendus. Par exemple, le stockage des marchandises dans l'entrepôt d'un exploitant et le chargement des marchandises dans la cale d'un navire peuvent être soumis à des ensembles différents de règles.

9. Une telle disparité des lois pose des problèmes, en particulier aux transporteurs et aux autres utilisateurs de services relatifs au transport qui sont en contact avec des exploitants de terminaux dans différents pays.

10. En outre, de nombreuses lois nationales ne sont pas adaptées aux pratiques modernes en vigueur dans les terminaux de transport. Par exemple, certaines ne prennent pas en compte l'utilisation de conteneurs ni les techniques de communication informatisées ou ne traitent pas de façon satisfaisante la question des marchandises dangereuses.

Conséquences et avantages de la Convention

11. La Convention a été préparée afin d'éliminer ou de réduire les insuffisances ci-dessus des régimes juridiques applicables au transport international de marchandises. Les solutions adoptées tiennent compte des intérêts légitimes des chargeurs, des transporteurs et des exploitants des terminaux.

12. La Convention sert les intérêts des chargeurs en ce qu'elle fournit un régime juridique certain et équilibré pour l'obtention d'un dédommagement de la part de l'exploitant.

Cela est important pour le chargeur en particulier lorsque les marchandises sont endommagées ou perdues par l'exploitant avant que le transporteur en devienne responsable ou après qu'il a cessé d'en être responsable. En pareil cas, où l'exploitant de terminal est normalement la seule personne à laquelle un dédommagement peut être demandé, les règles nationales de responsabilités non impératives peuvent offrir une possibilité limitée au chargeur d'obtenir un tel dédommagement dudit exploitant.

13. La Convention sert également les intérêts du transporteur lorsque les marchandises sont endommagées par l'exploitant de terminal pendant la période au cours de laquelle le transporteur est responsable des marchandises. En pareil cas, où le transporteur est souvent responsable envers le chargeur en vertu d'un régime impératif, il pourra fonder son action récursoire contre l'exploitant de terminal sur le régime impératif de la Convention.

14. L'amélioration et l'harmonisation des règles de responsabilité qu'apporte la Convention servent également les intérêts des exploitants de terminaux. La Convention fournit un régime juridique moderne adapté aux pratiques qui se développent dans les opérations des terminaux. Les règles relatives à ladocumentation sont libérales et harmonisées, et permettent à l'exploitant de recourir à l'échange de données informatisées (EDI). Parmi les autres règles présentant de l'intérêt pour l'exploitant de terminal, on mentionnera celles qui fixent des plafonds d'indemnisation assez bas et celles qui donnent à l'exploitant un droit de rétention sur les marchandises pour ses frais et réclamations.

B. Travaux préparatoires

15. La Convention tire son origine des travaux effectués par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) sur la question des contrats de dépôt et d'entrepôt, qui ont conduit à l'adoption en 1983, par le Conseil de direction d'UNIDROIT, de l'avant-projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international¹.

16. Par accord entre UNIDROIT et la CNUDCI, l'avant-projet de convention a été soumis à la CNUDCI en 1984 en vue de la préparation de règles uniformes sur la question. La CNUDCI a confié l'élaboration des règles uniformes à son Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux qui a consacré quatre sessions à cette tâche² et a recommandé l'adoption desdites règles sous la forme d'une convention. Le projet de convention a été communiqué à tous les États et aux organisations internationales intéressées

¹L'avant-projet de convention et le rapport explicatif figurent dans UNIDROIT, Étude XLIV — Doc. 24, Rome, septembre 1983.

²Rapport du Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux sur les travaux de sa huitième session (A/CN.9/260), reproduit dans *Commission des Nations Unies pour le droit commercial international : Annuaire* (ci-après dénommé "*Annuaire de la CNUDCI*"), vol. XVI : 1985, deuxième partie, IV, A; rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa neuvième session (A/CN.9/275) (*Annuaire de la CNUDCI*), vol. XVII : 1986, deuxième partie, III, A; rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa dixième session (A/CN.9/287) (*Annuaire de la CNUDCI*), vol. XVIII : 1987, deuxième partie, III, A; et rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa onzième session (A/CN.9/298) (*Annuaire de la CNUDCI*), vol. XIX : 1988, deuxième partie, II, A.

pour commentaires. En 1989, après avoir apporté diverses modifications au texte³, la CNUDCI a adopté le projet de convention sur la responsabilité des exploitants des terminaux de transport dans le commerce international. L'Assemblée générale des Nations Unies, sur recommandation de la CNUDCI, a décidé de réunir une conférence diplomatique pour conclure une convention.

17. La Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international s'est tenue à Vienne (Autriche) du 2 au 19 avril 1991. Quarante-huit États y étaient représentés ainsi que des organisations intergouvernementales et des organisations non gouvernementales internationales intéressées par le sujet. Les participants ont examiné de façon approfondie toutes les questions, y compris les positions qui avaient été examinées et rejetées pendant les travaux préparatoires au sein de la CNUDCI. La Convention a été adoptée le 17 avril 1991⁴. Au 30 avril 1992, date limite de signature de la Convention, celle-ci avait été signée par les États suivants : Espagne, États-Unis d'Amérique, France, Mexique et Philippines.

C. Principales caractéristiques de la Convention

Définitions

18. Pour que la Convention s'applique, il faut que les services relatifs au transport soient exécutés par une personne entrant dans le champ de la définition de l'"exploitant d'un terminal de transport". L'exploitant d'un terminal de transport est défini à l'article 1 a comme "toute personne qui, dans l'exercice de sa profession, prend en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'exécuter ou de faire exécuter des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans une zone placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation. Toutefois, cette personne n'est pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est transporteur en vertu des règles juridiques applicables au transport".

19. "Dans l'exercice de sa profession". La Convention ne s'applique que si les services relatifs au transport constituent une activité commerciale. Cela ne signifie pas qu'un service relatif au transport particulier doive donner lieu à rémunération. Par exemple, dans certains terminaux, le stockage à court terme au point de destination peut être "à titre gracieux", les frais ne commençant à courir qu'après le deuxième ou le troisième jour.

20. "Marchandises faisant l'objet d'un transport international". Si les services relatifs au transport sont exécutés en ce qui concerne des marchandises faisant l'objet d'un transport intérieur, la Convention ne s'applique pas. Pour que l'on sache avec certitude quel est le régime applicable, l'article 1 c dispose que le point de départ et le point de

destination doivent être "identifiés" comme étant situés dans deux États différents lorsque les marchandises sont prises en garde par l'exploitant.

21. "Services relatifs au transport". La Convention fournit à l'article 1 d une liste non exhaustive des services qui entrent dans la catégorie des services relatifs au transport régis par la Convention. Les exemples donnés (stockage, entreposage, chargement, déchargement, arrimage, trimmage, fardage et accorage) indiquent que ces services ne comprennent que la manutention physique des marchandises et non, par exemple, un processus industriel tel que le réemballage ou le nettoyage des marchandises, ou des services financiers ou commerciaux.

22. "Zone placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation". A un stade peu avancé des travaux préparatoires au sein du Groupe de travail de la CNUDCI, il avait été considéré que le projet de convention ne devrait s'appliquer que si la conservation des marchandises faisait des services de l'exploitant. Cette approche excluait, par exemple, les sociétés d'arrimage qui limitent leurs services au chargement et au déchargement de marchandises sans stocker elles-mêmes ces dernières. Afin d'exprimer plus clairement cette approche, le Groupe de travail a inclus dans la définition le critère selon lequel l'exploitant devrait exécuter ses services "dans une zone placée sous son contrôle ou sur laquelle il a un droit d'accès ou d'utilisation". Le champ d'application du projet de convention a par la suite été élargi pour inclure l'exécution de divers services relatifs au transport, même s'il n'y avait pas conservation de marchandises. Compte tenu de l'élargissement du champ d'application, le critère relatif à la zone dans laquelle les services sont exécutés a également une signification plus large. Il signifie, par exemple, que l'arrimage ou le trimmage des marchandises dans la cale d'un navire devrait être considéré comme un service exécuté dans une zone sur laquelle l'exploitant a un droit d'accès; une jetée sur laquelle l'exploitant déplace des marchandises et qui est utilisée par diverses entreprises serait une zone sur laquelle l'exploitant a un droit d'utilisation; l'entrepôt de l'exploitant serait une zone placée sous son contrôle.

23. "Cette personne n'est pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est transporteur en vertu des règles juridiques applicables au transport". La Convention exclut de son champ d'application les cas où une personne exécute des services relatifs au transport alors qu'elle est responsable des marchandises en vertu des règles juridiques applicables au transport. Par exemple, si un transport particulier de marchandises par mer est soumis aux Règles de Hambourg et que le transporteur prend en garde les marchandises au port de chargement et les stocke jusqu'au commencement du voyage, ou les tient en garde pendant un certain temps au port de déchargement, ce sont les Règles de Hambourg, et non la Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux, qui régiront la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises détenues par lui dans le port.

Durée de la responsabilité

24. L'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les prend en garde jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met

³Les débats de la Commission sont reproduits dans le rapport de la Commission sur sa vingt-deuxième session (A/44/17) reproduit dans l'*Annuaire de la CNUDCI*, vol. XX : 1989, première partie, A, par. 11 à 225.

⁴Les documents de la conférence diplomatique ont été réunis dans le document A/CONF.152/14 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.93.XI.3).

à sa disposition (art. 3). La notion "prendre les marchandises en garde" devrait être considérée à la lumière des types de services qu'un exploitant peut exécuter et compte tenu du fait qu'un exploitant peut exécuter les services alors qu'une autre personne, généralement un transporteur, est responsable des marchandises. Lorsque l'exploitant prend des marchandises afin de les placer dans un entrepôt, il devrait en avoir la charge à partir du moment où il les prend en garde ou exerce un contrôle sur elles. Toutefois, lorsque l'exploitant commence à manutentionner des marchandises en exécutant des services tels que le chargement, le déchargement, le stockage, l'arrimage, le fardage ou l'accorage, ces services peuvent être exécutés pendant que les marchandises sont "à la garde" du transporteur. Pendant l'exécution de ces services, on ne peut pas considérer que l'exploitant a assuré la garde ou a eu pleinement le contrôle des marchandises. On peut considérer dans de tels cas que la "prise en garde" des marchandises commence lorsque l'exploitant entre en contact physique avec les marchandises.

25. De même, le sens de l'expression "remise des marchandises à la personne habilitée à en prendre livraison ou leur mise à sa disposition" dépend des situations. Si la "remise" consiste à sortir les marchandises de l'entrepôt de l'exploitant et à les mettre à la garde du transporteur ou du destinataire, le moment pertinent serait celui où l'exploitant renonce à sa garde ou au contrôle des marchandises. Si les services de l'exploitant étaient limités, par exemple, à l'arrimage, au trimmage, au fardage ou à l'accorage, qui sont souvent exécutés alors que les marchandises sont à la garde du transporteur, la durée de la responsabilité de l'exploitant se terminerait lorsque celui-ci achève de manutentionner les marchandises.

26. L'objet de l'expression "les remet à la disposition de la personne habilitée à en prendre livraison" est de permettre à l'exploitant de mettre fin à sa responsabilité en vertu de la Convention lorsqu'il s'est acquitté de toutes ses obligations, même si la personne habilitée à prendre livraison des marchandises ne le fait pas. Pour qu'il soit mis fin à la responsabilité en vertu de la Convention, la mise des marchandises à la disposition de la personne habilitée doit s'effectuer conformément au contrat et aux usages applicables à la situation.

Émission d'un document

27. La Convention laisse en principe la possibilité à l'exploitant d'émettre ou de ne pas émettre un document dans lequel il accuse réception des marchandises (art. 4). Toutefois, si le client demande un tel document, l'opérateur doit l'émettre. Une telle solution est nécessaire afin de tenir compte des pratiques dans divers types d'opérations exécutées par les exploitants de terminaux. Par exemple, lorsque les opérations se limitent à l'accorage de conteneurs, à l'arrimage ou au trimmage de cargaisons ou au fardage, il est généralement usuel de ne pas émettre de document. Lorsque les opérations comprennent l'entreposage, les exploitants émettent habituellement un document dans lequel ils accusent réception des marchandises.

28. La Convention dispose qu'un document peut être émis "sous toute forme constatant les informations qui y figurent". Elle indique aussi qu'une signature peut être une "signature manuscrite" ou un "fac-similé" ou une "authenti-

fication équivalente effectuée par tout autre moyen". Cette disposition n'est pas tempérée par une obligation selon laquelle un moyen d'authentification particulier doit être autorisé par le droit applicable. L'expression "authentification équivalente" doit être interprétée comme l'obligation de recourir à une méthode suffisamment fiable compte tenu des usages applicables à la situation.

29. La Convention fait mention en plusieurs endroits d'avis et de demandes (art. 4-1; 5-3, 5-4; 10-4; 11-1, 11-2, 11-5; 12-2, 12-4, 12-5). Les alinéas *e* et *f* de l'article premier spécifient que tout avis doit être donné et toute demande faite "sous une forme constatant les informations qui y figurent". L'objet de la disposition, qui est parallèle à la disposition relative à la forme d'un document émis par l'exploitant et s'inspire de formulations équivalentes dans plusieurs textes de lois internationaux, est de préciser, d'une part, qu'un avis ou une demande au titre de la Convention ne peut être valablement formulé oralement et, d'autre part, qu'un avis ou une demande peut être formulé sous la forme d'un document écrit ou être transmis par un échange de données informatisées (EDI). Puisqu'un tel échange exige que les deux parties utilisent un matériel approprié et compatible, le recours aux techniques de transmission électronique présupposent un accord préalable entre les parties.

Fondement de la responsabilité

30. La Convention traite de la responsabilité de l'exploitant en cas de préjudice résultant de la perte ou de l'endommagement des marchandises ainsi que du retard dans la remise des marchandises (art. 5). La question de savoir si le concept de "perte" inclut les bénéfices perdus est régie par le droit applicable.

31. La responsabilité de l'exploitant en vertu de la Convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Cela signifie que, lorsqu'un demandeur a établi que la perte ou le dommage était survenu pendant la durée de la responsabilité de l'exploitant, on présume que ladite perte ou ledit dommage a été causé par la négligence de l'exploitant. L'exploitant peut être déchargé de sa responsabilité s'il prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires, ou toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport, ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter la perte ou le dommage.

32. Des réserves ont été exprimées au sujet du principe de la responsabilité présumée pour le motif que, dans certains terminaux, les personnes qui déposaient des marchandises pouvaient venir au terminal afin d'inspecter les marchandises, d'en prélever des échantillons ou de les montrer à des acheteurs potentiels et que, de ce fait, les exploitants de terminaux ne pouvaient exercer pleinement un contrôle sur les marchandises. Ces réserves n'ont pas été acceptées car il a été considéré que le fait d'imposer la charge de la preuve de la négligence au chargeur signifierait en pratique que ce dernier ne serait pas capable d'établir la responsabilité du préjudice résultant de chapardage, vol et mauvaise organisation du travail. En outre, il est raisonnable de penser que les exploitants devraient organiser une supervision appropriée des marchandises et que le principe de la responsabilité présumée était pour cela un bon stimulant.

Limites de la responsabilité

33. La Convention prévoit deux limites financières différentes pour la responsabilité de l'exploitant, selon le mode de transport auquel se rapportent ses opérations (art. 6 et 16). Les limites inférieures sont applicables aux opérations relatives au transport des marchandises par mer ou par voie d'eau intérieure, et les limites supérieures aux autres opérations; cette distinction tient compte du fait que les marchandises transportées par mer ou par voie d'eau intérieure tendent à avoir une moins grande valeur que celles qui font l'objet d'autres modes de transport. En outre, ces limites inférieures, qui sont proches des limites fixées dans les conventions relatives au transport des marchandises par mer ou par voie d'eau intérieure, visent à traiter les terminaux maritimes et les terminaux des voies d'eau intérieures de la même façon que les transporteurs par mer et les transporteurs par voie d'eau intérieure.

34. Les limites en cas de perte ou d'endommagement des marchandises sont fondées exclusivement sur le poids des marchandises. La Convention ne prévoit pas d'autres limites fondées sur le nombre de colis ou autres unités de chargement comme le font par exemple les Règles de Hambourg et les Règles de La Haye. Cela signifie que, plus les colis sont légers et petits, plus les limites de responsabilité de l'exploitant seront faibles par rapport à celles des transporteurs par mer. L'absence de limite par colis s'explique par la volonté d'éviter les difficultés d'interpréter les limites fondées sur le colis ou une autre unité de chargement.

35. La Convention ne prévoit pas de limite globale de responsabilité lorsque les dommages sont causés par un seul événement survenant à des marchandises appartenant à un certain nombre de chargeurs différents. Par exemple, un incendie dans un terminal peut donner lieu à une responsabilité étendue de l'exploitant malgré la limite applicable à chaque demandeur. Une telle limite "catastrophique" n'a pas été adoptée car une limite unique serait probablement trop faible pour les grands terminaux et ne constituerait pas une limite réelle de la responsabilité pour les plus petits. Aucun critère satisfaisant n'a pu être trouvé pour établir des limites globales différentes suivant la taille du terminal. En outre, il a été considéré que l'assurance pouvait être une solution en cas de responsabilité résultant de tels événements catastrophiques.

Recours judiciaires

36. Les paragraphes 2 et 3 de l'article 7 traitent des exonérations et limites de responsabilité dont bénéficient les préposés ou mandataires de l'exploitant ou les entrepreneurs indépendants auxquels ce dernier fait appel. Les dispositions étendent simplement à ces personnes les exonérations et limites de responsabilité s'il existe un droit d'intenter une action contre eux en vertu du droit applicable.

37. La Convention n'aborde pas expressément la question de savoir si un accord entre l'exploitant et un client en vue d'accroître les limites de responsabilité ou de renoncer aux

exonérations lie les préposés ou mandataires de l'exploitant ou les entrepreneurs indépendants dont ce dernier utilise les services.

Déchéance du droit de limiter la responsabilité

38. L'exploitant perd le bénéfice des limites financières de responsabilité s'il est prouvé que lui-même ou bien ses préposés ou mandataires ont agi témérairement, comme il est indiqué à l'article 8. L'exploitant ne perd pas le bénéfice des limites de responsabilité si un entrepreneur indépendant dont il utilise les services a agi de telle manière.

39. Lors de l'élaboration de la Convention, il a été proposé que l'exploitant ne devrait perdre le bénéfice des limites de responsabilité que si lui-même avait agi en faisant une faute caractérisée ou qu'il ne devrait pas perdre ce bénéfice si ses préposés ou mandataires avaient agi ainsi. L'opinion qui a prévalu, toutefois, a été que l'exploitant avait le devoir de superviser ses préposés ou mandataires et ne devrait pas supporter le risque de leurs actions téméraires.

Sûretés portant sur les marchandises

40. L'article 10, qui donne à l'exploitant un droit de rétention sur les marchandises en garantie de ses réclamations, ne confère pas lui-même le droit de vendre les marchandises retenues. Il n'est question de ce droit dans la Convention que dans la mesure où il existe en vertu de la loi de l'État où sont situées les marchandises retenues.

Prescription des actions

41. En prévoyant un délai de prescription de deux ans pour les actions engagées contre l'exploitant (art. 12), les rédacteurs de la Convention ont voulu éviter une situation dans laquelle il serait difficile ou impossible à un transporteur d'exercer une action récursoire contre l'exploitant. Cela serait le cas lorsque le transporteur est poursuivi ou tenu responsable à l'approche ou à l'expiration du délai de prescription de deux ans. L'article 12-5 permet d'engager une action à l'encontre de l'exploitant, même après l'expiration du délai de prescription si l'action est exercée dans un délai de quatre-vingt-dix jours après que le transporteur a été déclaré responsable dans le cadre d'une action intentée à son encontre ou a réglé la créance sur laquelle se fondait ladite action.

Clauses finales

42. Malgré les propositions tendant à permettre des réserves à la Convention, il a été décidé de ne pas autoriser de réserves (art. 21).

43. La volonté de voir la Convention entrer en vigueur prochainement est reflétée à l'article 22, selon lequel la Convention entrera en vigueur lorsque cinq États y auront adhéré.

Pour de plus amples informations sur la Convention, s'adresser au secrétariat de la CNUDCI.